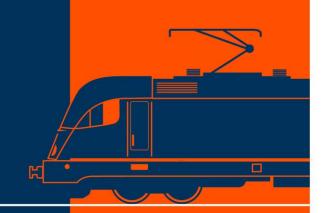


#### Herzlich willkommen











#### **UNSER PROGRAMM**

18.30 Uhr Begrüßung

18.40 Uhr Vorstellung der Ergebnisse des Wettbewerber-Reports durch

Christian Schreyer, Präsident mofair und Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender NEE

19.00 Uhr Vortrag Dr. Michael Güntner, Staatssekretär im Bundesministerium

für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI

**19.20 Uhr** Diskussionsrunde – Moderation: Sven Böll, WirtschaftsWoche

mit Dr. Thomas Kaufmann,

Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland

Dr.-Ing Sebastian Wilske,

Stellvertretender Verbandsdirektor des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein

Prof. Dr. Christian Böttger,

HTW Berlin

20.00 Uhr Get-together





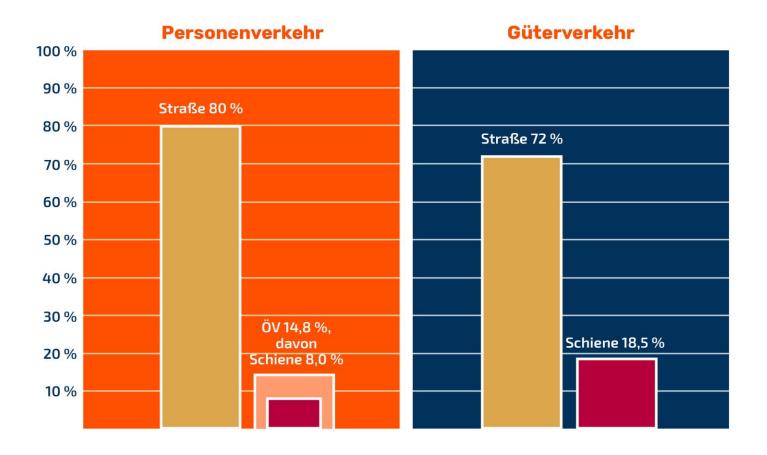








#### Anteile der Schiene im Verkehrsmarkt nahezu unverändert.



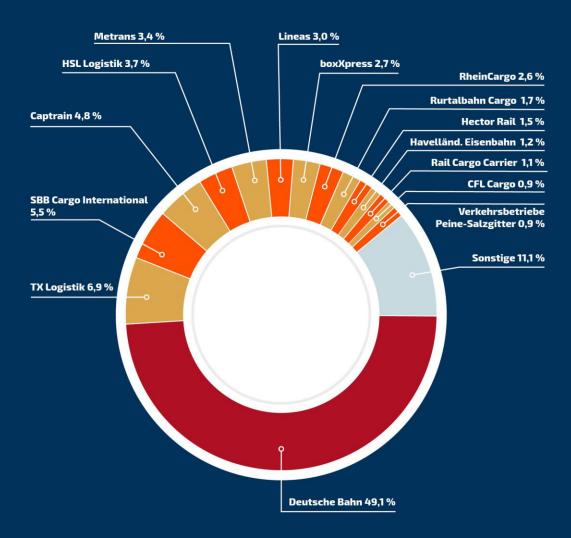
Die Straße dominiert mit einem stabilen Marktanteil von 80 Prozent im Personen- und einem leicht steigenden Marktanteil von zurzeit 72 Prozent im Güterverkehr.





#### DB-Güterbahnen 2018 erstmals mit weniger als 50 % Marktanteil.

TX Logistik nun an der Spitze der Wettbewerbsbahnen – 14 Unternehmen mit mehr als 1 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) Verkehrsleistung.



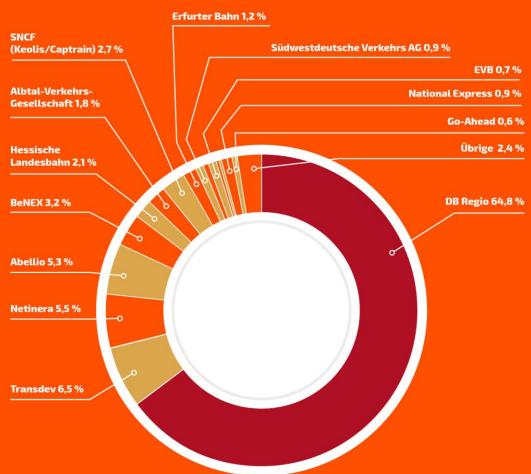




# Wettbewerbsbahnen erbringen ein gutes Drittel der Betriebsleistung im SPNV.

EVU-Marktanteile im SPNV 201; Betriebsaufnahmen im Juni 2019 sind anteilig berücksichtigt.

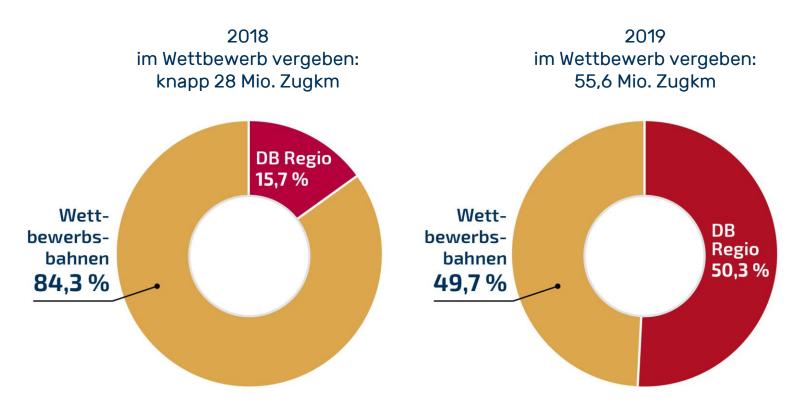
Der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen wird bis 2024 auf 45 % wachsen.







## Der SPNV-Vergabemarkt ist in Bewegung. Wettbewerbsbahnen sind erfolgreich – wenn man sie lässt.

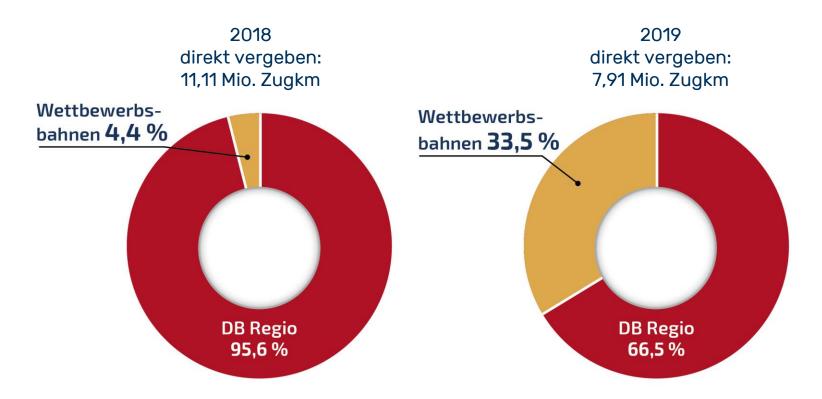


Bei den wettbewerblichen Vergaben in den Jahren 2018 und 2019 waren die Wettbewerbsbahnen wieder überaus erfolgreich.





### Der SPNV-Vergabemarkt ist in Bewegung. Wettbewerbsbahnen sind erfolgreich – wenn man sie lässt.

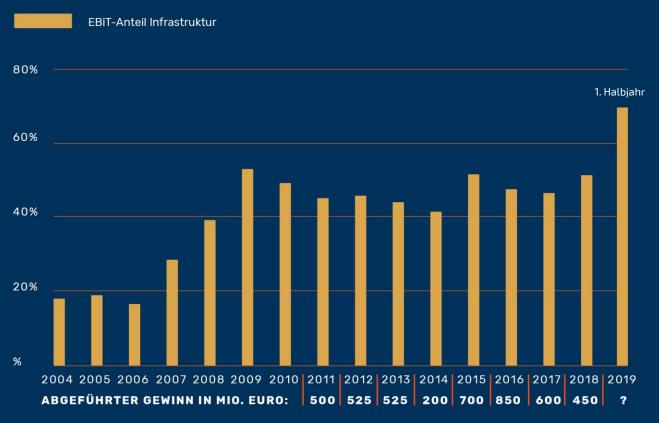


Allerdings wurden auch erhebliche Leistungspakete direkt vergeben. Dabei ist meist der bisherige Betreiber erfolgreich, d.h. oft die DB Regio und ihre Töchter. Nicht berücksichtigt sind hier die Interimsvergaben der S-Bahnen Berlin und München, die kurz vor Beginn des Berichtszeitraums (Ende 2017) an die DB erfolgt sind.





#### Infrastruktur steuert immer höheren Anteil am Gewinn der Deutschen Bahn AG bei.



Der DB-Gewinn speist sich im Wesentlichen aus den Überschüssen der Infrastrukturgesellschaften.

Deren Anteil lag 2018 erneut wie zuletzt im Jahr 2009 oberhalb einer 50-Prozent-Schwelle am

DB-Konzern-EBiT.

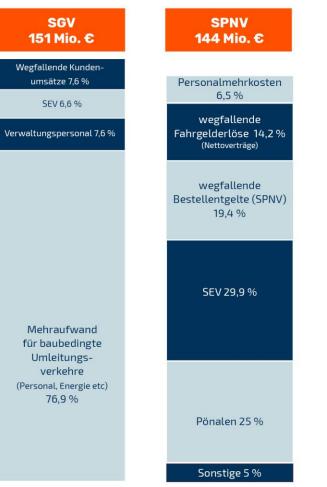
Im Halbjahresbericht vom Juli 2019 wird ein Rekordwert von fast 70% (525 von 757 Mio. Euro) ausgewiesen.





### Baustellen verursachten bei den Bahnunternehmen 2016 Schäden in Höhe von 428 Mio. Euro.

Während die Schadenshöhe in den drei Verkehrsarten relativ nahe beieinander liegt, variieren die Schadenspositionen deutlich.



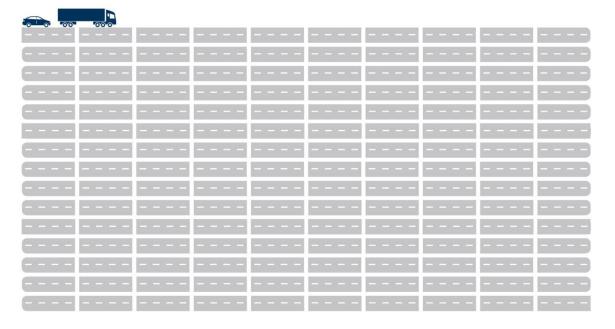
SPFV 133 Mio. € wegfallende Kundenumsätze 57.1 % Fahrgeldausfälle 12,8 % Personalmehrkosten 26.3 % Sonstige 3,8 %





#### Seit der Bahnreform 150-mal mehr neue Straßen als Bahnstrecken in Betrieb genommen.





Neben der stark verbesserungsbedürftigen Qualität entscheidet auch die Kapazität des Schienennetzes über Wohl und Wehe im Verkehrsmarkt. Das derzeitige Straßennetz hatte 2017 laut BMVI eine Länge von 889.000 Kilometern und wächst pro Jahr um ca. 10.000 Kilometer. Das Schienennetz des Bundes umfasst rund 33.500 Kilometer, hinzu kommen ca. 5.000 Kilometer nichtbundeseigene Strecken, ohne dass diese Netze wachsen würden.





## Der Bund muss sein Schienennetz auf einen modernen Stand bringen.

Finanzierungskomponenten der LuFV III Mio. Euro laut Regierungsentwurf

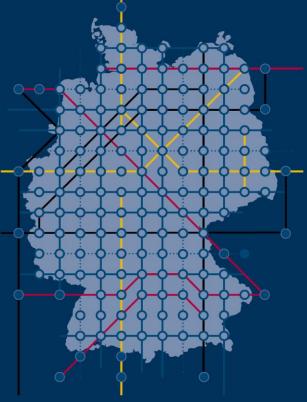
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Gesamt
Infrastruktur- beitrag des Bundes	4.643	4.643	4.643	4.643	4.643	5.343	5.543	5.643	5.743	5.943	51.425
Instandhaltung	2.120	2.120	2.190	2.220	2.260	2.310	2.340	2.370	2.400	2.450	22.780
Dividende	650	650	650	650	650	700	700	700	700	700	6.750
Eigenmittel	125	125	125	125	125	150	150	150	150	150	1.375
Bedarfsplan- prämisse	385	385	385	385	385	385	385	385	385	385	3.850
Gesamt	7.923	7.923	7.993	8.023	8.063	8.888	9.118	9.248	9.378	9.628	86.180

Es bestehen Zweifel, ob die für Erhaltung und Modernisierung des bestehenden Eisenbahnnetzes vorgesehenen zusätzlichen Bundesmittel – im 10-Jahres-Schnitt gut 1,6 Milliarden Euro – ausreichen, um den Zustand des Netzes wie vorgesehen zu verbessern. Der Bundeszuschuss macht nur 60 Prozent der auf den ersten Eindruck beeindruckenden Gesamtsumme aus – insbesondere Dividenden und "Eigenmittel" können nach dem derzeitigen Stand von der DB nur erbracht werden, wenn sie den Eisenbahnunternehmen überhöhte Trassenpreise abnimmt.





### Deutschlandtakt: mehr als ICE-Züge, die große Städte im Halbstundentakt verbinden.



Kürzere Reise- und Transportzeiten durch eine zielgerichtete wachstums- und engpassorientierte Netzausbaustrategie – auf der Basis eines diskriminierungsfrei konzipierten Zielfahrplans – unterstützen die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene und verbessern die Bedingungen für Reisende und Verlader, die schon heute auf der Schiene sind.

Für den Personenfernverkehr muss ein diskriminierungsfreies, wettbewerbliches Marktmodell entwickelt werden.





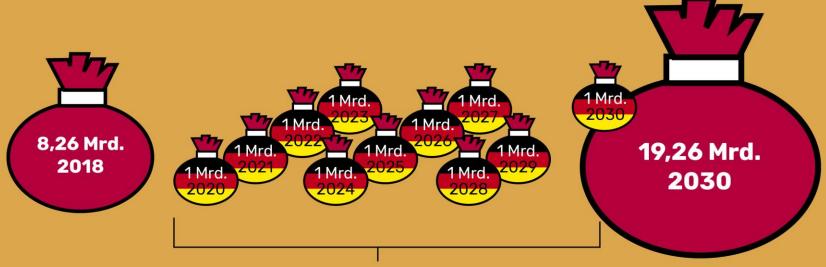
#### Klimakabinett gibt keine echten Impulse für Verkehrsverlagerung.







#### Wahlweise falsch oder unzulässig: Eine drastische Eigenkapitalerhöhung bei der DB Netz AG.



Jedes Jahr entstünde ein zusätzlicher Gewinnanspruch in Höhe von 59 Millionen Euro, den die DB Netz durch steigende Trassenpreise erwirtschaften könnte.

Würde das Eigenkapital des DB-Konzerns erhöht, kann der Bund keine Zweckbindung für die Infrastruktur realisieren, würde aber den Wettbewerb der Verkehrsunternehmen verzerren, etwa bei Fahrzeugbeschaffungen oder durch mögliche Dumpingangebote.

Eine Eigenkapitalerhöhung der DB erscheint kaum begründbar angesichts der jahrelang wiederholten Kritik des Bundesrechnungshofes, dass der Bund keine Strategie für "sein" Unternehmen hat.





# Diskriminierung beim Netzzugang gehört der Vergangenheit an, informelle Vorteile des integrierten Konzerns DB bestehen fort.

- Geschäftsfeldübergreifende Abstimmung durch den DB-Konzernvorstand
- Mitglieder der DB-Konzernleitung, nicht jedoch der Wettbewerbsbahnen sind in den Aufsichtsräten der Infrastrukturgesellschaften vertreten
- Informationstransfer und Strategieabgleich durch kontinuierliche Rotation von Führungspersonalen
- Gemeinsame auf Ebene der DB AG "vor die Klammer gezogene" Servicefunktionen wie Recht oder Kommunikation/Marketing überwinden "Chinese Walls" innerhalb des Konzerns…
- .... und können zu Querfinanzierungen von Infrastruktur zu Transportunternehmen führen.
- Regierung und Parlament führen und versorgen die DB als "ihr" Unternehmen
- Faktische Monopolstellungen von DB-Wettbewerbsunternehmen, etwa im Fernverkehr, Einzelwagenverkehr oder Vertrieb setzen Branchenstandards





#### Die tatsächlichen Arbeitskosten laufen den statistischen Indizes immer schneller davon.

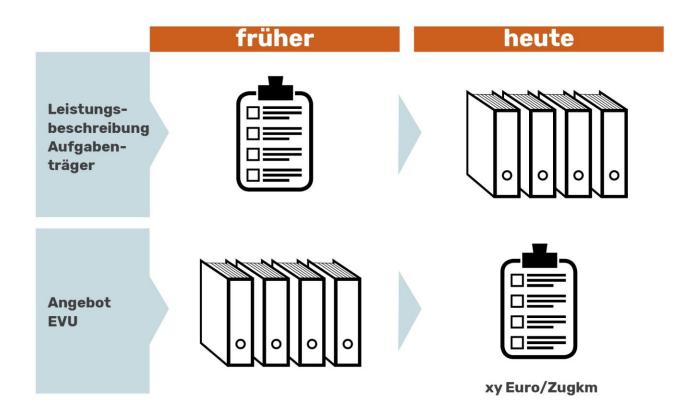
Indizes des statistischen Bundesamtes zu Arbeitskosten im Verkehrssektor (H 49) verglichen mit den tatsächlichen Kosten eines Verkehrsunternehmens, die sich aus Regelungen aktueller Tarifverträge ergeben.







#### Vergaben im SPNV müssen wieder mehr an Konzepten und Qualitätskriterien ausgerichtet werden – nicht nur am Preis.



In den SPNV-Vergabeverfahren der vergangenen Jahre ging der Trend hin zu immer detaillierteren Vorgaben, die die Verkehrsunternehmen nur noch 1:1 umsetzen können. Nahezu einziges Vergabekriterium wurde der Preis pro Zugkm. Künftig muss es wieder mehr um Qualität und Konzepte gehen; die Unternehmen wollen ihr Know-how einbringen können.

#### **UNSER PROGRAMM**

18.30 Uhr Begrüßung

18.40 Uhr Vorstellung der Ergebnisse des Wettbewerber-Reports durch

Christian Schreyer, Präsident mofair und Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender NEE

19.00 Uhr Vortrag Dr. Michael Güntner, Staatssekretär im Bundesministerium

für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI

**19.20 Uhr** Diskussionsrunde – Moderation: Sven Böll, WirtschaftsWoche

mit Dr. Thomas Kaufmann,

Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland

Dr.-Ing Sebastian Wilske,

Stellvertretender Verbandsdirektor des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein

Prof. Dr. Christian Böttger,

HTW Berlin

20.00 Uhr Get-together







