



# MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

Dr. Matthias Stoffregen  
Geschäftsführer

**Für Wettbewerb braucht es mehr als einen –  
Reformbedarf in SPNV-Vergaben und -Verträgen**

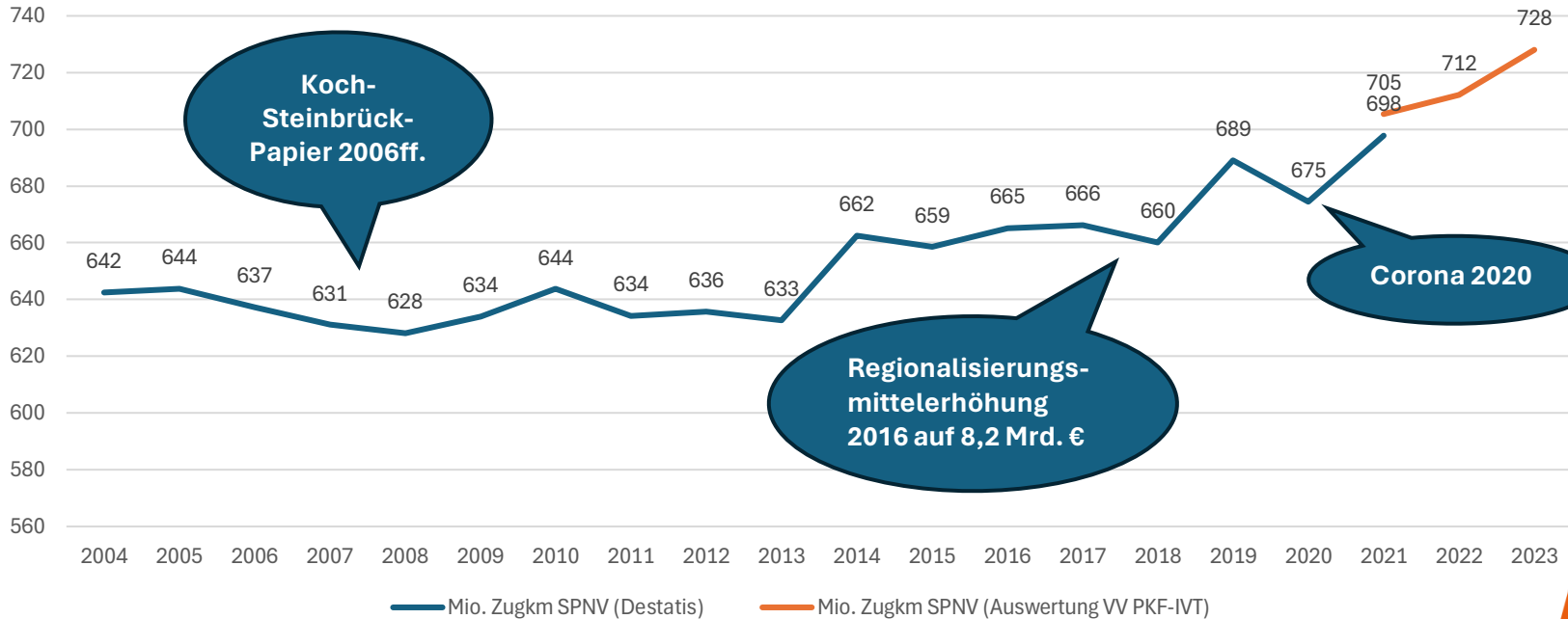
15. Deutscher Nahverkehrstag  
Koblenz, 16. bis 18. April 2024

# mofair: Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr



# Was haben wir zu verlieren?

# Betriebsleistung im SPNV seit 2004



# Effizienzgewinne: Regionalisierungsmittel vs. Stations- und Trassenentgelte

Ab 2016/17:  
„Trassenpreisbremse“  
ERegG §37 Abs. 2

> 10 Jahre: Infrastrukturnutzungsentgelte  
steigen stärker als Regionalisierungsmittel

Legend:

- Regionalisierungsmittel (ohne Covid 19 und 9-Euro-/Deutschlandticket), 2002=100
- Stationsentgelte je Zugkm, 2002=100
- Trassenentgelte je Zugkm, 2002=100

Jahr	Regionalisierungsmittel (Index)	Stationsentgelte je Zugkm (Index)	Trassenentgelte je Zugkm (Index)
2002	1.00	1.00	1.00
2003	1.02	1.01	1.03
2004	1.06	0.98	1.07
2005	1.04	1.02	1.07
2006	1.04	1.03	1.05
2007	1.06	1.05	1.07
2008	0.99	1.08	1.08
2009	1.00	1.13	1.11
2010	1.01	1.15	1.16
2011	1.02	1.16	1.17
2012	1.04	1.18	1.18
2013	1.07	1.27	1.19
2014	1.08	1.26	1.24
2015	1.11	1.23	1.25
2016	1.21	1.24	1.27
2017	1.28	1.28	1.28
2018	1.26	1.32	1.29
2019	1.31	1.31	1.30
2020	1.32	1.31	1.30
2021	1.37	1.32	1.30
2022	1.47	1.32	1.30
2023	1.55	1.32	1.30
2024	1.65	1.32	1.30

# Attraktivitätsgewinne

**Rollmaterial:  
Vom Lok-Wagen-Zug  
zum sprintstarken Triebzug**



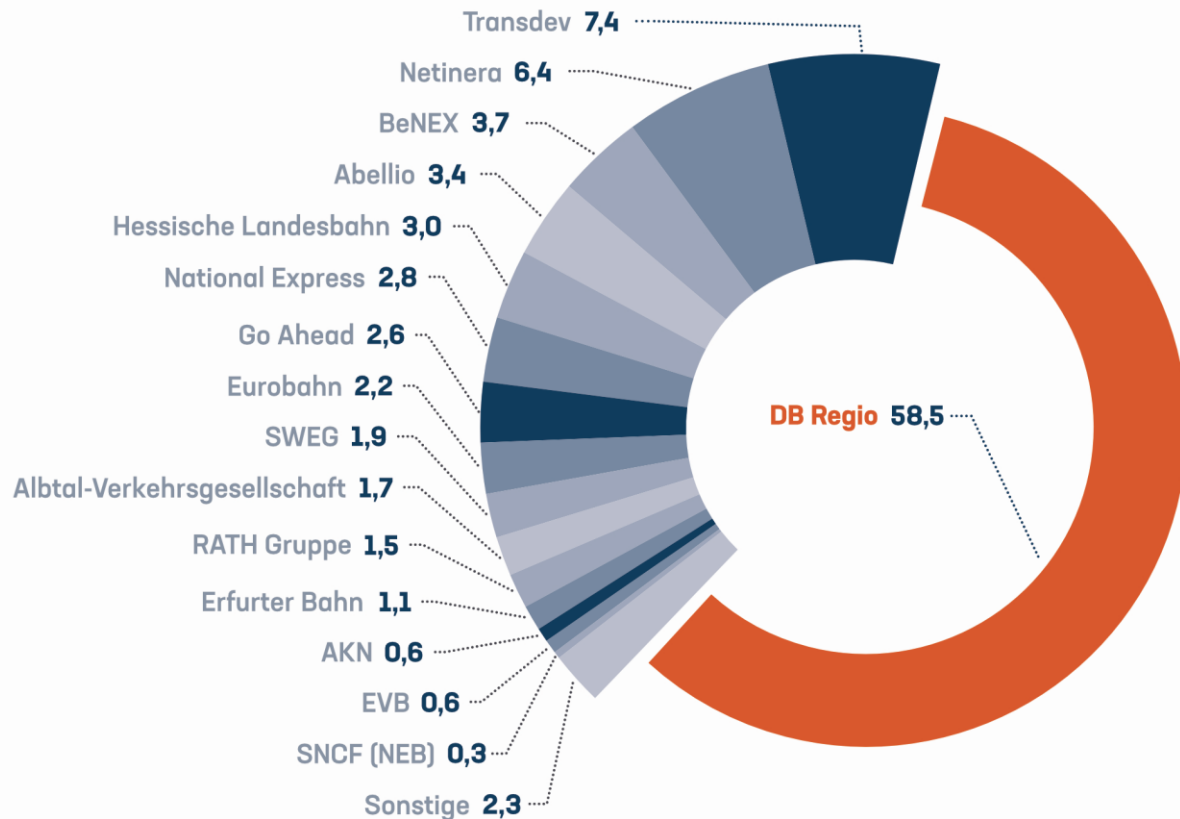
**Kundenzufriedenheit: steigt**

KuZuFri im Ø höher:

- Wettbewerbsbahnen im Vergleich zur DB Regio
- innerhalb DB Regio:
  - im Wettbewerb vergebene Netze im Vergleich zu direkt / ohne echten Wettbewerb vergebenen Netzen

# Marktanteile

Stand September 2023, in Prozent



# Gängige Missverständnisse



# „Vollkaskomentalität“

Vermutung der Aufgabenträger:

„Die Eisenbahnverkehrsunternehmen wollen jedes Risiko abgesichert bekommen.

Sie wollen Unternehmen sein, agieren aber nicht wie Unternehmen.“

Richtig ist:

- 🗨️ Ausschreibungen sind immer detaillierter geworden.
- 🗨️ Wertschöpfungskette immer kürzer, unternehmerischer Spielraum immer kleiner
- 🗨️ keine Möglichkeit, eintretende Risiken mit Chancen auszugleichen

# Exkurs: Verkürzung der Wertschöpfungskette

früher:



heute:



## „Die ‚Privatbahnen‘ haben Probleme“

Vermutung (von Teilen) der Öffentlichkeit:

„Die Wettbewerbsbahnen haben sich verzockt.

Kaum weht der Wind mal etwas stärker, knicken sie um wie Grashalme.

Letztlich hilft nur das (eigene) Staatsunternehmen DB Regio.“

Richtig ist:

- Auch (und in letzter Zeit: gerade) die DB kalkuliert mit sehr spitzem Bleistift (Regionalverkehre Start Deutschland GmbH!)
- Die widrigen Rahmenbedingungen treffen alle Unternehmen gleichermaßen.
- Die DB hat aber die „unbegrenzte Feuerkraft des deutschen Steuerzahlenden“ im Rücken.

# Kosten und Rahmenbedingungen

# Problematische Indizierungen (I): Personalkosten

- 👤 ab Mitte 2010er Jahre:  
überproportionale Steigerung der Lohnkosten
- 👤 Verkehrsverträge bilden diese nicht ab:
  - 👤 Wertsicherungsklauseln lehnen sich an H49.x – Indizes des Statistischen Bundesamtes an. Diese enthalten den SPNV-Markt nicht.
  - 👤 Neben Tabellenentgelten nicht-monetäre Effekte problematisch:
    - 👤 Tarifliche Wahlmodelle, Bereitschaftszeiten, etc.
    - 👤 Ausbildungskosten ...
- 👤 neuer Personalkostenindex (PKI) zwischen AT und EVU vereinbart:
  - 👤 von den meisten AT in Neuausschreibungen vorgesehen
  - 👤 aber nicht in laufenden Verträgen



# Problematische Indizierungen (II): Energie und Material

## ⚠ Bahnstrom:

- ⚠ deutliche Steigerung seit Mitte 2021, zeitw. +900% (!)
- ⚠ sehr volatil, nicht berechenbar
- ⚠ Strompreisbremse hilft, aber Umsetzung aufwändig
- ⚠ gängige Indizes (620, 625, 626) enthalten nicht von EVU beeinflussbare Rahmenbedingungen wie Netzentgelte etc.
- ⚠ Umbasierung Indizes auf 2021 und Änderung Warenkorb

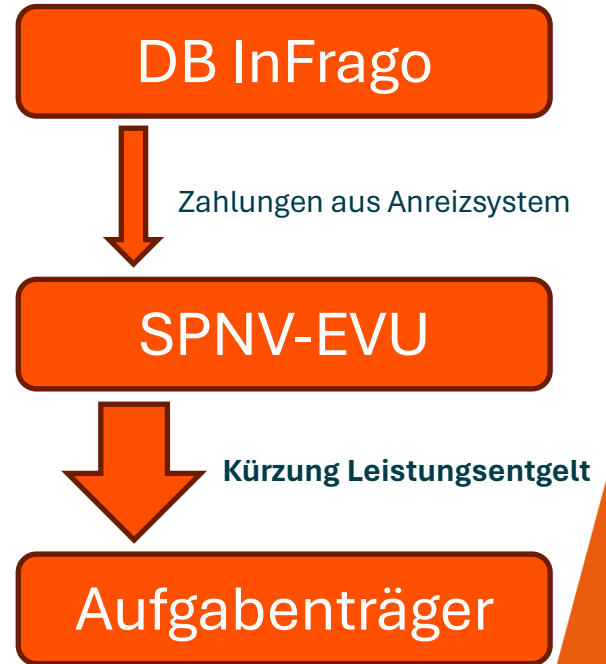
## ⚙ Material:

- ⚙ Lieferengpässe: Ersatzteile fehlen
- ⚙ Indizes z.T. völlig an den realen Kostensteigerungen vorbei



# Unberechenbare Randbedingungen (I): Infrastrukturzustand & Baustellen

- 🏠 Infrastruktur verantwortlich für 80% der Verspätungen
- 🏠 Leistungsentgelte werden gekürzt, EVU können nichts ändern
- 🏠 Anreizsystem DB InFrago wirkungslos
- 🏠 ca. 500 Mio. Euro p.a. an infrastrukturbedingt gekürzten Leistungsentgelten
- 🏠 Generalsanierungen:
  - 🏠 Organisation SEV
  - 🏠 Finanzierung SEV (BSWAG im Vermittlungsausschuss)
  - 🏠 (mindestens!) fünf Monate Vollsperrung
- 🏠 Forderungen der DB-EIU nach Sicherheitsleistungen > 300 Mio. Euro



# Unberechenbare Randbedingungen (II): Fahrausweistarife

- ☞ Schon immer schwierig:
  - ☞ Tarife werden stark politisch determiniert
  - ☞ Änderungen Verbundgrenzen (Durchtarifierungsverluste etc.)
- ☞ Auswirkungen Deutschlandticket:
  - ☞ Unklarheiten „Leipziger Modell“ (Stufen 1 bis 3), Einnahmenaufteilung, Vertriebsprovision
  - ☞ unklare Gesamtfinanzierung ab 2026, bei deutlich steigendem Finanzierungsbedarf



# D-TICKET



# Lösungsansätze:

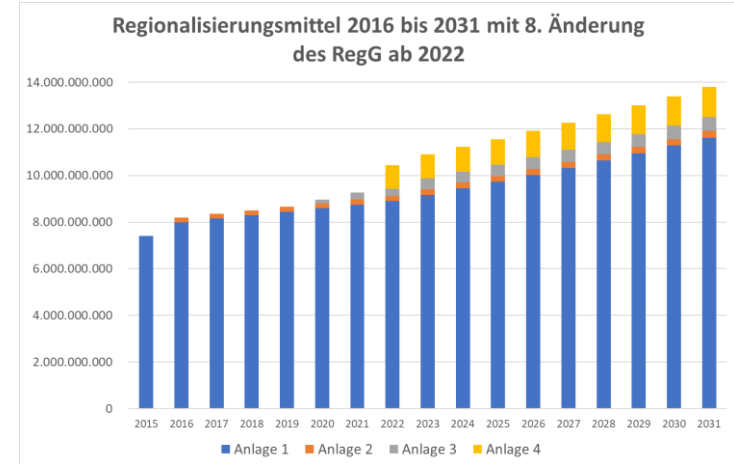
## „Verkehrsvertrag 2.0“, 3.0, x.0...

- Wiederverlängerung der Wertschöpfungskette
- Rückkehr zu funktionalen Ausschreibungen
- realistischere Indizierungen (z.B. „PKI“, Bahnstromindex)
- sachgerechte Zuordnung von Verantwortlichkeiten:
  - Freistellung der EVU von nicht beeinflussbaren Risiken
  - höhere Pönalisierung bei beeinflussbaren Faktoren
  - klarere Haftung InFrago (Beitrag auf dem Weg zur InfraGO)
- Flexibilisierung der Verkehrsverträge (Sprechklauseln, Innovationsbudget)
- faire Vergabeverfahren (Ausbildung von Personal, Rückgriff auf Fahrzeugflotten...)
- Erhöhung der Regionalisierungsmittel



# Hindernis: Höhe und Entwicklung der Regionalisierungsmittel

- ☞ Regionalisierungsmittel Ende 2022
  - ☞ um 1 Mrd. Euro p.a. erhöht
  - ☞ Dynamisierungsrate auf 3% angehoben
  - ☞ Trassen- und Stationspreisbremse bis 2025 auf 1,8 % eingefroren
  - ☞ Gesamtvolumen 17 Mrd. Euro bis 2030
- ☞ dennoch: Finanzierung des bestehenden Angebots teilweise nur noch 2024 gesichert
- ☞ Streit um Finanzierung Deutschlandticket bremst Einigung zwischen Bund und Ländern zum „Ausbau- und Modernisierungspakt“
- ☞ offen, welche staatliche Ebene welchen Beitrag leisten kann und sollte



# MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

**Dr. Matthias Stoffregen**

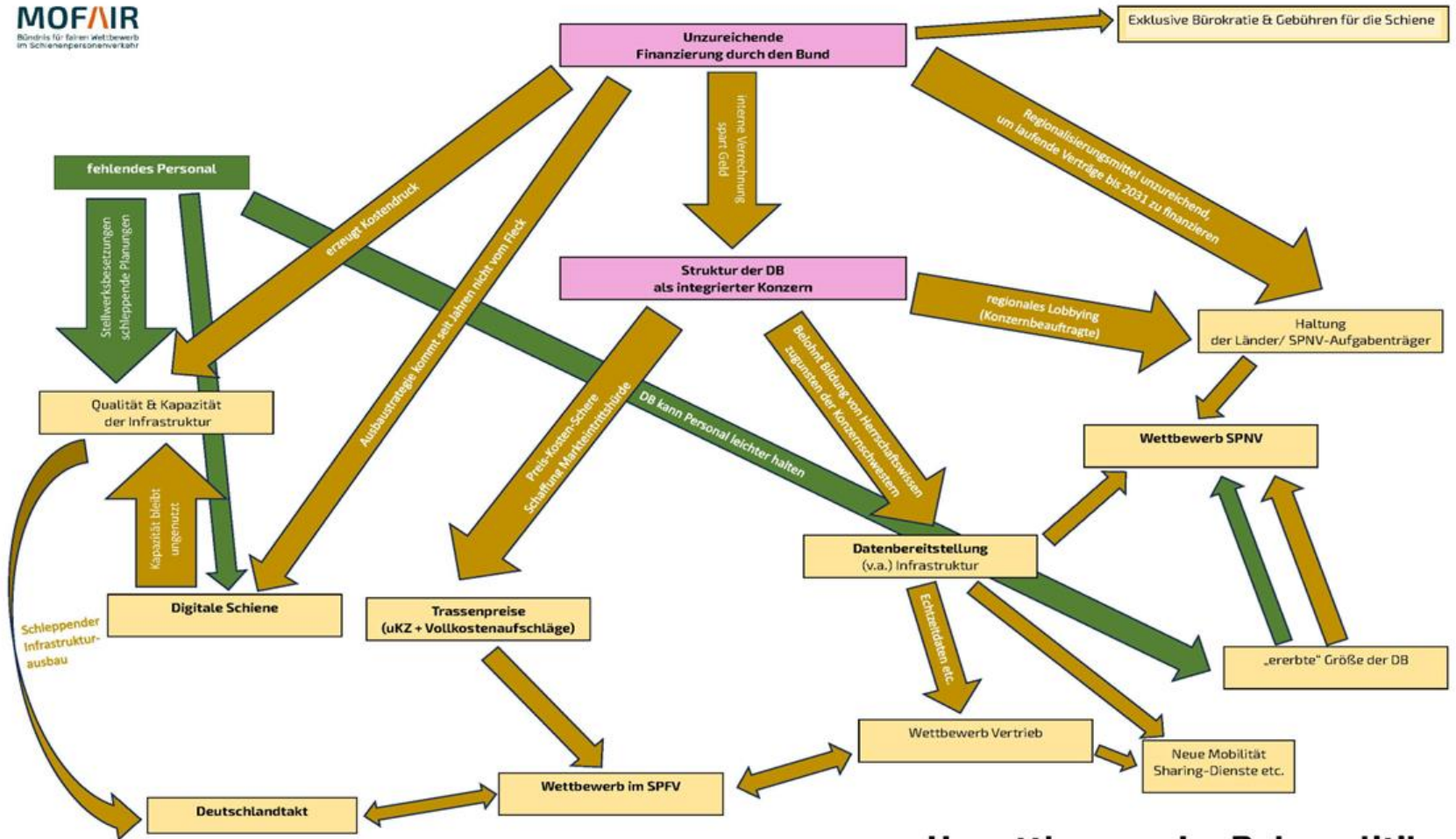
**Geschäftsführer**

**Marienstraße 3**

**10117 Berlin**

**Fon +49 30 50 93 1304 1 / +49 160 96 90 61 43**





## Hauptthemen der Bahnpolitik – und wie sie zusammenhängen