

# WEICHEN STELLEN

**MOFAIR**  
Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

## Kein Selbstgespräch führen

### Wettbewerber wichtig für DB-Strukturdiskussion

Angesichts der erheblichen Summen, die der Eisenbahn ab 2020 zugutekommen sollen, regte Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) im November 2019 eine Debatte über die Zukunft der Deutschen Bahn AG „ohne Denkverbote“ an. Dabei müssen zwei Dinge klargestellt werden: Erstens werden Probleme, die der bundeseigene Konzern „Deutsche Bahn AG“ hat, oft so diskutiert, als seien sie Probleme des Verkehrsträgers Schiene. Das ist nicht so. Probleme eines einzelnen Unternehmens – auch wenn es das mit Abstand größte auf dem Markt ist – dürfen nicht verallgemeinert werden.

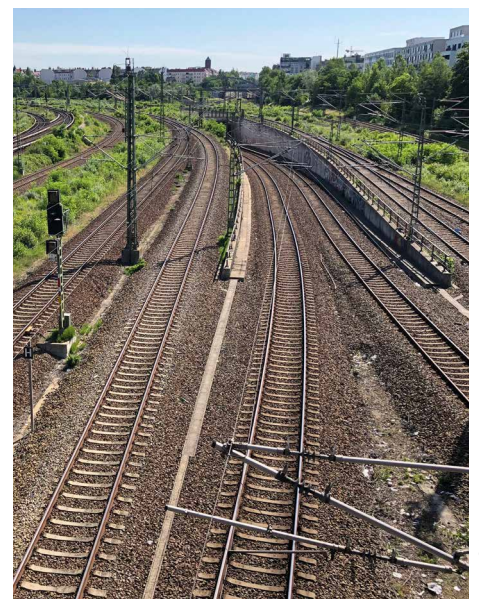
Zweitens müssen die Bereiche, in denen es ein natürliches Monopol gibt, analytisch sauber von den Bereichen getrennt werden, in denen es Konkurrenz gibt oder geben könnte. Das Schienennetz gibt es nur einmal; gleiches gilt für Stationen und das Bahnstronetz. Was den Verkehr auf den Gleisen angeht, sieht es völlig anders aus. Was für die Infrastruktur richtig ist, muss es noch lange nicht für den wettbewerblichen Bereich sein.

Die oft beschworenen „volkswirtschaftliche Ziele“ ergeben für Transportgesellschaften keinen Sinn. Wenn die öffentliche Hand ein bestimmtes Verkehrsangebot sicherstellen will, muss sie Verantwortung übernehmen und dies über geeignete Instrumente wie eine Bestellerorganisation oder andere Anreize tun. Wenn aber die DB-Transporttöchter nur noch eine relativierte Gewinnerzielungsabsicht haben, während alle anderen weiterhin Geld verdienen müssen, ist das kein funktionierender Wettbewerb mehr. Die Nicht-DB-Unternehmen wären gezwungen, sich zurückzuziehen. Deutschland käme zurück zum Monopol, das Steuergeld verschlingt und aus sich heraus keine Innovationen mehr leistet.

Für die Infrastrukturen sind volkswirtschaftliche Ziele dagegen sehr sinnvoll. Um die Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken, sollten nur noch die „unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs“ (Grenzkosten) als Trassengebühren erhoben werden. Damit ist der Verzicht auf Gewinne verbunden. Zum Vergleich: Auf großen Teilen des Straßennetzes werden überhaupt keine Nutzungsggebühren erhoben, denn: Von der Straße erwartet niemand eine „Kostendeckung“ im betriebswirtschaftlichen Sinn.



*Auch beim Verbändetreffen im Dezember 2019 bekräftigte Verkehrsminister Scheuer seinen Vorstoß zur einer „Strukturdiskussion ohne Denkverbote“.*



*Während die Schienenstrecken ein natürliches Monopol darstellen, für das „volkswirtschaftliche Ziele“ absolut sinnvoll sind...*

„Wenn wir jetzt wieder über die Struktur des DB-Konzerns reden, kann der Konzern das viele Geld nicht verbauen“, heißt es oft. Die Unruhe, die mit der Debatte verbunden wäre, würde Fortschritte im Produkt – besseres Angebot, mehr Pünktlichkeit, bessere wirtschaftliche Ergebnisse etc. – verhindern. In den vergangenen Jahren ist aber gar keine Strukturdebatte geführt worden. Es müsste also besser geworden sein – schließlich hat man die DB machen lassen. Stattdessen wurde Unruhe in erheblichem Maße innerhalb des DB-Konzerns erzeugt, man betrachte nur die Menge der bei DB Cargo oder DB Netz verschlissenen Vorstandsmitglieder in den vergangenen zehn Jahren. Auch die Zahl an Konzernstrategien (*Zukunft Bahn, Agenda für eine bessere Bahn, Starke Schiene*) in nur drei Jahren spricht Bände.

Dass jetzt die zusätzlichen Mittel für die Schiene als Grund dafür herhalten sollen, keine Strukturdebatte bei der DB zu führen, stellt die Verhältnisse auf den Kopf: Gerade weil der Verkehrsträger Schiene in den kommenden Jahren je nach Rechnung ca. 150 Milliarden Euro erhalten soll, muss sichergestellt werden, dass diese nicht in oftmals dysfunktionalen Strukturen versickern. Andernfalls sind die gewaltigen Steuermittel für den Verkehrsträger nicht zu rechtfertigen.

Die Debatte darf daher kein „Selbstgespräch“ des Bundes mit seinem größten Unternehmen werden. Die Wettbewerber wollen keineswegs „immer nur meckern“, sondern sich konstruktiv einbringen. Als Nutzer der DB-Infrastrukturen haben sie Substantielles zu sagen. Für eine Debatte ohne Denkverbote sind sie unverzichtbar, denn nur sie können sagen, was ist – ohne Rücksicht auf die Konzerndisziplin.

## Übergreifender Eisenbahntarif

### EVU und Aufgabenträger unterzeichnen Letter of Intent

Für „Tickets von Tür“ ist es ein Hindernis, dass der heutige Bahntarif streng genommen ein Haustarif der Deutschen Bahn ist. Ihn wenden die anderen Unternehmen im „Tarifverbund der bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE)“ nur an. Sie können ihn aber nur sehr eingeschränkt weiterentwickeln. In der Vergangenheit wurden sie – und werden noch immer – von Tarifideen der DB überrascht. Das ist nicht nur aus Fahrgastsicht oft schwierig, sondern auch aus Sicht der anderen EVU, weil diese Tarifentscheidungen erhebliche Auswirkungen auf die Einnahmen aller EVU haben.

Spätestens seitdem es nicht nur mehr Wettbewerbsbahnen mit steigenden Marktanteilen auf Deutschlands Schienen gibt, sondern auch immer mehr Bruttoverträge, in denen die Aufgabenträger das Einnahmenrisiko tragen, musste eine Reform her.

Nach jahrelangen Verhandlungen ist nun der Weg frei zum „Deutschland-Tarif-Verbund“, der Bahnfahrpreise außerhalb der Landes- und Verbundtarife gemeinschaftlich weiterentwickelt. Neben den Verkehrsunternehmen werden nun auch die Aufgabenträger in die Entscheidungen eingebunden.



© Pressnitztalbahn.

*... gilt das für den Verkehr AUF den Schienenstrecken nicht: Hier wären volkswirtschaftliche statt betriebswirtschaftliche Ziele in Unternehmen kontraproduktiv.*



*Unterzeichnung der Absichtserklärung  
27. Februar in Fulda*

© BAG-SPNV.

**Die Erstunterzeichner:**  
**Dr. Michael Vulpius (BeNEX, für die Wettbewerbsbahnen), Thomas Prechtl (Bayerische Eisenbahngesellschaft, für die Aufgabenträger), Dr. Jörg Sandvoß (DB Regio), Jörg Strubberg (Vorsitzender des TBNE).**

Am Rande der Wettbewerbstagung der BAG-SPNV in Fulda Ende Februar unterzeichneten die DB, die Wettbewerbsbahnen, die BAG-SPNV und der TBNE als „Vorläuferorganisation“ einen Letter of Intent zur Gründung der „Deutschland-Tarif Verbund GmbH“, die im Juni 2020 gegründet werden soll.

Es bleiben weitere Aufgaben zu lösen: Perspektivisch muss auch der Fernverkehrstarif einbezogen werden, den die DB noch immer wettbewerbsverzerrend strategisch einsetzen kann. Und die verbleibenden Fragen des Fahrausweisvertriebs müssen so geklärt werden, dass prinzipiell jeder jedes Ticket des öffentlichen Linienverkehrs verkaufen kann. Die „Brancheninitiative gegenseitiger Verkauf“ ist dazu auf einem guten Weg. Ihre Arbeiten sollen bis zur Jahresmitte abgeschlossen sein.



So wird es aussehen: Das Logo des Deutschland-Tarif-Verbundes (DTV).

## Vorhandene Kapazität besser nutzen

### Runder Tisch entwickelt neue Konzepte

Unstrittig ist, dass das deutsche Schienennetz deutlich ausgebaut werden muss, damit die deutliche Steigerung des modal split im Personen- und im Güterverkehr gelingen kann. Eine Verdopplung der Fahrgastzahlen, die Einführung des Deutschlandtakts – das alles kann nur gelingen, wenn die Engpässe aufgelöst werden, vor allem, aber nicht nur, in den Knoten. Beim Blick auf die laufenden Bauvorhaben wird schnell deutlich, dass bis 2023 keine Inbetriebnahmen anstehen, die für Entlastung bei den überlasteten Schienenwegen (ÜLSen) führen werden. Das bedeutet, dass wir noch eine ganze Weile mit der jetzt vorhandenen Infrastruktur auskommen müssen. Aus- und Neubau werden uns in den unmittelbaren kommenden Jahren (noch) nicht helfen.

Daher und nach den positiven Ergebnissen des „Runden Tisches Baustellenmanagement“ (Ergebnisse siehe hier: [„Runder Tisch Baustellenmanagement übergibt Ergebnisbericht“](#)) hat sich nun ein neuer „Runder Tisch Kapazitätsmanagement“ konstituiert, an dem verschiedene Personen- und Güterverkehrs-EVU, Verbände, das Bundesverkehrsministerium, das Eisenbahn-Bundesamt und die Bundesnetzagentur gemeinsam nach Lösungen für mehr Kapazität auf dem bestehenden Netz suchen.

Die geschieht in drei Arbeitsgruppen: Die erste befasst sich mit Kapazitätserweiterungen durch kleine bauliche Maßnahmen. Eine andere beleuchtet Maßnahmen, durch die im Rahmen des Jahresfahrplans mehr aus dem bestehenden Netz herausgeholt werden kann. Neben der Absicherung bestehender Verkehrskonzepte nach dem Auslaufen der bisherigen Rahmenverträge geht es vor allem um die künftige Implementierung des Deutschlandtakts in der Trassenbestellung. Zudem verzichten die Teilnehmer in einer Selbstverpflichtung („Code of Conduct“) auf „taktische“ Trassenbestellungen, die die Effizienz des Gesamtsystems schwächen können.

Schließlich bearbeitet eine dritte Arbeitsgruppe die Kapazitätsoptimierung im Falle kurzfristiger Dispositionen, also dann, wenn wegen Bauarbeiten oder aus anderen im Jahresfahrplan nicht vorhergesehenen Gründen kurzfristig über den Vorrang von Zügen entschieden werden muss.



© Sascha Müller-Harmsen.

Teilnehmer des Runden Tisches Kapazität erläutern seine Ziele bei verschiedenen Veranstaltungen: Frank Zerban (BAG-SPNV), Matthias Stoffregen (mo-fair), Marion Brückmann (DB Netz)



© mo-fair.

ICE auf Abwegen? Nein: Wegen der knappen Kapazitäten fahren einzelne ICE-Sprinter zwischen Frankfurt und Berlin über Schweinfurt und Bamberg.



# Nachtzüge mit Klimaschutzpotenzial

## Aber ohne neue Monopole!

2016 zog sich die Deutsche Bahn aus dem Geschäft mit Nachtzügen zurück. Die Nachfrage danach könnte jetzt wieder deutlich ansteigen, denn für klimabewusste Reisende können Nachtzüge eine echte Alternative für Flugreisen ins nahe Ausland sein, sowohl für Urlaubs- wie für Geschäftsreisen. Daher erheben sich nun politische Forderungen, Nachtzüge anzureizen oder gar mit staatlichen Mitteln zu fördern.

Genaueres Hinschauen lohnt jedoch: Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die ein Rumpfnetz von der Deutschen Bahn übernommen haben, wollen ihr Angebot in andere Länder ausdehnen, z. B. sehr bald nach Amsterdam und Brüssel. Allerdings wollen die ÖBB das nicht für ein „Vergeltsgott“ machen, sondern werben bei den betroffenen Staaten für einen finanziellen Ausgleich. Aber immer dann, wenn so ein Ausgleich in einem „öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ gezahlt wird, müssen die Leistungen im Wettbewerb vergeben werden. Dieser Grundsatz sollte auch hier gelten.

Neben Staatsbahnen wie der DB oder den ÖBB können auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen Nachtzüge betreiben. Der Markt ist zwar sehr speziell – z. B. deutlich weniger Reisende pro Zug und hohen Produktionsaufwand. Dass die ÖBB einen Teil des deutschen Netzes fortführen konnten, lag daran, dass sie auch Züge günstig übernahmen, und dass sie in Österreich eine Direktvergabe über den größten Teil der Fernverkehrsleistungen erhalten haben. Das kann aber nicht das Modell der Zukunft sein. Nachtzüge: Ja, gerne – aber mit fairem Wettbewerb!



Bei einer Veranstaltung im Europasaal des Paul-Löbe-Hauses des Bundestags wurde über die Potenziale eines europäischen Nachtzugnetzes diskutiert



Fährt schon heute nachts quer durch Deutschland: Der Autoreisezug von Bahn-Touristik-Express (BTE) von Hamburg nach Lörrach.

# SNCF Voyages Deutschland

## Neues mofair-Mitglied

SNCF Voyages Deutschland GmbH (SVDE) ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der französischen SNCF mit Sitz in Berlin. Sie erbringt die SNCF-Fernverkehre zwischen Deutschland und Frankreich unter eigener Verantwortung, ist also das EVU auf dem deutschen Teilstück der TGV Freiburg – Paris, dem Thalys Dortmund – Paris und dem Nachtzug Moskau – Paris, die in Kooperation erbracht werden. Außerdem werden einige Nachtzüge im Charterverkehr Richtung Frankreich in Deutschland gemeinsam mit DB Fernverkehr gefahren.

So wird erfolgreicher Personenverkehr auf der Schiene über mehrere Ländergrenzen hin erbracht. Die SVDE versteht sich als europäisches Unternehmen und möchte dazu beitragen, den europäischen Gedanken auf die Schiene zu bringen.



SNCF Voyages deckt Fernverkehrsverbindungen von und nach Frankreich ab. Hier ein TGV am Bahnhof Freiburg/Brsg.



**IMPRESSUM:** mofair e. V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, Tel.: +49 (0)30 53149147-6  
**V.i.S.d.P.:** Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.; info@mofair.de, www.mofair.de