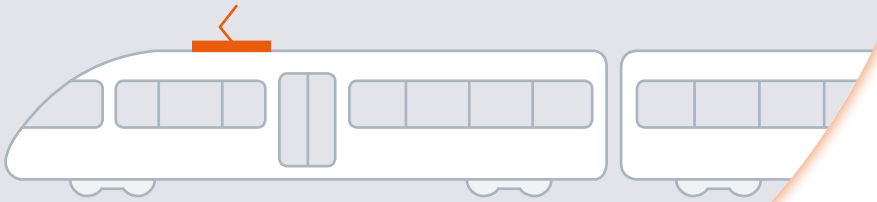
MOFAIR

15 Jahre mofair –
das Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr



Schon viel erreicht –
noch viel mehr vor!

Inhalt

Editorial des Präsidenten 1

TEIL I

mofair-Meilensteine 2

Anfänge 4
Wettbewerbliche Vergabe im SPNV wird Standard 6
Öffnung des Bahnstrommarkts 8
Bahnverbände arbeiten zusammen 10
Der „Runde Tisch Baustellenmanagement“ 12

Grußwort Andreas Scheuer MdB (Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur) 14
Grußwort Anke Rehlinger (Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz) 15
Interview Susanne Henckel (BAG-SPNV) 16
Interview Michael Fohrer (VDB) 17

TEIL II

Der Schienenpersonenverkehrsmarkt 2020 18

Nahverkehr (SPNV): Wettbewerb und Qualität schreiten voran 20
Nah- und Fernverkehr weiten Angebot aus 22
Fernverkehr (SPFV): Wenig Wettbewerb, wenig Fortschritt 24
Infrastrukturkosten: Hypothek im Wettbewerb mit der Straße 26
Klimaschutzpaket 2019: Lose Enden, die zusammengeführt werden müssen 28

Grußwort Klaus-Dieter Hommel (EVG) 30
Grußwort Claus Weselsky (GDL) 31
Interview Karl-Peter Naumann | Lukas Iffländer, Fahrgastverband Pro Bahn e. V. 32
Interview Ludolf Kerkeling (NEE) | Grußwort Dr. Erich Forster (ALLRAIL) 33

TEIL III

Erfolgsfaktoren für die nächsten Jahre 34

Marktmodell im SPNV weiterentwickeln 36
Deutschlandtakt und ein neues Marktmodell im Fernverkehr einführen 38
Personal gewinnen und sichern, dabei die Kosten im Griff behalten 40
Schiene digitalisieren: Energie sparen und Tickets von Tür zu Tür 42
Infrastruktur: Kapazität erhöhen, Qualität verbessern 44
DB-Konzern: Effizienter aufstellen, Wettbewerbsverzerrungen beenden 46

Impressum 48

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Jahr wurde alles von der Corona-Pandemie überlagert. Das galt auch für die Verkehrspolitik. Trotzdem dürfen wir in unseren Bemühungen, das Klima zu schützen, nicht nachlassen. Es bleibt richtig, dass mehr Verkehr auf die Schiene muss, wenn wir unsere Klimaschutzziele erreichen wollen. Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemiefolgen und zur Förderung des Klimaschutzes dürfen einander nicht widersprechen, sondern müssen Hand in Hand gehen.

Ein Vierteljahrhundert alt ist die Bahnreform in Deutschland im vergangenen Jahr geworden, und im Jahr 2020 feiert mofair sein 15-jähriges Bestehen. Der Verband wurde gegründet, weil die Initiatoren unzufrieden waren mit dem schleppenden Verlauf der Marktöffnung auf den deutschen Gleisen. Zwar spielte seinerzeit die Klimaschutzdebatte kaum eine Rolle. Aber schon damals wurde gefordert, dass die Eisenbahn als Verkehrsträger einen deutlich höheren Anteil am modal split erreichen muss. Spätestens 2019 hat die Bundespolitik das erkannt, und die zusätzlichen Haushaltsmittel, die nun in den Sektor fließen sollen, sind Ausdruck dieses Umdenkens.

Mittelfristig wird es aber nicht reichen, allen Verkehrsträgern immer „mehr" zu geben. Wenn sich wirklich etwas ändern soll, müssen wir konsequenterweise bei der motorisierten, individuellen Mobilität auf vier Rädern sparen. Beispielsweise sind die jährlichen Milliarden für das Dieselprivileg nicht mehr zu rechtfertigen. Damit die klare Stärkung des Bahnverkehrs durch mehr öffentliches Geld guten Gewissens vonstattengehen kann, muss der Sektor seine Potenziale voll entfalten. Wir Wettbewerbsbahnen meinen, dass er das noch nicht tut. Fairer Wettbewerb auf der Schiene macht die Schiene gegenüber Auto- und Luftverkehr stärker. Das war bei der mofair-Gründung richtig und ist es heute mehr denn je.

In dieser Broschüre möchten wir Ihnen die wichtigsten mofair-Themen gestern, heute und morgen vorstellen. Freude beim Lesen und einige Anregungen wünscht Ihnen Ihr

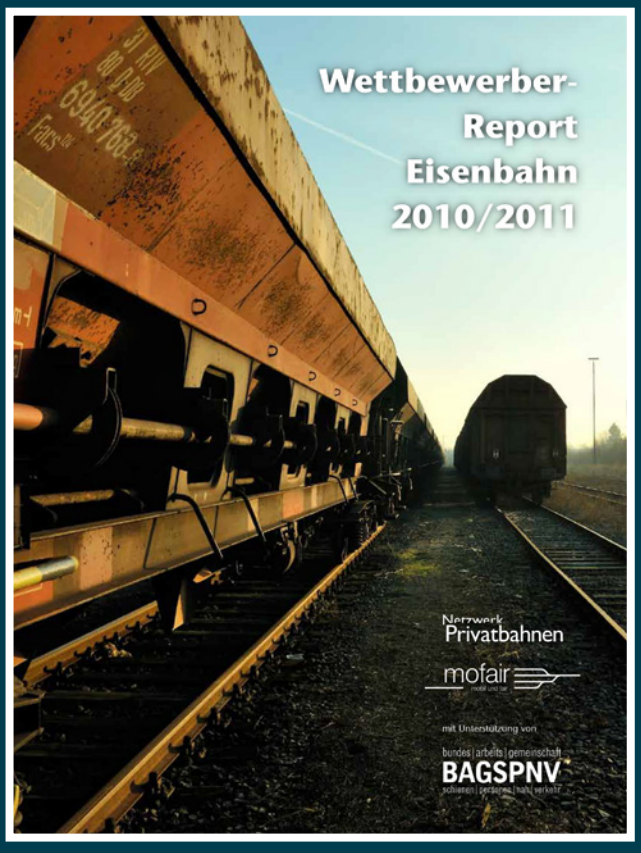
Christian Schreyer
mofair-Präsident

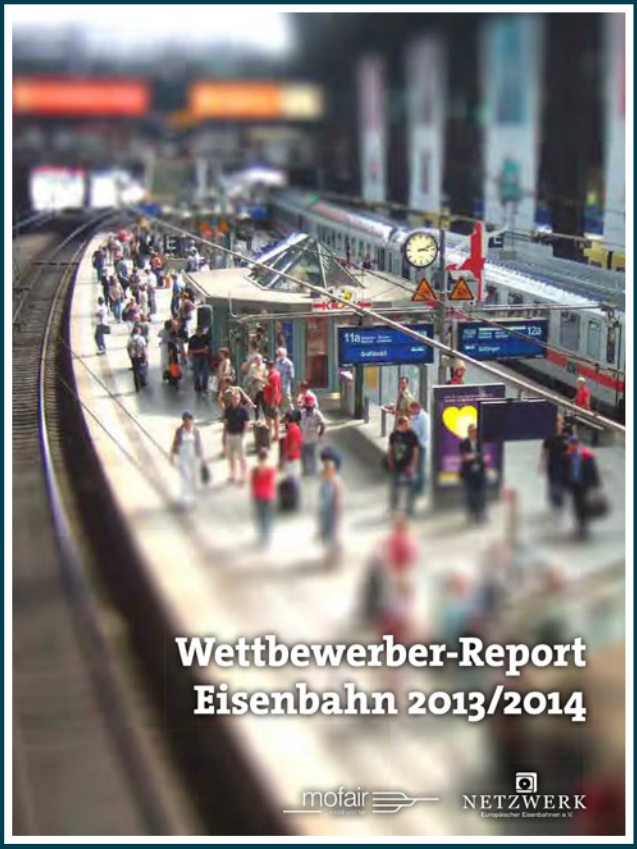
TEIL I

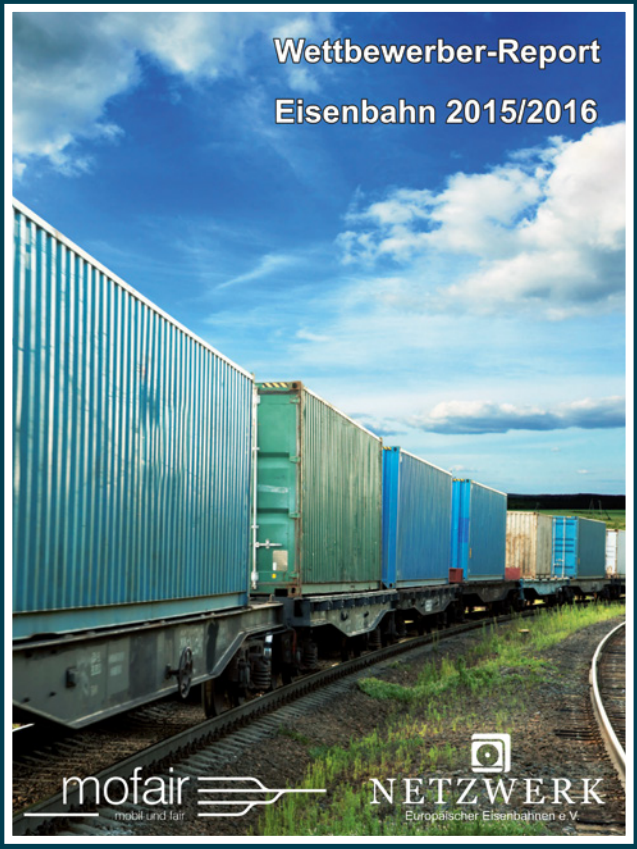
mofair-Meilensteine

Zum Jubiläum wagen wir als Erstes einen Blick zurück: Warum wurde mofair gegründet? Wie hat sich der Verband entwickelt, wie hat er bisher gearbeitet? Und was waren die bisher größten Erfolge?

Seit seiner ersten Ausgabe 2008/09 ist der Wettbewerber-Report, den mofair gemeinsam mit anderen Verbänden im Zweijahresrhythmus herausgibt, ein Fixpunkt in der Szene. Anfangs war er das einzige Medium des deutschen Eisenbahnmarkts, das nicht im Wesentlichen von der Deutschen Bahn geprägt war. Als Reaktion darauf brachte die DB dann einige Jahre selbst einen „Wettbewerbsbericht" heraus, der ihre Sicht der Dinge beschrieb. Die DB-Publikation wurde inzwischen wieder aufgegeben, den mofair- und NEE-WBR gibt es noch immer.




Wettbewerber-Report
Eisenbahn 2013/2014
mofair
NETZWERK


Wettbewerber-Report
Eisenbahn 2015/2016
mofair
mobil und fair
NETZWERK
Europäischer Eisenbahnen e.V.

ZUGKRAFT FÜR DEN VERKEHRSSEKTOR
WETTBEWERBER-REPORT
EISENBAHN 2017/18
Politischer Rahmen
DEUTSCHLAND BRAUCHT
DIE VERKEHRSWENDE
Verkehrsmarkt Schiene
FAHRT AUFNEHMEN MIT
MODERNER INFRASTRUKTUR
Personenverkehr
DIE ZEICHEN STEHEN
AUF WACHSTUM
Güterverkehr
WETTBEWERBSBAHNEN
IM AUFWIND
Fazit & Forderungen
AUF ZUKUNFT SETZEN –
DIE SCHIENE STÄRKEN
MOFAIR
NEE
VPI

BAHN FREI -
FÜR EINEN
GESUNDEN
WETTBEWERB.
WETTBEWERBER-REPORT
EISENBAHNEN
2019/20
Infrastruktur
KAPAZITÄTSKNAPPHEIT UND
REGULIERUNGSOHNMACHT
Personenverkehr
MEHR ANGEBOT –
DIE QUALITÄT IM BLICK
Güterverkehr
BUNTE BAHNEN DOMINIEREN
Personal · Innovation ·
Datenmanagement
PERSONAL ALLERORTEN
HÄNDERINGEND GESUCHT
MOFAIR
NEE

Engelbert Recker
Geschäftsführer
2005 – 2015

Uwe Neumann
Geschäftsführer
2015 – 2016

Matthias Stoffregen
Geschäftsführer
seit 2016

Anfänge

Einen Verband gründet man nicht einfach so. Es muss schon gute Gründe dafür geben, schließlich herrscht im politischen Berlin keine Knappheit an Interessenvertretungen.

Wettbewerb auf den Schienen kam nicht voran …

2005 war die Bahnreform schon gut zehn Jahre alt. Es schien aber, als sei sie in eine Sackgasse geraten: Die ursprüngliche Idee, aus der alten Bundesbahn und Reichsbahn mehrere völlig voneinander unabhängige Unternehmen zu machen und die Transportgesellschaften schrittweise zu privatisieren, war schon kurz vor der Jahrtausendwende von der Bundespolitik stillschweigend aufgegeben worden. Stattdessen setzte diese weiter auf den integrierten Konzern, der nun an die Börse gehen sollte.

Im Güterverkehr stieg der Marktanteil der Nicht-DB-Unternehmen bereits leicht an. Im Personenverkehr tat sich kaum etwas: Im Fernverkehr passierte gar nichts und im SPNV behaupteten sich im Wesentlichen neben der DB Regio einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Diese kleineren und Landesunternehmen gab es auch schon vor 1994. Von ihrer seit den Neunzigerjahren vorhandenen Möglichkeit, Verkehrsverträge im Wettbewerb zu vergeben, machten nur sehr wenige Aufgabenträger Gebrauch.

Es fehlte an einer verbandlichen Vertretung der Unternehmen, die die theoretisch vorhandene Möglichkeit, sich auf dem liberalisierten Eisenbahnmarkt im Personenverkehr zu engagieren, nutzen wollten. Die bestehenden Verbände waren entweder von den kommunaleigenen Unternehmen des Bus-, Straßen- und U-Bahn-Verkehrs dominiert oder von der Deutschen Bahn AG. Und beide hatten kein Interesse daran, den Wettbewerbsgedanken zu stärken.

… daher neue, spezialisierte Verbände

Daher hatte sich 1999 das damalige „Netzwerk Privatbahnen" – das heutige Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) – gegründet, das die Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr vereinigte. Dort hatte es auch schon zuvor sehr viel mehr „nichtbundeseigene" Unternehmen gegeben.

Der Personenverkehr zog im September 2005 nach, als einige wenige vom Wettbewerb auf den Schienen Überzeugte zusammentraten und in Berlin mofair gründeten. Der Name verband „mobil" und „fair" miteinander. Die erste Verbandsadresse war bezeichnenderweise „Potsdamer Platz 1" in Berlin – direkt gegenüber der DB-Konzernzentrale –, wo ein persönliches mofair-Mitglied sein Büro hatte. Erster Verbandspräsident war der heutige Ehrenpräsident und damalige Abellio-Chef Wolfgang Meyer, erster Geschäftsführer wurde Engelbert Recker.

Bei der Liberalisierung der Netzökonomien ist der Schienenverkehr ein Spätgeborener. Dass andere Anbieter als die Bundespost bei der Telekommunikation oder das angestammte Stadtwerk bei Strom und Gas als Anbieter in Frage kommen, hatten die Verbraucher nach kurzem Anlauf recht schnell bemerkt, zumal sich mit einem Anbieterwechsel direkt Geld sparen ließ. Im Schienenverkehr mit seinen genehmigten Tarifen hatten viele Fahrgäste

Wolfgang Meyer
Präsident 2005 – 2015 |
Ehrenpräsident seit 2015

Stephan Krenz
Präsident 2015 – 2019

Hans Leister
Präsident 2015

Christian Schreyer
Präsident seit 2019

gar nicht mitbekommen, dass es schon lange auch andere Eisenbahnen als die „Bundesbahn" gab, etwa Landeseisenbahnen. Hier musste mofair in den ersten Jahren ansetzen: beweisen, dass auch andere Unternehmen „Eisenbahn können", dass für sie dieselben Sicherheitsstandards gelten und dass sie es oftmals günstiger können als die Tochterunternehmen der „Deutsche Bahn AG", wie sie seit 1994 offiziell hieß.

mofair: Klarer Auftritt, klares Profil, klare Ansagen

Dazu war es nötig, erst einmal Öffentlichkeit und Aufmerksamkeit herzustellen. mofair engagierte sich in den ersten Jahren besonders stark in der Presse- und übrigen Medienarbeit. Immer kompetent, aber auch sehr prononciert und klar die Probleme benennend. Das war auch innerhalb des Verbandes durchaus nicht unumstritten: Mitgliedsunternehmen kamen und gingen auch wieder, manchmal, weil es ihnen etwas zu „schrill" war. Wahrgenommen wurde der Verband aber. Vor allem die seit 2009 erschienenen, mittlerweile sechs Ausgaben des „Wettbewerber-Reports Eisenbahn" fanden und finden große Resonanz in der Fachöffentlichkeit und der Verkehrspolitik. Sie entstanden jeweils gemeinsam mit dem Netzwerk Privatbahnen / europäischer Eisenbahnen und zeitweilig auch anderen wie der BAG-SPNV, dem Verband der Aufgabenträger, sowie dem VPI, dem Verband der Güterwagenhalter.

Die damals bestehenden Verbände waren entweder von den kommunaleigenen Unternehmen des Bus-, Straßen- und U-Bahn-Verkehrs dominiert oder von der Deutschen Bahn AG. Und beide hatten kein Interesse daran, den **WETTBEWERBSGEDANKEN** zu stärken.

Seit 2015: Neue Mitglieder, eigene Geschäftsstelle, weitere Professionalisierung

Im Sommer 2015 traten mit Abellio und Transdev zwei der größten Wettbewerbsbahnen mofair (erneut) bei, und damit einher ging eine Änderung des Verbandsprofils. Nachdem zuvor auch die Belange des Busverkehrs bearbeitet worden waren, positionierte sich mofair jetzt noch klarer als „Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr". Auf den Interimspräsidenten Hans Leister (2015) folgte der Abellio-Chef Stephan Krenz (2015 – 19). Seit 2019 ist Christian Schreyer, der Aufsichtsratsvorsitzende der Transdev GmbH, mofair-Präsident. Auf Engelbert Recker als Geschäftsführer folgte zunächst kommissarisch Uwe Neumann (2015 / 16), dann ab 2016 Matthias Stoffregen. Gründungspräsident Wolfgang Meyer ist seit 2015 Ehrenpräsident.

Wettbewerbliche Vergabe im SPNV wird Standard

Lange versuchte die DB Regio als ehemaliger (Quasi-)Monopolist im Schienenpersonennahverkehr, Wettbewerb entweder ganz zu verhindern oder wenigstens so lange wie möglich hinauszuzögern. mofair und seine Mitglieder wehrten sich dagegen und hatten 2011 einen entscheidenden Erfolg.

Ausschreibungen mit Anlaufschwierigkeiten – DB macht „unmoralische Angebote"

Durch die Bahnreform der Neunzigerjahre wurde die Verantwortung für die Vergabe und die Bestellung des Eisenbahnregionalverkehrs auf die Bundesländer übertragen, die dafür wiederum meist spezielle Aufgabenträgerorganisationen gründeten. Diese sind nicht einheitlich strukturiert – einige haben gegenüber ihrer Landesregierung viele Freiheiten und treten stark in der Öffentlichkeit in Erscheinung, andere sind eher stille Dienstleister. Einige Bundesländer haben auch mehr als eine solche Organisation geschaffen, um regionale Belange innerhalb der Länder besser berücksichtigen zu können, sodass es zwar 16 Bundesländer, aber 27 Aufgabenträger im SPNV gibt. Die starke Zersplitterung wirkt leider einer Vereinheitlichung oder Standardisierung der Prozesse und beispielsweise auch der ausgeschriebenen Fahrzeuge entgegen.

Die neuen Organisationen brauchten erst einmal ein paar Jahre, um die notwendigen Kompetenzen aufzubauen, die nötig sind, um wirklich ausschreiben zu können. Zwar war man sich bewusst, dass früher oder später echte offene, wettbewerbliche Vergaben würden kommen müssen. Aber zunächst war man über die von der DB angebotenen „Großen Verkehrsverträge" nicht böse. In ihnen akzeptierte die DB grundsätzlich, dass sie sich mit anderen Anbietern messen lassen muss – aber eben erst in ferner Zukunft. Die DB bot den Aufgabenträgern alle Leistungen „aus einer Hand" an, also alle bisher in der Region erbrachten Linien bzw. Netze, und zwar zu einem geringfügig abgesenkten Zuschusssatz pro gefahrenem Zugkilometer (Zugkm). Dies erschien den Aufgabenträgern und vor allem der hinter ihnen stehenden Landespolitik als ein gutes Geschäft – schließlich sparte man ja etwas im Vergleich zu früher. Aber wirkliche Marktpreise wurden so nicht erzielt, weil der Markt tatsächlich überhaupt nicht gefragt wurde, sondern nur ein Unternehmen.

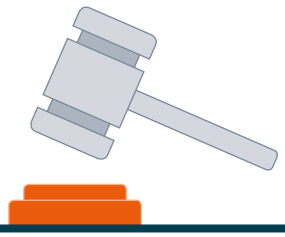
Rechtsunsicherheit kam hinzu

Der Deutschen Bahn mit ihrem Gebaren, auf diese vermeintlich großzügige Weise Wettbewerb möglichst lange hinauszuzögern, kam eine weitgehende Rechtsunsicherheit in Bezug auf das Vergaberegime insgesamt zugute: Angesichts der sehr unterschiedlichen Rechtsordnungen in den Mitgliedsstaaten schrieb das EU-Recht zwar prinzipiell wettbewerbliche Vergaben vor (insbesondere durch die Richtlinie [EU] 2007/1370, in Kraft seit 2009), aber manche begrifflichen Unklarheiten ließen Zweifel bestehen, ob Wettbewerb nun verpflichtend war oder ob die Aufgabenträger bei entsprechenden politischen Verhältnissen vor Ort auch weiter Direktvergaben durchführen konnten. Konkret war das Verhältnis der EU-Vorgaben zum deutschen Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und der Vergabeordnung VO/L unklar.

Das „Abellio"-Urteil 2011 und wie es dazu kam

mofair argumentierte hier von Anfang an für die wettbewerbliche Vergabe, weil sich nur durch sie ein optimaler Mitteleinsatz von Steuergeldern erreichen ließ. Zur Entscheidung kam es nach vielen anderen Verfahren mit wechselndem Ausgang in den Jahren 2009 – 2011 in Nordrhein-Westfalen: Infolge von Kürzungen der Regionalisierungsmittel durch den Bund, also

Dabei stellte der BGH klar, dass Verkehrsverträge im deutschen SPNV grundsätzlich im **WETT-BEWERB** vergeben werden müssen.



der Gelder, mit denen die Länder bei den EVU Verkehrsleistungen bestellen können, kam es zwischen dem regionalen Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der DB Regio zu Streit und zu einer Kündigung des Verkehrsvertrags. Nach zähen Vergleichsverhandlungen schlug die DB Regio vor, den eigentlich bis 2018 befristeten Vertrag über die Leistungen der S-Bahn Rhein-Ruhr per Direktvergabe bis 2023, also um volle fünf Jahre, zu verlängern. Obwohl die Führung des VRR skeptisch war, dieses Angebot anzunehmen, wurde es in der VRR-Zweckverbandsversammlung so akzeptiert.

Dagegen klagte Abellio, unterstützt von mofair, und argumentierte zunächst, den Betrieb auf einer bestimmten S-Bahn-Linie genauso gut und vor allem günstiger erbringen zu können als DB Regio. Abellio bestand darauf, dass wenigstens für diese Linie eine Ausschreibung stattfinden müsse. Dies wurde abgelehnt mit dem Hinweis, diese S-Bahn-Linie sei betrieblich mit einer anderen verbunden. Abellio konterte mit dem Ansinnen, dann für beide Linien ein Angebot abgeben zu wollen. Zwar scheiterte das Unternehmen mit seiner Vergabebeschwerde zunächst vor den NRW-Gerichten, die dem VRR das Recht zubilligten, eine Direktvergabe vorzunehmen. Schließlich aber wurde der Bundesgerichtshof in Karlsruhe damit betraut. Und dieser stellte im Februar 2011 klar, dass es sich bei einer Verlängerung eines bestehenden Verkehrsvertrages um fünf Jahre um eine so wesentliche Ausweitung des Vertragsgegenstandes handele, dass zwingend ein neues Vergabeverfahren mit öffentlicher Ausschreibung durchgeführt werden muss. Dabei machte der BGH zudem deutlich, dass Verkehrsverträge im deutschen SPNV grundsätzlich im Wettbewerb vergeben werden müssen. Direktvergaben sind seitdem nur noch in ganz wenigen Ausnahmefällen und für kurze Zeit zulässig, etwa, um aus sehr großen Verkehrsvolumina mittelstandsfreundliche Netze bilden zu können und diese dann gestaffelt vergeben zu können.

Einige Jahre nach dem „Abellio-Urteil“ ist dieser Grundsatz allgemein akzeptiert – ohne das mofair-Engagement aber wäre diese Klarstellung durch den Bundesgerichtshof nicht erfolgt.

Ohne das **MOFAIR-ENGAGEMENT** wäre diese Klarstellung nicht erfolgt.

Im Unternehmen DB Energie gibt es **KEINE GESELLSCHAFTSRECHTLICHE TRENNUNG** zwischen Bahnstromnetzbetreiber und Stromlieferant.

Öffnung des Bahnstrommarkts

Um Bahnstrom kümmern sich weder Verkehrs- noch Energiepolitiker wirklich. So kann hier der Netzbetreiber gleichzeitig auch Strom verkaufen – paradiesische Zustände für einen Monopolisten. mofair sorgte dafür, dass wenigstens die ärgsten Auswüchse beendet wurden.

Elektrifizierung des Schienenverkehrs – regulatorisch stiefmütterlich behandelt

Wie die anderen Netzökonomien Post und vor allem Telekommunikation war auch der Strom- und Gasmarkt in den Neunzigerjahren in mehreren Schritten liberalisiert worden, sodass neben die bis dahin allein dominierenden öffentlichen Unternehmen sukzessive und oftmals sehr erfolgreich neue Betreiber treten konnten. Die Infrastrukturen, also die Netze, mussten dabei reguliert werden.

Zwar sind in Deutschland bisher nur etwa 60 Prozent des Gleisnetzes elektrifiziert, was im europäischen Vergleich wenig ist – die Schweiz etwa kommt auf fast 100 Prozent Elektrifizierung. Aber im Schienengüterverkehr werden gut 95 Prozent des Verkehrs elektrisch betrieben. Im Schienenpersonenverkehr wird die Verkehrsleistung (in Personenkilometern, Pkm) zu ca. 90 Prozent elektrisch erbracht. Bei der Betriebsleistung (in Zugkilometern, Zugkm) liegt der Wert aber mit ca. 65 Prozent deutlich darunter.

Innerhalb des DB-Konzerns ist die DB Energie für den Bahnstrom zuständig. Dieser wird nicht analog der Eisenbahn reguliert, sondern folgt der Strommarktregulierung. Das führt zu der Besonderheit, dass die DB Energie zwar das fünftgrößte Versorgungsunternehmen Deutschlands ist (nach den vier Großen RWE, e.on, Vattenfall und EnBW), aber anders als jedes mittelgroße Stadtwerk kein Unbundling kennt: Im Unternehmen DB Energie gibt es keine gesellschaftsrechtliche Trennung zwischen dem Bahnstromnetzbetreiber einerseits und dem Stromlieferanten andererseits. Der Grund ist, dass die Trennung nach dem Energiewirtschaftsrecht erst bei mehr als 100.000 Entnahmestellen verbindlich ist. Auf den deutschen Gleisen sind aber nur etwas mehr als 400 Unternehmen unterwegs.

DB Energie nutzte Doppelrolle weidlich aus und verzerrte den Wettbewerb

Diese Gesetzeslücke konnte und kann DB Energie ausnutzen. Auf den Wunsch einiger EVU, den Strom bei anderen Lieferanten einkaufen zu wollen, reagierte die DB-Tochter kurzerhand mit der Erhöhung der Netznutzungsentgelte, um so den Anbieterwechsel weniger attraktiv zu machen.

Das war aber noch nicht alles: DB Energie gab einem besonders hohen Stromverbrauch besondere Rabatte – wohl wissend, dass die dafür notwendigen Verbrauche nur von den Schwesterunternehmen innerhalb

2010 arbeitete mofair gemeinsam mit dem Netzwerk Privatbahnen (heute NEE) die unfairen Praktiken der DB Energie im Bahnstrommarkt auf. Zumindest ein Teil der Appelle wurde erhört.

des DB-Konzerns erreicht werden konnten. Außerdem wurde beim Bremsen rückgespeister (rekuperierter) Bahnstrom bei Bremsvorgängen geringer vergütet, als der Strom zuvor verkauft worden war. Damit wurde nicht nur ein ökologisch fragwürdiger Anreiz gesetzt – modernere Fahrzeuge können rekuperieren, ältere nicht –, sondern vor allem der Markt verzerrt: Die DB-Transportgesellschaften hatten den deutlich älteren Fahrzeugpark und profitierten so, während die Wettbewerbsbahnen benachteiligt wurden. Für die Wettbewerbsbahnen ergaben sich gegenüber den DB-Unternehmen insgesamt ca. 15 – 20 Prozent höhere Bahnstromkosten.

Wettbewerber schaffen Öffentlichkeit

mofair und das Netzwerk Privatbahnen prangerten dieses Gebaren an und veröffentlichten 2010 eine Broschüre, die die massiv diskriminierenden Praktiken der DB Energie systematisch aufbereitete. Sie machten auch juristisch Druck, indem sie Kartellverfahren auf nationaler und europäischer Ebene initiierten. Schließlich musste die DB Energie nachgeben und ihre wettbewerbswidrigen Praktiken schrittweise revidieren: Das Bahnstromtarifsystem wurde wettbewerbsneutral gestaltet, und das Bahnstromnetz wurde mit Wirkung ab 2014 diskriminierungsfrei geöffnet – also de facto gut zehn Jahre nach der Öffnung des Strommarkts insgesamt.

Alles geklärt? – Nein, für einen fairen Bahnstrommarkt bleibt viel zu tun

Allerdings ist die neue Marktkommunikation noch immer problembehaftet: Die vollautomatischen IT-Prozesse sind komplex und noch immer nicht voll umgesetzt, was zu erheblichen Verzögerungen bei der Abrechnung des Bahnstromnetzbetreibers DB Energie sowohl gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch gegenüber den alternativen Stromanbietern führt. Fehlerhafte und daher offene Rechnungen führen dazu, dass die betroffenen Unternehmen umfangreiche Rückstellungen bilden müssen. Die DB-Transportgesellschaften sind davon nicht betroffen: Sie werden noch immer nach dem alten System abgerechnet, sodass ihre Abrechnungen sechs Wochen nach dem Liefermonat vorliegen. Zwar müssen diese im Konzernverbund die teureren Strompreise der DB Energie bezahlen, dennoch: Unbundling bleibt das Gebot der Stunde im Bahnstrombereich. Gerade in Zeiten, da noch weiter auf elektrische Mobilität umgestellt werden soll, können solche Monopolstrukturen nicht mehr aufrechterhalten werden.

»DIE BAHNVERBÄNDE

Für gemeinsame Veranstaltungen, Presseinformationen und Positionierungen haben die acht Verbände ein gemeinsames Logo entwickelt, einfach: „Die Bahnverbände".

Bahnverbände arbeiten zusammen

Ein Verband deckt ein großes Spektrum an Interessen ab und muss dafür in seinen Aussagen eher vage bleiben; ein anderer vertritt spezielle Interessen, kann dafür aber klarer auftreten. Das richtige Verhältnis muss immer neu bestimmt werden. Von Zusammenarbeit können alle profitieren – Branchen- wie Spartenverbände.

mofair – als Spartenverband nicht von allen geliebt

Die Gründung von mofair stieß nicht überall auf ungeteilte Begeisterung. Einigen schien es so, als wolle sich eine kleine Gruppe von Unternehmen gegenüber den anderen besonders in den Vordergrund drängen. Teilweise wurde sogar explizit davor gewarnt, sich mofair anzuschließen, weil damit die Schlagkraft der Bahnbranche geschwächt werde.

Nach einem guten Jahrzehnt und nach einigen mofair-Erfolgen setzte sich aber auch bei den Skeptikern die Erkenntnis durch, dass der Bahnsektor ohnehin nie nur den einen großen Verband gehabt hatte und dass es klug sein kann, mehrere Pfade zu nutzen. Jeder Verband vertritt exklusive Positionen, die sich aus der besonderen Perspektive seiner Mitglieder sowie aus seinen Verbandszielen ergeben. mofair vertritt die Unternehmen, „die im Markt im Wettbewerb mit der Deutschen Bahn AG und ihren Konzernunternehmen stehen" (§ 2 der mofair-Satzung).

Die „G8" – acht Bahnverbände kommunizieren Branchenforderungen gemeinsam

Darüber hinaus gibt es aber gemeinsame Ziele als Schnittmenge, die alle Verbände gemeinsam gegenüber der Politik vertreten können. In dieser Erkenntnis schlossen sich ein Jahr vor der Bundestagswahl 2017 neben mofair das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), die Allianz pro Schiene (ApS), die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV), der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) und der Verband der Güterwagenhalter (VPI) zu dem informellen Bündnis „Die Bahnverbände" zusammen. In der gemeinsamen Broschüre „Mobilität und Klimaschutz: Deutschland braucht eine entschlossene Politik für mehr Schienenverkehr" präsentierten sie „Politische Kernforderungen der Eisenbahnverbände". Neben der Broschüre gab es auch eine gleichnamige Veranstaltungsreihe, bei der

Jeder Verband vertritt **EXKLUSIVE POSITIONEN**, die sich aus der besonderen Perspektive seiner Mitglieder sowie aus seinen Verbandszielen ergeben.

Die drei gemeinsamen Kernforderungen der Bahnverbände im Vorfeld der Bundestagswahl 2017 erzielten große Resonanz.

die drei Kernforderungen zunächst insgesamt und dann jeweils einzeln der verkehrspolitischen Gemeinschaft vorgestellt wurden.

Die drei Kernforderungen zur Bundestagswahl 2017

Erstens wurde die Implementierung des Deutschlandtakts gefordert – nicht nur ein integraler Taktfahrplan, wie es ihn in vielen Bundesländern schon seit längerer Zeit gibt, nun auf Bundesebene, sondern vor allem als Maßstab für gezielten Infrastrukturausbau. Künftig soll der Fahrplan die Infrastruktur bestimmen und nicht umgekehrt, wie es bisher bei großen Prestigeprojekten oft der Fall war.

Zweitens sprachen sich die Bahnverbände für eine Halbierung der Schienenmaut aus. Im Vergleich zur Straße, wo nur auf einem Teil und auch nur im Güterverkehr eine nutzungsabhängige Maut erhoben wird, muss im deutschen Schienennetz vom ersten Kilometer an gezahlt werden, übrigens auch für Stationshalte und jeden Meter Abstellgleis. Und es werden nicht nur die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (Grenzkosten) erhoben, sondern Vollkosten.

Und drittens machten sie sich für eine Innovationsoffensive auf der Schiene stark. Während alle anderen Verkehrsträger zum Teil schon seit Jahrzehnten eine bundesweite Forschungseinrichtung haben, war nach dem Ende der Bundesbahn durch die Bundespolitik die Grundlagenforschung bei der Bahn sträflich vernachlässigt worden. Förderprogramme waren disparat und überdies schlecht dotiert.

Die Forderungen werden aufgenommen und teilweise schon umgesetzt

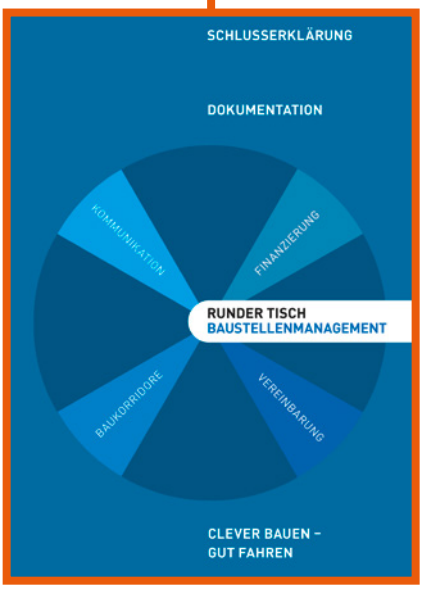
Das gemeinsame Auftreten der acht Bahnverbände, deren unterschiedliche Positionen in Einzelfragen die Politik in der Vergangenheit gelegentlich verwirrt hatten, kam bei der Zielgruppe der politischen Entscheider sehr gut an. Die drei Kernforderungen wurden bereits teilweise in Wahlprogramme der Parteien zur Bundestagswahl aufgenommen und fanden sich schließlich im März 2018 im Koalitionsvertrag von Union und SPD wieder.

Auch in der realen Politik schlugen sich die Anliegen nieder: Die Einführung des Deutschlandtakts wird nun intensiv bearbeitet, nicht nur von Gutachtern, sondern der gesamten Branche, u.a. im Zukunftsbündnis Schiene. Die Absenkung der Trassenpreise ist zumindest für den Güterverkehr befristet (bis 2023) beschlossen worden. Und für die Grundlagenforschung wurde im Mai 2019 das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung mit Hauptsitz in Dresden gegründet, für das jetzt noch eine angemessene finanzielle Ausstattung erforderlich ist.

Diese beachtlichen (Teil-)Erfolge zeigen, dass es sich für die Bahnbranche sehr wohl lohnt, mit einer Stimme zu sprechen. Das schließt aber auch weiterhin nicht aus, dass jeder einzelne Verband seine spezifischen Botschaften verbreitet – bei mofair ist es eben neben dem fairen Wettbewerb *für die Schiene* der faire Wettbewerb *auf der Schiene*.

Der „Runde Tisch Baustellenmanagement“

In einem spurgeführten System wie der Eisenbahn geht nichts ohne das Gleisnetz. Einerseits muss es immer auf einem ordentlichen Stand gehalten werden, andererseits behindern Baustellen den laufenden Betrieb. Diesen Zielkonflikt zu lösen, wird immer wichtiger. Daher startete mofair 2016 eine Initiative für einen Runden Tisch.



Die Ergebnisse des Runden Tisches wurden im Juni 2018 veröffentlicht: die Gesamtdokumentation (links, in blau) und eine Kurzfassung für den eiligen Leser (rechts, in weiß).

Schieneninfrastruktur: Lange auf Verschleiß gefahren

Über viele Jahre hinweg hatte die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland keinen leichten Stand: Wenn das Geld knapp war, und das war es meistens, lag es nah, bei den entsprechenden Haushaltsstellen den Rotstift anzusetzen. Das ging lange Zeit gut. Infrastrukturmängel fallen nicht so schnell ins Auge, sondern bauen sich über viele Jahre hinweg auf. Das galt insbesondere für die Schieneninfrastruktur. Zwar warnten Fachleute wie beispielsweise einige Aufgabenträger des SPNV in Berichten vor vielen offenen und noch mehr verdeckten Infrastrukturmängeln, aber lange war das eine Diskussion für absolute Fachleute.

Das änderte sich im Bahnbereich erst langsam mit den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen seit 2009. Die zweite Vereinbarung war von 2015 – 2019 in Kraft und hatte das – schließlich doch nicht erreichte – Ziel, dass das durchschnittliche Alter der Anlagen ab dem Jahr 2019 nicht mehr weiter steigen sollte. So positiv und dringend nötig es war, die Schieneninfrastruktur auf Vordermann zu bringen, sorgte und sorgt es doch für praktische Probleme. Durch die Vielzahl der Baustellen leidet das tägliche Geschäft: nicht nur, dass durch Baustellen die Fahrpläne geplant angepasst werden müssen. Sondern Baustellen dauern häufig länger als geplant oder werden kurzfristig verschoben. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die keine Schuld trifft, müssen sich gegenüber den Fahrgästen und vor allem gegenüber den Aufgabenträgern rechtfertigen.

„Runder Tisch Baustellenmanagement“ als Brancheninitiative

Im Sommer 2016 startete mofair-Präsident Stephan Krenz eine Initiative, die alle Parteien an einem „Runden Tisch Baustellenmanagement“ zusammenbringen und Lösungen für ein besseres Baustellenmanagement sowie eine bessere Zurechnung der Kosten erarbeiten sollte. Schließlich fanden sich Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personen- und Güterverkehrs, die DB Netz als Betreiberin der Infrastruktur sowie die Aufgabenträger des SPNV zusammen. Ebenfalls an Bord waren das Bundesverkehrsministerium, die Bundesnetzagentur und die Verbände. Ein solches Branchenforum hatte es so noch nie zuvor gegeben. Der Schlussbericht wurde im Juni 2018 an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer übergeben.

Die vier Parteien des Runden Tisches sind zufrieden: Frank Zerban, Geschäftsführer der BAG-SPNV, Stephan Krenz, mofair-Präsident, Thomas Schaffer, Marketingvorstand DB Netz und Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnen des VDV.

Welche Kosten Baustellen verursachen

Die Arbeit wurde in drei Arbeitsgruppen geleistet. Die erste ermittelte zunächst den ungefähren Umfang der Belastung, die die Branche baustellenbedingt tragen muss. Basierend auf Werten von 2016 wurde sie auf 428 Mio. Euro pro Jahr veranschlagt. Seitdem hat die Zahl der Baustellen weiter zugenommen, die aktuellen jährlichen Kosten dürften also noch höher liegen.

Wie die Lasten zwischen den Partnern fair verteilt werden

Eine andere Gruppe untersuchte die vertraglichen Beziehungen zwischen den Akteuren. Sie empfahl, das Anreizsystem als Teil des Trassenpreissystems zwischen DB Netz und den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf deutlich höhere Ausgleichsbeträge umzustellen. Das gilt insbesondere dann, wenn die Verspätungen, für die Ausgleiche zu zahlen sind, baustellenbedingt sind. Im Personenverkehr etwa stieg der Betrag von zuvor 10 Cent pro Verspätungsminute auf einen Euro. Wenn die Verspätung baustellenbedingt ist, ergibt sich im Fernverkehr der stattliche Betrag von 51 Euro, im Nahverkehr sind es immerhin 16 Euro, jeweils inklusive der sogenannten automatischen Minderung. So soll die DB Netz einen Anreiz haben, diese Verspätungen zu minimieren – etwa durch besseres Management der Baustelle und / oder durch die angemessene und rechtzeitige Aufnahme der Baustelle in den Fahrplan, also bessere Vorplanung. Für den Güterverkehr konnte (Stand Mai 2020) noch kein Konsens gefunden werden.

Die Verträge zwischen den SPNV-Unternehmen und den Aufgabenträgern sollen künftig so gefasst werden, dass die Risiken aus Baustellen bei den EVU minimiert werden. Das lässt sich etwa durch eine angemessenere Kalkulation des Schienenersatzverkehrs erreichen oder dadurch, dass infrastrukturbedingte Verspätungen nicht mehr mit Vertragsstrafen belegt sind. Derzeit laufen noch Verhandlungen, wie dies in bestehenden Verkehrsverträgen umgesetzt werden kann.

Kapazitätsschonendes Bauen gibt es nicht zum Nulltarif

Schließlich bestand am Runden Tisch Einigkeit, dass DB Netz nicht dafür zur Rechenschaft gezogen werden darf, wenn sie kapazitätsschonend baut, d. h. während eines Bauprojekts auch zusätzliche Infrastruktur anlegt (z. B. zusätzliche Signale, Weichen oder Gleise), um Vollsperrungen zu vermeiden oder eingleisigen Betrieb zu minimieren. Oder wenn sie teurere Bauverfahren anwendet, die ein schnelleres Bauen ermöglichen. Dieser Ansatz findet sich in der dritten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wieder, die 2020 in Kraft getreten ist: 100 Mio. Euro stehen dazu jährlich zusätzlich zur Verfügung. Das wird nicht für alles, was sinnvoll wäre, ausreichen, ist aber ein guter Anfang.

So dringend nötig es ist, die **SCHIENEN-INFRASTRUKTUR** auf Vordermann zu bringen: Durch die Baustellen leidet das tägliche Geschäft. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen sich gegenüber den Fahrgästen und den Aufgabenträgern rechtfertigen.

Unabhängige Eisenbahnen sind unverzichtbar

Deutschland ist Eisenbahnland. Die Infrastruktur ist modern und leistungsfähig. Die Fahrgastzahlen steigen seit Jahren. Und der Schienengüterverkehr versorgt ganz Deutschland. Das zeigt sich auch in der Corona-Krise. Wir werden mit wichtigen Waren wie Lebensmitteln, medizinischen Erzeugnissen sowie mit Energie- und Kraftstoffen beliefert – auch über die Grenzen hinweg. Auf die Eisenbahn ist Verlass.

Das liegt heute zu einem großen Teil auch an den privaten Eisenbahnunternehmen. Immer stärker tragen sie dazu bei, dass wir Güter- und Personentransporte emissionsarm, klimafreundlich und leise organisieren. Seit der Liberalisierung des Schienenverkehrs 1994 ist der Marktanteil privater Anbieter im Regionalverkehr auf 39 Prozent gewachsen. Im Güterverkehr ist der Anteil sogar noch größer: Derzeit transportieren die Privatbahnen rund die Hälfte aller Waren. Das ist eine gute Entwicklung: Wettbewerb macht Druck – mit der Folge, dass sich das Angebot auf der Schiene stetig verbessert.

Deshalb sind die privaten, unabhängigen Eisenbahnunternehmen unverzichtbar – insbesondere mit Blick auf das Ziel, das wir uns im Koalitionsvertrag gegeben haben: Bis zum Jahr 2030 wollen wir die Zahl der Bahnkunden verdoppeln und noch mehr Güter auf die Schiene verlagern.

Wie keine andere Bundesregierung zuvor fördern wir deshalb den Verkehrsträger Bahn. Wir investieren, wir modernisieren und wir digitalisieren das System Schiene – vom Nahverkehr über den Schienengüterverkehr bis zum Fernverkehr.

86 Milliarden Euro werden bis zum Jahr 2030 allein in die Modernisierung und den Erhalt des Schienennetzes fließen. Das ist Rekord. Hinzu kommen Investitionen in den Ausbau des Netzes, in die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik sowie in digitale Stellwerke. Davon profitieren auch die privaten Unternehmen. Das gilt genauso für die Kapitalerhöhung der Deutschen Bahn in Höhe von jährlich einer Milliarde Euro bis 2030. Die DB AG darf sie ausschließlich für die Eisenbahninfrastruktur verwenden, die allen Wettbewerbern diskriminierungsfrei zugänglich ist. Es geht beispielsweise darum, das Netz robuster und weniger störanfällig zu machen, zu digitalisieren und Bahnhöfe barrierefrei zu gestalten.

Es sind sagenhafte Beträge, mit denen wir die Schiene in den kommenden Jahren unterstützen. Natürlich erwarten wir, dass das Wirkung zeigt – und allen Akteuren zugutekommt. Unser Anspruch ist immer, den Rahmen für einen gesunden, fairen Wettbewerb zu schaffen. Das Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenverkehr mofair e. V. ist dabei ein wichtiger Impulsgeber und Ansprechpartner. Machen Sie weiter so. Bleiben Sie aktiv. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, dass der Schienenpersonenverkehr auch nach der Krise das Rückgrat der öffentlichen Mobilität ist.

Herzlichen Glückwunsch zum 15-jährigen Bestehen!

Andreas Scheuer MdB (CSU)
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Schiene wieder zurück auf die Erfolgsspur führen

Mit viel Elan und Tatendrang sind wir ins Jahr 2020 gestartet: Mit dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung im Rücken konnten wir eine Reihe von Beschlüssen auf den Weg bringen, um die Bürgerinnen und Bürger von den Vorzügen des Schienenverkehrs zu überzeugen. Schritt für Schritt wollten wir mit einem kostengünstigen, umweltfreundlichen und komfortablen Angebot eine deutliche Verkehrsverlagerung auf die Schiene erreichen. Zur Modernisierung und zum Ausbau des Schienennetzes vereinbarten wir Rekordsummen an Investitionen. Kurzum: Die Weichen für die Zu(g)kunft waren gestellt.

Dann brachte der Ausbruch der Corona-Pandemie unsere Pläne gehörig durcheinander. In diesen Tagen ist Abstand halten das Gebot der Stunde. Seither tun wir alles, um das Infektionsgeschehen zu verlangsamen und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger zu schützen. Deshalb mussten wir in den vergangenen Wochen im Bund und in den Ländern unsere Pläne an manchen Stellen ins Gegenteil umkehren und dazu aufrufen, öffentliche Verkehrsmittel zeitweise zu meiden und Verkehre einstellen.

Nun geht es Schritt für Schritt in eine neue Normalität. Wie werden die Fahrgäste künftig die Angebote von Bus und Bahn annehmen? Diese Frage kann derzeit niemand beantworten. Eines ist jedoch sicher: In mofair e. V. haben wir einen starken Verbündeten und Taktgeber, der uns dabei helfen wird, die Herausforderungen zu meistern, die uns das Coronavirus auferlegt. Seit nunmehr 15 Jahren ist mofair ein unermüdlicher Begleiter, wenn es darum geht, der Politik die notwendigen Weichenstellungen aufzuzeigen und den Wettbewerb auf der Schiene zu fördern. **Zu diesem Jubiläum möchte ich Sie ganz herzlich beglückwünschen!**

Nach allen bisherigen Erfahrungen hat sich gezeigt, dass ein fair ausgestalteter Wettbewerb die Grundlage bildet für ein attraktives Angebot und Kundenzufriedenheit. Diesen Weg wollen wir fortsetzen.

Die Entwicklungen der vergangenen Monate haben einen dramatischen Rückgang des Fahrgastaufkommens verursacht. Viele Eisenbahnunternehmen sind darüber in eine existenzbedrohende Situation geraten. Gemeinsam mit meinen Länderkolleginnen und -kollegen, den Verkehrsunternehmen und Verbänden wie mofair will ich mich diesen Herausforderungen stellen und gemeinsam mit Ihnen die Schiene wieder auf die Erfolgsspur führen.

Ich versichere Ihnen, dass ich meine Rolle als Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz nutzen werde, um die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Schienenverkehr auch für eine Zeit zu schaffen, in der wir die Corona-Pandemie überwunden haben werden. Für Ihre tatkräftige Unterstützung danke ich Ihnen sehr herzlich!

Anke Rehlinger MdL (SPD)
Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlands

Die Perspektive der Besteller

Was hat der Wettbewerb im SPNV gebracht?
Die Bahnreform und der dadurch entstandene Wettbewerb im SPNV ist durch und durch ein Erfolg! Sinkende Preise für die Aufgabenträger, gleichzeitig ein deutlich besseres Angebot für die Fahrgäste und eine weitaus modernere (weil verjüngte) Fahrzeugflotte. Dahinter stehen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Wettbewerb im Nahverkehr angenommen haben und sich u. a. sehr viel stärker um ihre Fahrgäste bemühen. Neue Service-Konzepte sind entstanden, und auf hohe Qualität achten Betreiber und Aufgabenträger gleichermaßen. Kurz: Wettbewerb im SPNV lohnt sich für alle Beteiligten.

Wie kann der Wettbewerb weiterentwickelt werden?
Die Branche hat eine steile Lernkurve hingelegt. Das zeigt sich zum Beispiel bei der Vertragsgestaltung. Leistungen und deren vertragliche Grundlage, die Jahre vor Betriebsaufnahme ausgeschrieben werden und anschließend länger als ein Jahrzehnt laufen, sind angesichts von Innovationskraft und modernen Weiterentwicklungen nicht flexibel genug. Heute kann einfach niemand wissen, welche Möglichkeiten uns die Digitalisierung oder auch alternative Antriebstechniken in zehn Jahren bieten werden. Klar ist nur, es werden andere sein als heute. Deshalb ist bei der Umsetzung von Innovationen in laufenden Verkehrsverträgen Kreativität gefragt. Hier brauchen wir mehr Mut, aber auch mehr Rückhalt in der Branche. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit: Das sind die Qualitätskriterien, die die Menschen hauptsächlich von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel überzeugen. Für eine echte Verkehrswende brauchen wir ein „Mehr" gegenüber heute: mehr selbstverständliche Service- und Komfortthemen, mehr Kapazitäten auch bei der Infrastruktur und mehr Flexibilitäten auch durch größere Personal- und Fahrzeugreserven als bisher.

Susanne Henckel
Präsidentin der BAG-SPNV

Was sind die größten Herausforderungen?
Vor Kurzem hätte ich hier geantwortet: die Verdopplung der Fahrgäste auf der Schiene bis 2030, wie es im Koalitionsvertrag der Bundesregierung steht. Für das Erreichen der Verkehrswende ist die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene essenziell, und der SPNV ist in Deutschland dafür ein, wenn nicht sogar das Mittel der Wahl. Heute sage ich allerdings: Die größte Herausforderung der kommenden Jahre wird sein, das Vertrauen der Fahrgäste in den Nahverkehr nach der Corona-Krise wiederherzustellen. Abstand halten, Menschenansammlungen meiden, aufeinander achtgeben – das wird uns noch sehr viele Monate begleiten. Trotzdem ist die Verkehrswende für mich auf keinen Fall abgesagt. Wir müssen sie weiter visionär vorantreiben, den Deutschlandtakt umsetzen, Kapazitäten auf der Schiene und in den Stationen durch Knotenausbau massiv erhöhen, die Digitalisierung der Schiene durch ETCS schnell umsetzen und sukzessive Dieselfahrzeuge durch alternative Antriebsmodelle ersetzen.

Was erwarten Sie von den Wettbewerbsbahnen?
Ich freue mich auf rege Beteiligung an Wettbewerbsverfahren und auf weiterhin verlässliche Partner – und das natürlich über die gesamte Laufzeit der Verträge. Dazu gehört für mich, dass stets auskömmliche und haltbare Angebote abgegeben werden und innovative Ideen zur Kundenbindung im Fokus stehen. Für die Verkehrswende brauchen wir alle Player im System Bahn, gerade auch die Wettbewerbsbahnen.

Wie kann der Deutschlandtakt die in ihn gesetzten Hoffnungen erfüllen?
Er ist eines der Mittel, um die Attraktivität der Schiene signifikant zu erhöhen und deutschlandweit kurze Umsteigebeziehungen zu gewährleisten. Dabei spielt der SPNV lokal vor Ort die tragende Rolle, deshalb darf der Deutschlandtakt auf keinen Fall zum Fernverkehrstakt reduziert werden. Die Rahmenbedingungen sprechen eine deutliche Sprache, 95 Prozent der Fahrgäste auf der Schiene sind im SPNV unterwegs. Deshalb muss der Bund diesen in der Umsetzung auch einbeziehen. Zentral wird zudem sein, die Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung zeitgerecht und sowohl für den Nah- als auch den Fernverkehr umsetzbar zu gestalten.

Susanne Henckel, Präsidentin der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV), gratuliert mofair herzlich zum 15-jährigen Bestehen!

Hightech-Fahrzeuge statt alter Silberlinge

An die Stelle von lokbespannten Reisezügen sind in den letzten Jahren immer mehr spurtschnelle Triebzüge getreten. Alternative Antriebe werden künftig die Umweltbilanz der Eisenbahn noch weiter verbessern helfen.

Welche Bedeutung hat der Wettbewerb im SPNV aus Sicht der Industrie?
Fairer Wettbewerb fördert Innovationskraft. Attraktives Angebot und starke, vielseitige Nachfrage beflügeln Entwicklungen des SPNV mit klarer Richtung: in die Zukunft der Mobilität. In enger Kooperation auch zwischen Wettbewerbsbahnen und Industrie wird der SPNV zum Erlebnis – mehr Fahrspaß bei weniger Emissionen. Wettbewerb erlaubt Fortschritt. Die Kundinnen und Kunden haben Anspruch auf höchste Sicherheit, Qualität und dass damit ihre Reisezeit gute Lebenszeit ist. Deshalb ist der Wettbewerb um beste Lösungen gesellschaftlich elementar.

Welchen Herausforderungen wird sich der Bahnsektor in den kommenden Jahren stellen?
Der Schienenverkehr ist ein Markt mit enormem Wachstumspotenzial. Gewiss, die Pandemie-Krise hat die Schiene massiv getroffen. Aber am Horizont ist neues Wachstum. Der Klimawandel macht emissionsfreie Mobilität zum Imperativ. Digitalisiert kann die Schiene in Deutschland knapp die Hälfte der bis 2030 notwendigen Reduktion von Emissionen im Verkehr erbringen. Dieses für den Klimaschutz essenzielle Ziel schreibt der Koalitionsvertrag 2018 fest. Nötig sind mehr Kapazitäten und mehr Attraktivität. Dabei spielen drei Entwicklungen eine Schlüsselrolle: 1. konsequente Digitalisierung, 2. Netzausbau und 3. ein klares Bekenntnis zu einer Innovationskultur. Innovationsfreundliche Ausschreibungen geben mehr Raum für Fortschritt. Für die Umsetzung arbeitet der VDB eng mit mofair und den weiteren Bahnverbänden, Betreibern sowie mit der Politik, etwa im Zukunftsbündnis Schiene, zusammen.

Wie kann die Partnerschaft zwischen EVU und Industrie weiter gestärkt werden?
Ziel des Sektors muss es sein, auf Grundlage der Rekordinvestitionen des Bundes gemeinsam die Mobilität auf der Schiene zu revolutionieren: digital, hochinnovativ, null Emissionen, besser für das Klima und besser für die Menschen. Dafür stehen mofair und der VDB als enge Partner im vertrauensvollen Austausch. Ich schätze diese erfolgreiche Zusammenarbeit sehr. Wir arbeiten unter anderem an der Modularisierung, um die Vorteile schneller Lieferzeiten mit dem Vorteil passgenauer und deshalb erfolgreicher Lösungen zu kombinieren. Unsere gemeinsame Mission: EVU und Industrie können jetzt gemeinsam eine neue Epoche der Mobilität verwirklichen. Wir freuen uns darauf, gemeinsam mit den Betreibern neue Entwicklungen zu realisieren, um damit unsere Kundinnen und Kunden zu begeistern.

Michael Fohrer, Präsident des VDB, gratuliert mofair herzlich zum 15-jährigen Bestehen!

Michael Fohrer
Präsident des VDB

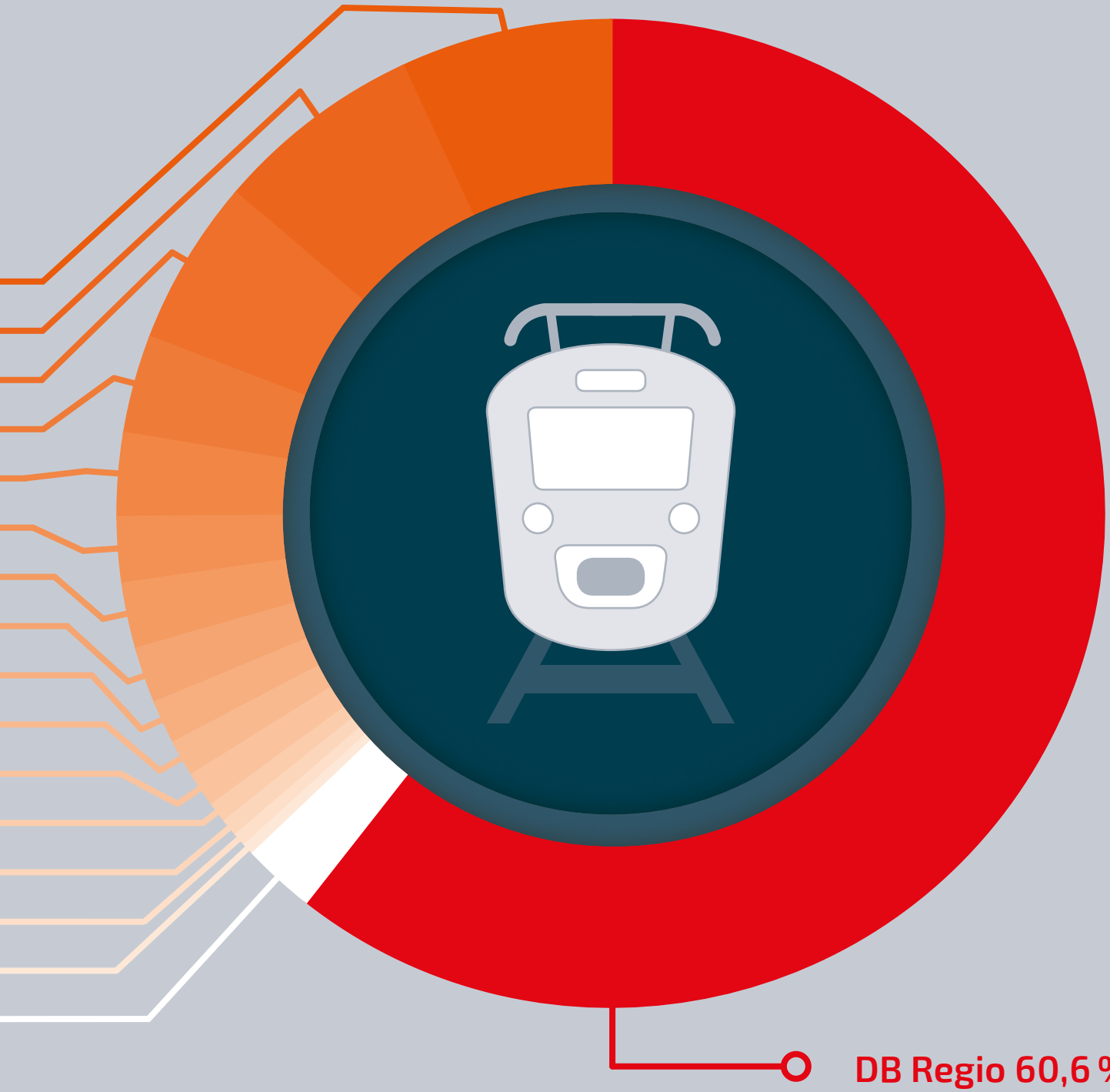
TEIL 2

Der Schienenpersonen-verkehrsmarkt 2020

Der SPNV-Markt ist nicht mehr nur DB-rot, sondern bunt geworden. Neue Anbieter sind in den letzten Jahren hinzugekommen und bereichern das Angebot an die Aufgabenträger und vor allem die Fahrgäste. Hier sehen Sie, mit wem man es auf Deutschlands Schienen im Regionalverkehr zu tun hat.

- Abellio 6,9 %
- Transdev 6,9 %
- Netinera 5,4 %
- BeNex 3,2 %
- SCNF – Keolis & NEB 2,7 %
- Hessische Landesbahn 2,2 %
- National Express 2,1 %
- Albtal-Verkehrsgesellschaft 1,8 %
- Go-Ahead 1,4 %
- Erfurter Bahn 1,2 %
- SWEG 1,2 %
- EVB 0,7 %
- AKN 0,6 %
- R.a.t.h. GmbH 0,4 %
- DSB 0,4 %
- Übrige 2,3 %

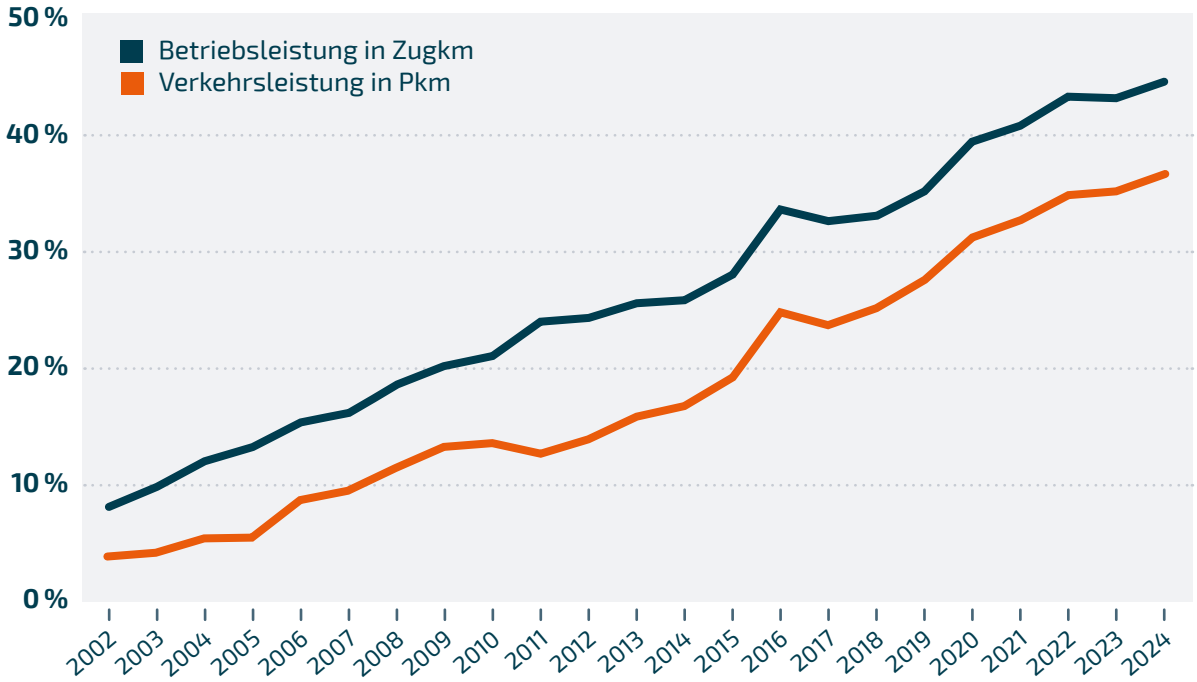
Marktanteile SPNV im Fahrplanjahr 2020



KEOLIS DEUTSCHLAND
HLB
national express
AVG Bewegt alle.
evb
AKN
rath
DSB

Anteile der Wettbewerbsbahnen an der Betriebs- und Verkehrsleistung im SPNV

(ab 2021 Prognose)



Nahverkehr (SPNV): Wettbewerb und Qualität schreiten voran

Die von mofair vertretenen Wettbewerbsbahnen haben ihren Marktanteil in den vergangenen Jahren langsam, aber sehr stetig vergrößern können. Aber das ist kein Selbstläufer: Es gibt starke Beharrungskräfte im Markt.

Die Wettbewerbsbahnen gewinnen Marktanteile

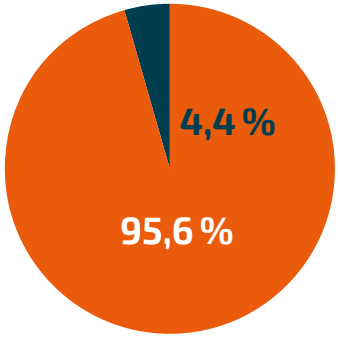
Besonders seit der Jahrtausendwende hat sich der Marktanteil der nicht-bundeseigenen (NE-)Bahnen, also der Eisenbahnunternehmen, die mit der Deutschen Bahn im Wettbewerb stehen, im SPNV deutlich erhöht. Lag der Anteil ihrer Betriebsleistung im Jahr 2002 noch bei nur 8,2 Prozent, stieg er bis 2010 schon auf 21,1 Prozent an. Im Fahrplanjahr 2020 liegt er bei 39,4 Prozent und wird bis 2024 auf gut 44 Prozent wachsen. Diese Steigerung ist aufgrund der bereits entschiedenen Wettbewerbsverfahren relativ sicher vorherzusagen. Zu vermuten ist, dass der Aufwärtstrend auch im Anschluss noch anhalten, dann aber abflachen wird. Zum einen verteidigen die DB-Regio-Unternehmen einige Netze besonders hartnäckig, manchmal auch mit zweifelhaften Methoden – etwa fahrgaststarke S-Bahn-Netze. Zum anderen hat die DB Regio sich in den vergangenen Jahren besser an den Wettbewerb angepasst und den Wettbewerbern einiges abgeschaut. Und schließlich werden in den nächsten Jahren immer mehr Netze erneut vergeben, die bereits von Wettbewerbsbahnen betrieben werden. Hier ist also keine Steigerung des Anteils mehr möglich.

Unterschiede zwischen Betriebs- und Verkehrsleistung

Im Vergleich zur Betriebsleistung läuft die Entwicklung bei der Verkehrsleistung, also den von den Fahrgästen in

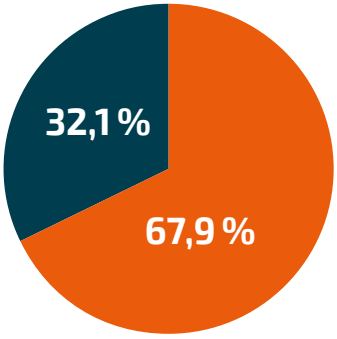
Direktvergaben 2018

Volumen 11,11 Mio. Zugkm



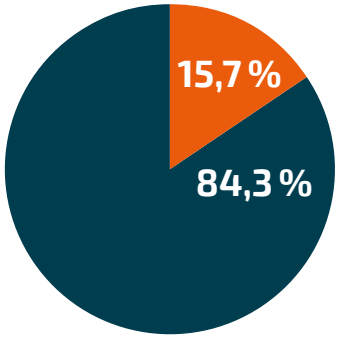
Direktvergaben 2019

Volumen 8,26 Mio. Zugkm



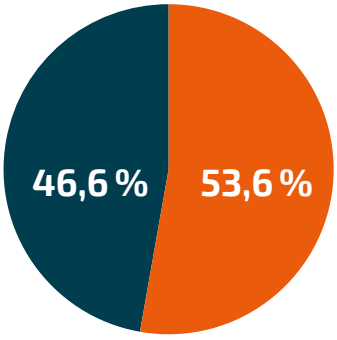
Wettbewerbliche Vergaben 2018

Volumen 27,99 Mio. Zugkm



Wettbewerbliche Vergaben 2019

Volumen 59,50 Mio. Zugkm



Anteil DB
Anteil Wettbewerber

Bahnen zurückgelegten Strecken, gemessen in Personenkilometern (Pkm), etwas hinterher: Hier betrug der Anteil der Wettbewerbsbahnen im Jahr 2002 nur 3,9 Prozent, stieg bis 2010 auf 13,6 Prozent und beträgt im Jahr 2020 31,2 Prozent. Voraussichtlich werden sich die Marktanteile der Wettbewerbsbahnen, gemessen in Zugkm und in Pkm, in den kommenden Jahren langsam weiter angleichen. Der Grund für die Schere ist, dass die ersten wettbewerblichen Vergaben eher auf fahrgastschwachen Nebenstrecken durchgeführt wurden. Erst nach und nach wurden auch die starken Regionalexpress-Strecken in den Wettbewerb überführt. Und in den besonders aufkommensstarken S-Bahn-Netzen, allen voran Berlin, Hamburg, München, Köln und Rhein-Main, hat die DB bisher alles getan, um eine Vergabe an andere Unternehmen zu verhindern.

Direktvergaben sollte es eigentlich nicht mehr geben

Das wird besonders deutlich, wenn man die Vergaben der letzten beiden Jahre betrachtet: Bei den Direktvergaben, die es immer noch gibt, beispielsweise zur Überbrückung bei der Bildung neuer Netze oder wegen Unsicherheit angesichts laufender Bauvorhaben, hat die DB einen sehr hohen Anteil. 2018 war sie fast alleinige Nutznießerin bei Direktvergaben. Bei den wettbewerblichen Vergaben hatten 2018 die Wettbewerber die Nase vorn, und 2019 lag die DB nur knapp in Front. Das zeigt deutlich: Die Wettbewerber können es – wenn man sie denn lässt.

Wer sich hinter den Wettbewerbsbahnen verbirgt

Hinter dem Begriff „Wettbewerbsbahnen", der die Eisenbahnunternehmen zusammenfasst, die nicht Teil des DB-Konzerns sind, verbirgt sich eine bunte Mischung verschiedenster Unternehmenstypen. Da gibt es zum einen EVU in kommunalem oder Landeseigentum, die meist schon lange existieren und nach der Regionalisierung und der Liberalisierung von ihrem Stammgebiet aus expandiert haben. Beispiele sind die Albtal-Verkehrsgesellschaft oder die Erfurter Bahn als kommunale Unternehmen oder die Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEG) sowie die Hessische Landesbahn als Landesunternehmen. Desweiteren gibt es Tochterunternehmen ausländischer staatseigener Eisenbahnen wie Abellio (Niederlande), Netinera (Italien), Keolis (Frankreich) oder, etwas kleiner, die VIAS (Dänemark). Und schließlich gibt es Unternehmen im Eigentum großer institutioneller Anleger (Transdev) sowie rein private, börsennotierte Unternehmen (National Express, Go Ahead). Nicht alle sind am Fahrgastmarkt unter der Konzernmarke präsent: So erscheint Transdev u. a. als NordWestBahn, Trans Regio oder Bayerische Oberlandbahn; Netinera verkehrt beispielsweise als Metronom, Länderbahn oder vlexx. BeNex wiederum gehört neben anderen die agilis Verkehrsgesellschaft, die in Bayern verkehrt.

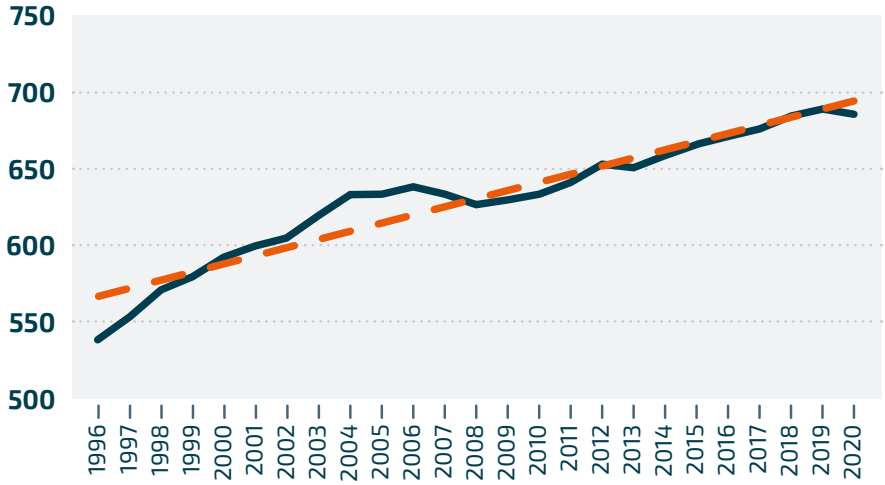
Die WETTBEWERBER können es – wenn man sie denn lässt.

Nah- und Fernverkehr weiten Angebot aus

Angesichts der Kosteneinsparungen durch Wettbewerb konnten die Aufgabenträger das Verkehrsangebot im Regionalverkehr deutlich ausweiten. Auch die Qualität für den Fahrgast hat sich klar verbessert. Im Fernverkehr, wo der Wettbewerb bisher nur eine sehr geringe Rolle spielt, ist das Bild eher durchwachsen.

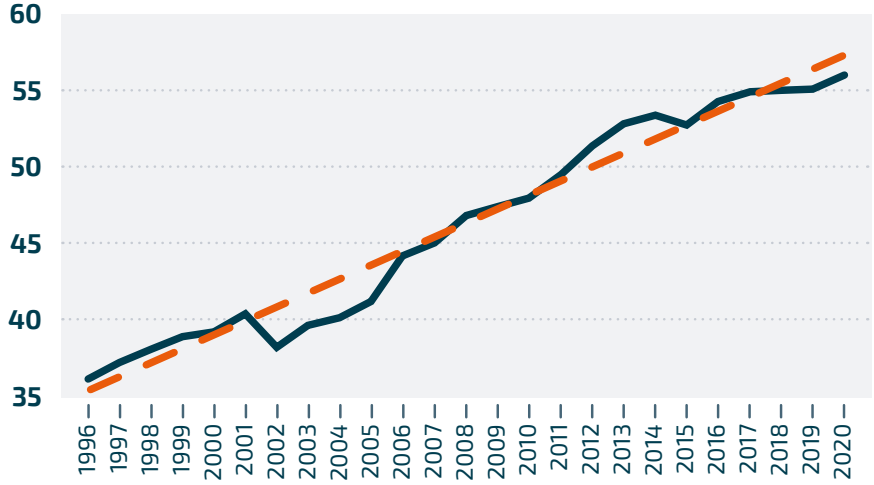
Betriebsleistung im SPNV

in Mio. Zugkm



Verkehrsleistung im SPNV

in Mrd. Pkm



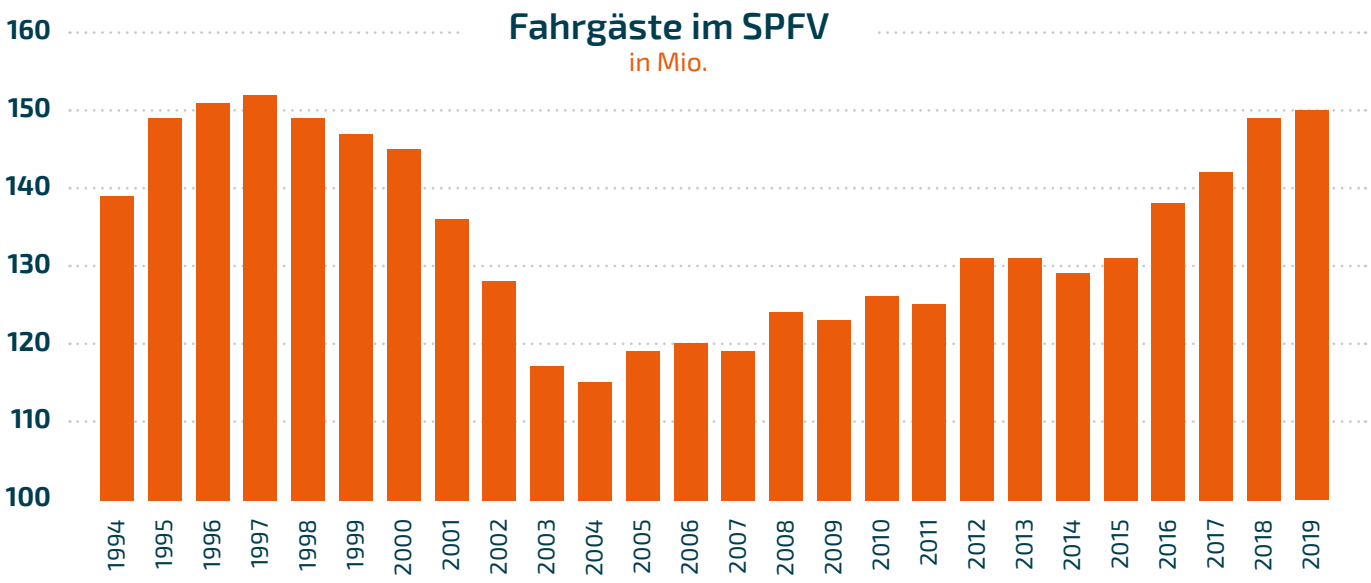
SPNV-Wettbewerb bringt Dividende für Fahrgäste und Steuerzahler

Seit durch die Bahnreform der Neunzigerjahre die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf die Länder verlagert wurde, haben deren Aufgabenträgerorganisationen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeinsam das Angebot deutlich erweitert. In den Jahren bis 2006/07 stieg das Angebot, also die Betriebsleistung, deutlich an. Durch das Koch-Steinbrück-Papier wurden seinerzeit die Regionalisierungsmittel deutlich gekürzt, also die Finanzmittel, die der Bund an die Länder vergibt, damit diese Leistungen des SPNV bestellen können. Die Länder mussten zum Teil schmerzhafte Angebotskürzungen vornehmen.

Gleichzeitig allerdings konnten die Aufgabenträger durch wettbewerbliche Vergaben eine erhebliche Wettbewerbsdividende einlösen und mit weniger eingesetzten Finanzmitteln mehr (und qualitativ bessere) SPNV-Leistungen einkaufen. Außerdem stiegen die Regionalisierungsmittel aufgrund der Dynamisierung nach 2007 wieder an. Einen weiteren Schub vor allem für einige westdeutsche Bundesländer bedeutete die Anpassung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2016. Damals änderte sich der Verteilungsschlüssel der Mittel auf die 16 Länder. Gleichzeitig wurde dafür gesorgt, dass ein Rückgang in den ostdeutschen Flächenländern erst im Laufe der Zwanzigerjahre wirksam wird, sodass sich die betroffenen Länder darauf einstellen können. Das tun sie, indem sie einen Teil der Mittel zurücklegen, um das Angebot ab den Mittzwanzigerjahren weniger stark einschränken zu müssen.

Viel mehr Angebot – und dennoch wird es eng

Die Betriebsleistung ist also seit 1996 bis zum Fahrplanjahr 2020 von knapp 540 Mio. Zugkm auf nunmehr knapp 690 Mio. Zugkm angestiegen, also um gut 28 Prozent. Bis Mitte der



Zwanzigerjahre sind weitere deutliche Angebotssteigerungen geplant, mindestens auf 730 Mio. Zugkm, vielleicht sogar 750 Mio. Zugkm.

Keine Einbrüche hingegen erfuhr die Nachfrage bzw. die Verkehrsleistung, also die Gesamtstrecke, die die Fahrgäste der Eisenbahnen im SPNV zurücklegen. Diese nahm stetig zu, selbst bei kurzfristig zurückgehenden Regionalisierungsmitteln. Das zeigt, dass Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen das Angebot gut entwickelt haben, also gezielt dort mehr bestellt bzw. gefahren wird, wo auch die Nachfrage besonders stark wächst.

Wenn die Verkehrsleistung (Nachfrage) deutlich stärker steigt als die Betriebsleistung (Angebot), nimmt die Auslastung zu. Diese Entwicklung läuft nicht endlos weiter. Schon heute sind die Züge vor allem in den Ballungsräumen oft mehr als voll. Überfüllung ist im Wettbewerb der Verkehrsträger wieder eine Hypothek. Gerade in der Corona-Epidemie wird das sehr deutlich.

Nicht nur Quantität, sondern auch Qualität

Vor allem aber ist das Angebot im SPNV seit der Bahnreform nicht nur größer und günstiger für den Steuerzahler geworden, sondern auch besser: Alte, quietschende Silberlinge, wie die Reisezugwagen der Sechziger- und Siebzigerjahre genannt wurden, wichen modernen, spurtstarken, klimatisierten Zügen mit hervorragender Fahrgastinformation. Die Kundenzufriedenheitsbefragungen der Aufgabenträger bestätigen diesen Kurs. Hier liegen die Wettbewerbsunternehmen in der Regel deutlich besser als DB-Unternehmen. Aber auch zwischen den verschiedenen Verkehrsverträgen, die die DB Regio bedient, zeigt sich der Wert des Wettbewerbs: In den wettbewerblichen Verträgen der DB Regio ist die Kundenzufriedenheit deutlich höher als in den Verträgen, die die DB Regio noch per Direktvergabe erhalten hat. Am Ende hilft der Wettbewerb dem gesamten Markt – Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und vor allem den Fahrgästen –, nicht nur den Wettbewerbsbahnen.

Durchwachsenes Bild im Fernverkehr

Im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr dagegen zeigt sich ein völlig anderes Bild. Hier täuschen die Erfolgsmeldungen des (Fast-)Monopolisten DB Fernverkehr über steigende Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren darüber hinweg, dass die Reisendenzahlen zu Beginn der 2000er-Jahre zunächst einmal kräftig nach unten gingen: Die Euphorie über die ICE-Züge der Neunzigerjahre hatte sich gelegt, und die DB strich den preisgünstigen InterRegio-Fernverkehr bis 2006 komplett. Erst in den allerletzten Jahren wurden wieder die Fahrgastzahlen der Jahrtausendwende erreicht.

In den **ZUFRIEDENHEITS-BEFRAGUNGEN** liegen die Wettbewerbsunternehmen in der Regel deutlich besser als DB-Unternehmen.

Fernverkehr (SPFV): Wenig Wettbewerb, wenig Fortschritt

Die Fahrgastzahlen sind in den vergangenen Jahren wieder gestiegen, und die Konkurrenz durch den Fernbus hat den SPFV auf Trab gebracht. An der Qualität hapert es aber noch. Auch dafür wird mehr Wettbewerb gebraucht.

Der Fernbus macht Druck …

Eine Triebkraft für den Fahrgastanstieg im Fernverkehr dürfte (vermeintlich) paradoxerweise die Liberalisierung des Fernbusmarktes zum Januar 2013 gewesen sein. Diese hat offensichtlich einen erheblichen Wettbewerbsdruck in den Markt gebracht, der über die Jahre zu einer deutlichen Steigerung der Fernverkehrsfahrgäste auf der Straße *und* auf der Schiene gebracht hat.

… fährt aber nicht die Züge leer

Besonders auffällig sind die massiven Steigerungen bei den Fahrgastzahlen der Fernbuslinien in den Jahren 2013 bis 2015, also in den ersten beiden Jahren nach der Liberalisierung des Fernbusmarktes: Plötzlich gab es da ein neues Fernverkehrsangebot, das es außerhalb Berlins und zu Zielorten außerhalb Deutschlands zuvor nicht gegeben hatte. Interessant dabei ist aber, dass die aus der ÖV-Branche zunächst vorgetragene Befürchtung, dass die Fernbusse die Züge „leerfahren" würden, sich so nicht bestätigt hat: Zwar fiel die Zahl der SPFV-Fahrgäste um das Jahr 2014, stieg danach aber wieder an, zuletzt sogar sehr deutlich. Auch der Vergleich der Marktanteile bestätigt diese Analyse klar, und dabei ist es zweitrangig, ob man das Verkehrsangebot (Bus- bzw. Zugkilometer) oder die Verkehrsleistung (einheitlich in Personenkilometern) miteinander vergleicht. Das zeitweilige Hinterherhinken der Verkehrsleistung im Fernbusverkehr (vor allem im Jahr 2014) erklärt sich durch das zunächst sprunghaft angestiegene Verkehrsangebot bei Fernbussen, das die Anbieter später immer besser der Nachfrage angepasst haben.

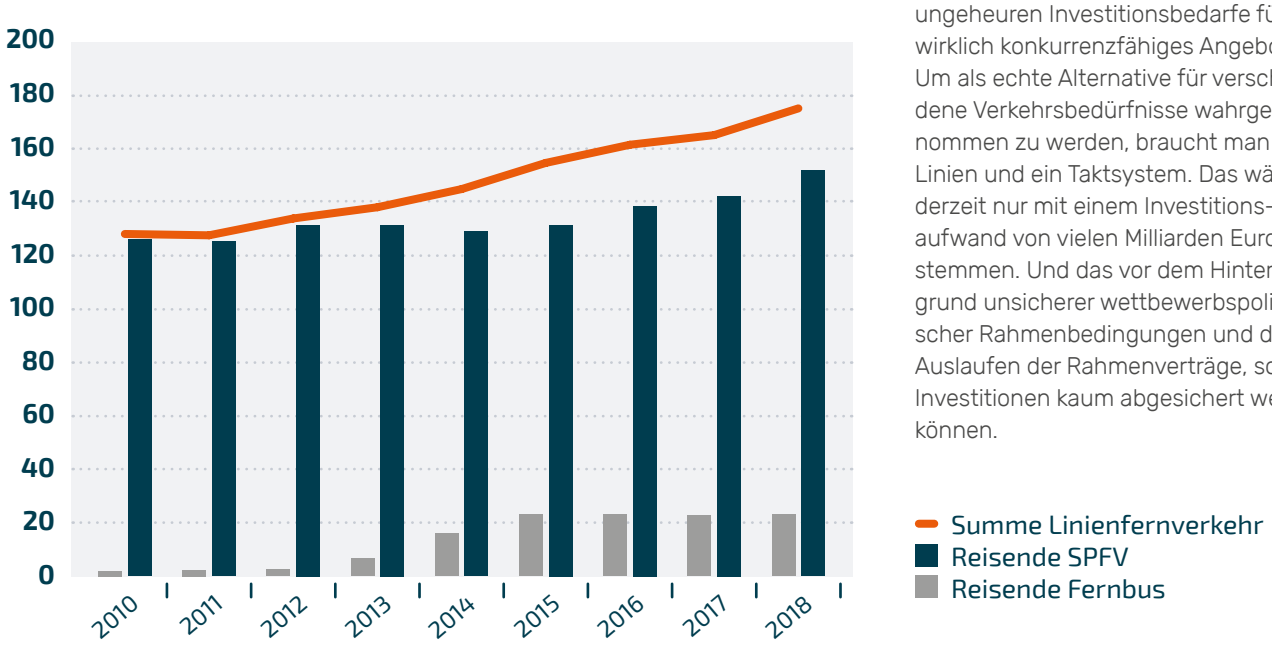
DB Fernverkehr dominiert noch immer das Geschehen

Der Wettbewerb im Fernverkehr auf der Schiene hinkt dem Nahverkehr weiter hinterher: Noch immer leistet DB Fernverkehr 99 Prozent des Verkehrs, je nach Rechnung knapp darüber oder knapp darunter. Dass der Fernverkehr mehr Wettbewerb gebrauchen könnte, ist aber durch die steigende Fahrgastnachfrage der letzten Jahre (noch) nicht widerlegt. Denn die Qualität der heutigen Leistung ist streckenweise schwach. Nicht alle Verspätungen sind infrastrukturbedingt, viele sind beispielsweise auch durch mangelnde Wartung der Fahrzeuge oder schlicht durch zu geringe Werkstattkapazitäten bedingt, sodass nur halb gewartete Fahrzeuge auf die Strecke geschickt werden. Das sind Managementfehler, die Wettbewerber vermeiden und sich dadurch positiv abheben können.

Wesentlicher Grund für die bisherige Schwäche des Wettbewerbs sind die ungeheuren Investitionsbedarfe für ein wirklich konkurrenzfähiges Angebot: Um als echte Alternative für verschiedene Verkehrsbedürfnisse wahrgenommen zu werden, braucht man viele Linien und ein Taktsystem. Das wäre derzeit nur mit einem Investitionsaufwand von vielen Milliarden Euro zu stemmen. Und das vor dem Hintergrund unsicherer wettbewerbspolitischer Rahmenbedingungen und dem Auslaufen der Rahmenverträge, sodass Investitionen kaum abgesichert werden können.

Reisende im Fernlinienverkehr

in Mio.



Anbieter am Markt

in Mio. Zugkilometer

EVU	EVU-Marke	2017	2018	2019	2020
DB Fernverkehr	DB Fernverkehr	142,2	147,9	150,7	noch nicht verfügbar
RDC	Autozug Sylt	0,2	0,2	0,2	0,3
Bahntouristikexpress (BTE)	AutoReiseZug	0,1	0,2	0,2	0,1
	Flixtrain	-	0,2	1,0	1,6
	Hamburg-Köln-Express (HKX)	0,1	-	-	-
Leo Express GmbH	Flixtrain	-	0,8	1,1	1,1
	Locomore (LOC)	0,7	0,2	-	-
Locomore (LOC)	Locomore (LOC)	0,4	-	-	-
Georg Verkehrsorganisation / Transdev (ab 2019)	Berlin-Night-Express / Snälltåget	0,0	0,0	0,0	0,0
RZD	EuroNight (EN)	0,1	0,1	0,1	0,1
Thalys International	Thalys (THA)	0,7	0,7	0,7	0,7
Transdev / Abellio Rail Mitteldeutschland	Harz-Berlin-Express (HBX)	0,0	0,0	-	-
Müller-Touristik / BTE / Treinreiswinkel	Schnee-Express / Alpenexpress	0,0	0,0	0,0	0,0
Train4You	Gesamtangebot	0,1	0,1	0,1	0,1
ÖBB	Gesamtangebot	2,3	2,3	2,4	2,4

Trotzdem ist die Deutsche Bahn nicht mehr allein

Allerdings steckt hinter diesem einen Prozent eine sehr spannende Entwicklung. Und es hat durchaus weiteres Wachstumspotenzial. Der Nachtverkehr der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) hat sich etabliert und wächst leicht an. Und Flixtrain, die Zugverkehrstochter von Flixmobility, hat sich in den vergangenen zwei Jahren am Markt festgesetzt und sein Netz langsam, aber stetig mit Hilfe von Dienstleistern ausweiten können. Die Tabelle zeigt die Anbieter im SPFV. Die Planwerte für 2020 wird wegen der Corona-Krise aber sicher keines der Unternehmen erreichen können.

Noch immer leistet DB Fernverkehr 99 Prozent des Verkehrs, je nach Rechnung knapp darüber oder knapp darunter. Allerdings steckt hinter diesem einen Prozent eine sehr spannende Entwicklung. Und es hat durchaus weiteres **WACHSTUMSPOTENZIAL**.

Infrastrukturkosten: Hypothek im Wettbewerb mit der Straße

Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ist bei Weitem nicht fair. Vor allem werden die volkswirtschaftlichen (externen) Kosten, die der Verkehr verursacht, beim Individualverkehr auf der Straße und beim Luftverkehr nicht angemessen berücksichtigt. Die Schiene wird vor allem durch hohe Infrastrukturkosten benachteiligt.

Ein Bewusstseinswandel kündigt sich an, aber noch passiert nicht viel

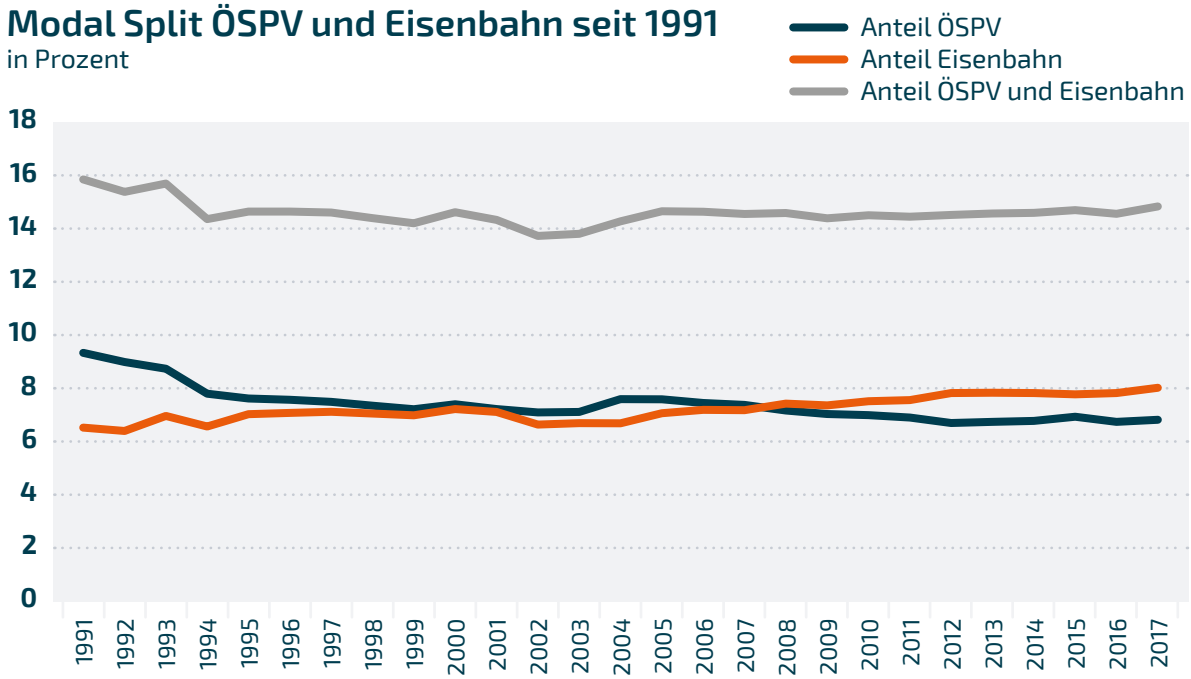
Das gesamtpolitische Umfeld für den Verkehrsträger Eisenbahn ist so günstig wie selten zuvor. Den meisten Deutschen ist klar, dass der Klimawandel keine abstrakte Herausforderung mehr ist, sondern dass ein verkehrspolitisches Umsteuern dringend geboten ist. Dazu gehört, mit der jahrzehntealten Forderung „Mehr Verkehr auf die Schiene", d. h. auch einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene, Ernst zu machen. Bisher ist noch nicht so viel passiert. Zwar ist die Verkehrsleistung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Bus, Tram, U- und Eisenbahn absolut gestiegen. Relativ aber hat sich nur wenig verändert.

Zwar konnte die Eisenbahn ihren Anteil leicht steigern, dafür verlor aber der ÖSPV (d. h. Bus und Straßen- sowie U-Bahn-Verkehr) über die Jahre recht stetig. Seit der Jahrtausendwende stagniert der gemeinsame Anteil des öffentlichen Verkehrs aus ÖSPV und Eisenbahn bei 14,5 bis 15 Prozent. Der einzige Verkehrsträger, der über die Jahre wirklich zulegen konnte, ist der Luftverkehr: Dieser lag 1991 noch bei 2,6 Prozent und liegt derzeit bei gut 5,6 Prozent. Von „Flugscham" ist bisher nicht viel zu bemerken. Und noch lässt auch der „Zugstolz" auf sich warten.

Unfairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern

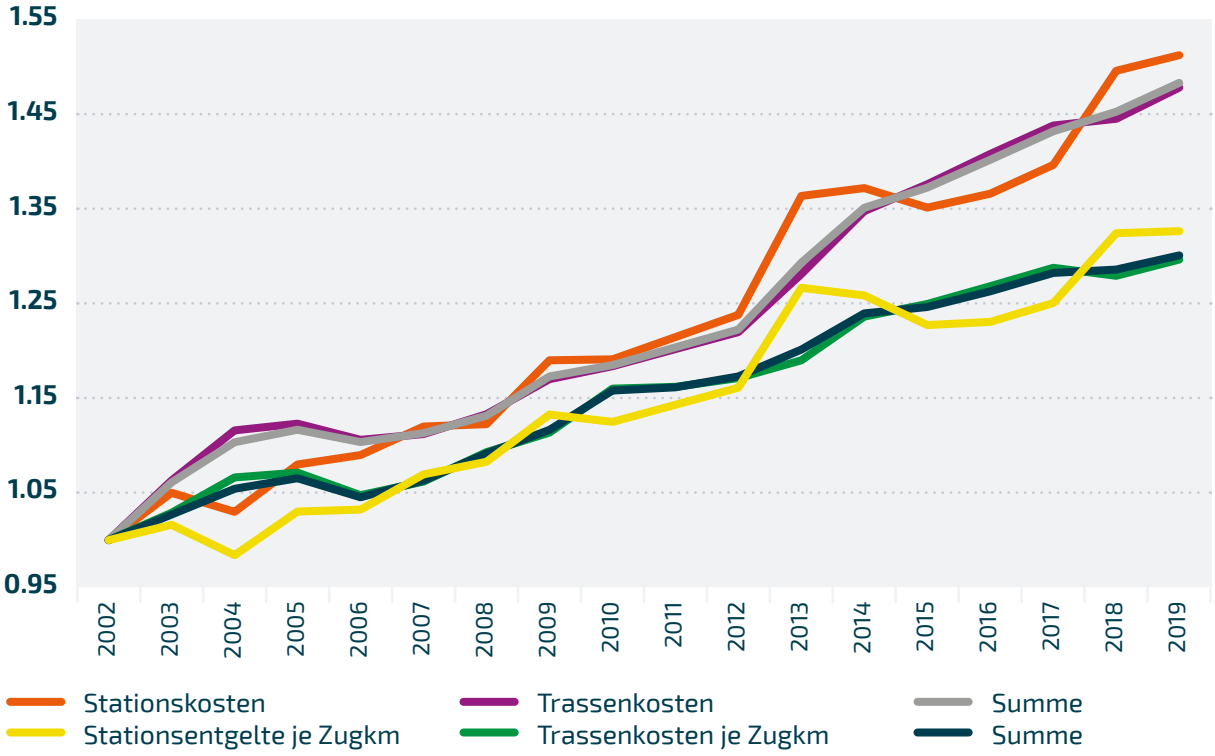
Die Erwartungen an den Eisenbahnsektor sind hoch, aus diesem „Turm" auszubrechen. Verbesserungspotenzial gibt es aber nicht nur bei Angebot, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Vor allem ist der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern noch bei Weitem nicht fair. Zwar erhält der öffentliche Verkehr erhebliche öffentliche Mittel, vor allem für den Bau von

Modal Split ÖSPV und Eisenbahn seit 1991
in Prozent



Entwicklung der Infrastrukturkosten

hier: SPNV (2002 = 1)



Infrastruktur und im Nahverkehr auch für den Betrieb. Aber aus Sicht der umweltfreundlichen Mobilität ist etwa das Dieselprivileg zu betrachten, das inzwischen ein jährliches Volumen von 8 Mrd. Euro hat. Die fehlende Besteuerung des Kerosins für den Luftverkehr ist nur unwesentlich weniger wert.

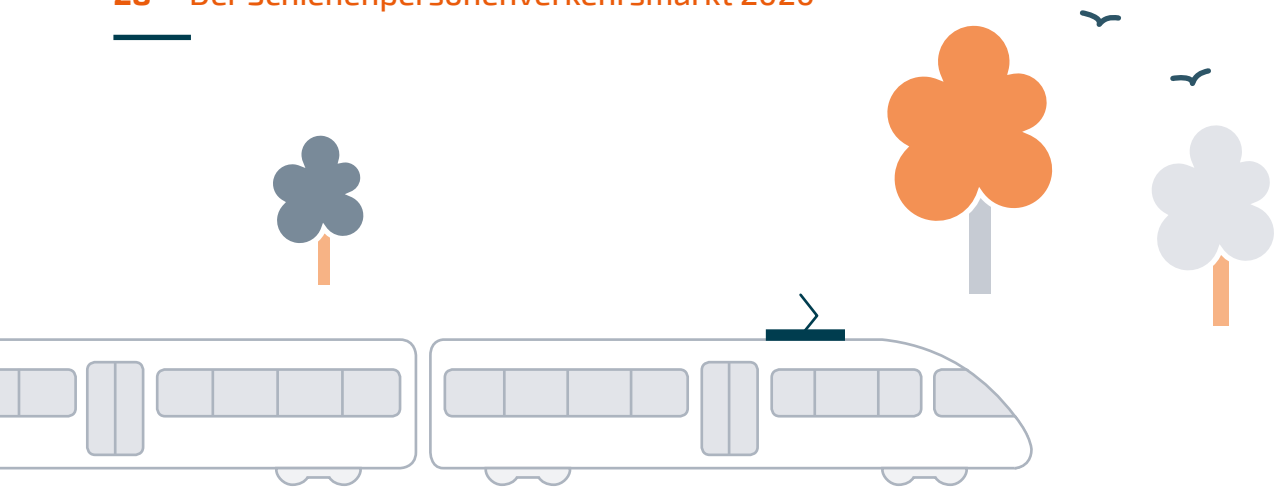
Schiene muss Vollkosten bei der Infrastruktur zahlen, MIV gar keine

Im Wettbewerb der Schiene mit den anderen Verkehrsträgern spielen vor allem die hohen Infrastrukturnutzungsentgelte eine entscheidende Rolle: Während auf der Straße bisher allein der Güterverkehr eine Maut bezahlen muss, und auch das nur auf einem Teil des Straßennetzes, sieht es auf der Schiene ganz anders aus: Jede einzelne Fahrt auf jedem einzelnen Trassenkilometer hat ihren Preis. Und dabei schlagen nicht nur die Kosten zu Buche, die die konkrete Fahrt verursacht (unmittelbare Kosten des Zugbetriebs = Grenzkosten), wie es das EU-Recht explizit ermöglicht und wie es auch in den meisten EU-Mitgliedsstaaten gehandhabt wird. Stattdessen werden erhebliche Vollkostenaufschläge berechnet, d. h. die Nutzer müssen beispielsweise auch die Kapitalkosten der Infrastruktur bezahlen. Die Aufschläge können im Extremfall fast 90 Prozent des Gesamtpreises ausmachen. Die – einigermaßen absurde – Idee dabei ist, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB aufgrund ihrer Betriebsform als Aktiengesellschaften Gewinn erwirtschaften müssen.

Trassen- und Stationspreise steigen kontinuierlich an

So ergeben sich Preise pro Trassenkilometer im SPNV zwischen 5,20 und knapp über sechs Euro, im Fernverkehr zwischen etwa 3,20 und 11,40 Euro, je nach Zugkategorie. Auch Stationshalte schlagen mit bis zu fast 50 Euro pro Halt zu Buche. Und: Auch für jedes geparkte Schienenfahrzeug sind Gebühren fällig.

Wie man sieht, scheint es bei den Infrastrukturentgelten nur einen Weg zu geben: nach oben, und zwar auch dann, wenn man die Preise ins Verhältnis zur gestiegenen Verkehrsmenge setzt. Auch die sogenannte Trassenpreisbremse des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) hat den Anstieg nur dämpfen können. Zwar nahmen durch sie die Trassenpreise wenigstens im SPNV um nicht mehr als jährlich 1,8 Prozent zu, aber dafür steigen seit 2016 die Stationspreise umso stärker. Es wird deutlich, dass der Schienenverkehr sich mit dieser Hypothek kaum gegenüber der Straße behaupten kann.



Klimaschutzpaket 2019: Lose Enden, die zusammengeführt werden müssen

2019 war das Jahr der Klimaschutzdiskussion, auch im Verkehr: Nachdem lange Jahre wenig passiert war, erwachte die Bundespolitik aus ihrem Dornröschenschlaf. Plötzlich musste es ganz schnell gehen. Bisweilen ging die Eile aber auf Kosten der Qualität in der Gesetzgebung.

Um die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen, schnürten Bundesregierung und Parlament im Herbst 2019 ein umfangreiches Gesetzes- und Finanzpaket, das auch die Schiene voranbringen soll. Das Tempo, mit dem es verabschiedet wurde, führte zu manchen Ungereimtheiten, die aufzulösen eine wichtige politische Aufgabe der kommenden Jahre wird.

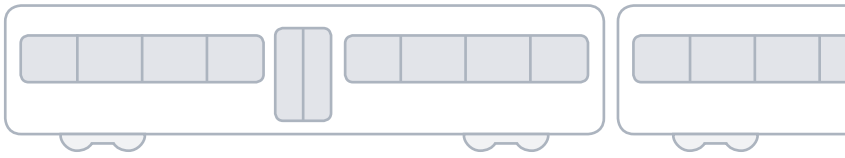
Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III: ein großer Schritt nach vorn?

Der größte Posten dabei ist die dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III), mit der das Netz des Bundes instand gehalten und modernisiert werden soll. Sie gilt von 2020 bis 2029 und hat ein Gesamtvolumen von 82,6 Milliarden Euro. Aus dem Bundeshaushalt sind zunächst 4,6 Milliarden Euro pro Jahr vorgesehen; dieser Wert wird auf gut 5,3 Milliarden Euro über die Laufzeit ansteigen. Das klingt viel, ist es aber nicht, wenn man bedenkt, dass jährliche Bundesmittel von 6,7 Milliarden Euro notwendig wären, um den Alterungsprozess der Anlagen umzukehren. Hinzu kommt, dass die Deutsche Bahn AG und ihre Infrastrukturgesellschaften die Summen nur erhalten, wenn sie insgesamt 23 Milliarden Euro Instandhaltungsbeitrag leisten, jährlich 650 – 700 Millionen Euro Dividende erwirtschaften und 125 – 150 Millionen Euro weitere Eigenmittel beisteuern. Diese Mittel werden aber von den Nutzern der Infrastruktur bezahlt. Man muss sich fragen, wie sich das mit dem Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schienenwege nach Art. 87e GG verträgt. Zum Vergleich: Die Autobahn GmbH des Bundes muss keine Eigenmittel erbringen; die Straße ist weiterhin einfach „da“.

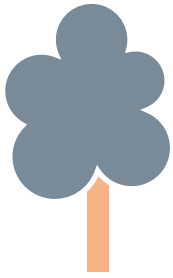
Positiv an der LuFV III sind die ca. 100 Millionen Euro jährlich für kapazitätsschonendes Bauen – eine direkte Folge des Runden Tisches Baustellenmanagement (Seite 12 – 13). Enttäuschend sind die sinkenden (!) Mittel für den Aus- und Neubau. Grund dafür sind nicht ausreichende baureife Projekte in Zusammenhang mit überlangen Planungs- und Genehmigungsverfahren. Kleinere Ausbaumaßnahmen, die kurzfristig die Kapazität steigern könnten und die für die geplante Implementierung des Deutschlandtakts sehr wichtig sein werden, sind noch nicht vorgesehen. Offen bleibt auch, wie der für 2025 angestrebte Elektrifizierungsgrad von 70 Prozent des Netzes erreicht werden soll.

Regionalisierungsmittel: Der Joker des Bundes für Versäumnisse anderswo?

Eine Mogelpackung war zunächst die Anhebung der Regionalisierungsmittel um insgesamt 5 Milliarden Euro



Was als **MASSNAHME ZUR STÄRKUNG DES BAHNVERKEHRS** gedacht war, verkehrt sich ins Gegenteil – entweder durch **SCHWÄCHUNG DES WETTBEWERBS** auf der Schiene oder durch eine **SCHWÄCHUNG DER SCHIENE** im intermodalen Wettbewerb.



bis 2030. Zwar sollte sie als Mittel zur Stärkung des SPNV dienen. Mit den Mitteln könnten die Länder zusätzliche Leistungen bestellen. Tatsächlich gehen aufgrund der Trassenpreisbremse – passender wäre „Trassenpreisgaspedal" – im Eisenbahnregulierungsgesetz die Hälfte direkt an die DB-Infrastrukturgesellschaften, ohne dass diese dafür eine bessere Leistung erbringen müssten. Zum Glück wurde das Gesetz nun entsprechend angepasst, um diesen Effekt zu vermeiden.

Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn: Schwächung statt Stärkung der Schiene?

Völlig überraschend kamen zusätzliche elf Milliarden Euro für die Schiene auf die Agenda. Sie sollen in jährlichen Portionen à eine Milliarde Euro zur Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG verwendet werden. Noch lange wird man rätseln, was die Urheber dieser Entscheidung eigentlich bezweckt hatten. Denn dieser Weg, der Schiene etwas Gutes tun zu wollen, führt auf verschiedenen Wegen in die Sackgasse: Nähme die Bundesregierung den Beschluss wörtlich und leistete die Eigenkapitaleinlage in die Deutsche Bahn AG, wäre das eine klare Beihilfe und damit eine Wettbewerbsverzerrung. Würden die Mittel stattdessen verwendet, um das Eigenkapital der DB-Infrastrukturgesellschaften zu erhöhen, wäre die Wettbewerbsverzerrung zwar geringer, aber angesichts der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge innerhalb des integrierten Konzerns nicht verschwunden. Aber dafür stiege der Verzinsungsanspruch der Infrastrukturunternehmen drastisch an. Bis 2030 könnte das zu mehr als einer Verdopplung der Trassen- und Stationsentgelte führen. Was als Maßnahme zur Stärkung des Bahnverkehrs gedacht war, verkehrt sich ins Gegenteil – entweder durch Schwächung des Wettbewerbs auf der Schiene oder durch eine Schwächung der Schiene im intermodalen Wettbewerb. Der neue Ansatz der Regierung, mehr Mittel nun doch für Baukostenzuschüsse, die weder den Wettbewerb verzerren noch die Nutzungsentgelte in die Höhe treiben, weist in die richtige Richtung.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Bundesregierung bei der Umsetzung der klimaschutzpolitischen Ziele zwar ehrlich auf die Eisenbahn setzt. Dabei verwechselt sie aber wieder einmal den Verkehrsträger Schiene mit „unserem" Staatsunternehmen Deutsche Bahn AG. Bliebe es dabei, würde die Verkehrswende vor allem eines: unnötig teuer – bei ungewisser Effizienz. Das Corona-Rettungspaket exklusiv für die DB bestätigt diese Erkenntnis erneut.

Überzeugte Eisenbahnerinnen und Eisenbahner

Ihr Jubiläum findet in diesem Jahr unter besonderen Vorzeichen statt. Die Corona-Pandemie stellt uns Eisenbahnerinnen und Eisenbahner derzeit vor immense Herausforderungen, mit denen wir uns wohl noch länger auseinandersetzen müssen. Dennoch ist in dieser schwierigen Situation auf die Zuverlässigkeit der Schiene und allen voran auf die Beschäftigten der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen Verlass. Denn aller Widrigkeiten zum Trotz halten sie Tag für Tag das Rad am Laufen und sorgen dafür, dass wichtige Lieferketten nicht unterbrochen werden und Menschen zur Arbeit kommen – eine beachtliche Leistung, die man gar nicht genug würdigen kann!

Die Eisenbahnunternehmen haben mit ihren Beschäftigten einmal mehr gezeigt, wie systemrelevant sie sind. Und wenn die Corona-Krise uns eines deutlich gemacht hat, dann dass wir als Eisenbahnerinnen und Eisenbahner zusammenstehen müssen, um gemeinsame Herausforderungen zu meistern. In diesem Sinne möchte ich meine Glückwünsche zum 15-jährigen Bestehen Ihres Interessenverbandes mit einem Appell verbinden, mehr Schulterschluss in der Branche zu wagen. Auch wenn uns an der einen oder anderen Stelle unterschiedliche Interessen trennen mögen, verbindet uns doch gemeinsam eines: überzeugte Eisenbahnerinnen und Eisenbahner zu sein.

Das Jahr 2020 sollte eigentlich das „Jahrzehnt der Schiene“ einläuten; ein Jahrzehnt des wirtschaftlichen und klimapolitischen Aufbruchs. Lassen Sie uns in der Branche zusammen dafür eintreten, dass es nicht bei diesen Ankündigungen bleibt. Dazu braucht es mehr politisches Engagement, mehr gesicherte Mittel für Aus- und Neubau und ja, auch mehr Wettbewerb – aber nicht um den billigsten Preis oder auf dem Rücken der Beschäftigten, sondern um die besten Ideen! Der Schienenpersonennahverkehr muss weiter verbessert und ausgebaut werden, um flächendeckend zur ebenbürtigen Alternative zum Auto zu werden. Damit die Schiene als Rückgrat der Mobilität gestärkt werden kann, müssen wir aber in erster Linie die Beschäftigten als Rückgrat der Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter unterstützen und dafür sorgen, dass die Arbeit im SPNV eine sichere und planbare Lebensperspektive bietet. Um diese Ziele zu erreichen, steht ihnen die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft wie gewohnt als unbequemer, aber immer ernsthafter Partner in der Sache zur Seite.

Im Namen der EVG wünsche ich Ihnen für die kommenden Jahre gutes Gelingen beim Schultern der gemeinsamen Aufgaben!

Klaus-Dieter Hommel
Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Eine starke Stimme für die Schiene

Lange Zeit galt in Deutschland, und nicht nur hier, das Primat der Straße. Einflussreiche Lobbyisten aus Industrie und Wirtschaft sorgten dafür, dass die Verkehrspolitik fast ausschließlich im Zeichen des Automobils stand. Natürlich hatte auch die Bahn schon immer starke und keineswegs machtlose Fürsprecher. Dennoch schienen die Verhältnisse fest zementiert, war und blieb die Schiene zunächst das ungeliebte Stiefkind eines einseitigen Mobilitätsverständnisses.

Doch dann kam, mit der Klimakrise, die Wende. Nach Jahrzehnten ideeller und finanzieller Vernachlässigung wurde die Bahn als ökologischer Hoffnungsträger ersten Ranges auf den Schild gehoben und avancierte quasi über Nacht vom Kellerkind zum Shootingstar. Seitdem fließen reichlich Mittel, produzieren eigens eingesetzte Arbeitsgruppen Ideen und Konzepte für eine zukunftsfähige Eisenbahn.

Ist also nun alles in Ordnung? Bedeutet der rasante Paradigmenwechsel, dass alle das Richtige wollen und dass die Bahn, getragen von derart geballter Zustimmung, gewissermaßen automatisch wieder aufs richtige Gleis kommen wird? Keineswegs. Tatsächlich ist die Gefahr, die Zukunft des Systems Eisenbahn zu verspielen, derzeit größer denn je. Geld und guter Wille sind eine potenziell gefährliche Kombination, es drohen Leichtsinn, Hochmut und Verschwendung. Fakt ist: Die Schiene braucht auch im Zuge ihrer derzeitigen Renaissance sachkundige und leidenschaftliche Unterstützer – und zwar mehr denn je.

Zu diesen gehört zweifellos der Interessenverband mofair. 2005 in Berlin gegründet, bündeln in ihm die bedeutendsten Mitglieder der Wettbewerbsbahnen ihre beachtlichen Kräfte. GDL und die Mitgliedsunternehmen von mofair haben, in nicht immer konfliktfreien Tarifverhandlungen, viel erreicht. Von den gemeinsam erzielten Verbesserungen profitieren alle Akteure, vor allen Dingen das Eisenbahnsystem selbst. Die GDL teilt mit mofair das Bekenntnis zum Wettbewerb auf der Schiene, die Forderung nach fairen Rahmenbedingungen im Schienenpersonennahverkehr und und das Ziel eines Wachstumsmarktes mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen.

Als Treiber für ein besseres Eisenbahnsystem arbeiten wir zusammen an der Zukunft eines attraktiven Schienenpersonennahverkehrs. Die Schiene hat mit mofair eine starke, unverzichtbare Stimme.

Ich wünsche dem Interessenverband daher im Namen der GDL alles Gute zum 15. Geburtstag und hoffe auf viele weitere erfolgreiche Jahre im Dienste der Eisenbahn.

Claus Weselsky
Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)

Kunden gemeinsam begeistern

In der Kundenzufriedenheit stehen die Wettbewerbsbahnen meist sehr hoch im Kurs. Sehen das auch die Fahrgastverbände so?

Was hat der Wettbewerb im SPNV den Fahrgästen gebracht?
Er hat ihnen vielerorts vor allem mit den „Privaten" eine höhere Zugfrequenz, barrierefreie und moderne Züge gebracht, sowie ein freundliches und serviceorientiertes Personal. Auch wurden zusätzliche Angebote, wie Catering und WLAN-Portale, eingeführt. Auch führten Betriebsaufnahmen von Wettbewerbern dazu, dass sich die DB in parallel verkehrenden Netzen mehr Mühe gegeben hat. Leider sind die Vorteile aufgrund falschen Sparens oder – für die Personalsituation – übereilter Angebotsausweitungen bei der ersten Ausschreibungsrunde erst nach Intervention durch die Fahrgastverbände oder bei der Folgeausschreibung bei den Kunden angekommen.

Karl-Peter Naumann
Ehrenvorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn e. V.

Lukas Iffländer
Stellvertretender Vorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn e. V.

Was sind die größten Herausforderungen der kommenden Jahre?
Die Errungenschaften des Wettbewerbs gilt es zu erhalten. Die Einsparungsgewinne konnte es nur einmal geben, und sie sind nicht wiederholbar. Hier darf die Politik nicht blauäugig auf weitere große Einsparungen setzen. Vielmehr muss sie durch eine stetige Erhöhung der Regionalisierungsmittel dafür sorgen, dass der SPNV auch weiter der Nachfrage gerecht werden kann. Diese wird durch die gewünschte und notwendige Verkehrswende weiterwachsen. Ein Absenken des Qualitätsniveaus, wie gelegentlich versucht, geht in die falsche Richtung.

Welche Chancen brächte mehr Wettbewerb im Fernverkehr? Sehen Sie Risiken?
Die nächste große Aufgabe – der Deutschlandtakt – stellt das System des öffentlichen Verkehrs vor weitere und wichtige Aufgaben. Wir Fahrgäste stellen hier schon die Frage, ob das gesamte Zugangebot für den Deutschlandtakt nicht auch ausgeschrieben werden sollte, um einen wirklich systemgerechten Takt in Nah- und Fernverkehr zu erreichen – mit einem Deutschlandtarif. Und warum nicht auch die Fahrgäste an den Ausschreibeverfahren beteiligen? Unsere gemeinsame Mission: EVU und Industrie können jetzt gemeinsam eine neue Epoche der Mobilität verwirklichen. Wir freuen uns darauf, gemeinsam mit den Betreibern Innovationen zu realisieren, um damit unsere Kundinnen und Kunden zu begeistern.

Was erwarten Sie speziell von den Wettbewerbsbahnen?
Die Wettbewerbsbahnen haben meist den Vorteil flacher Hierarchien. Daher wünschen wir uns von Ihnen, dass Sie uns weiter mit kreativen Ideen aus der Basis begeistern und Dinge auch mal anders machen – und Wege einschlagen, die in einer großen Konzernstruktur nicht möglich sind. Seien Sie weiter kreativ. So wird das System Bahn mit einem kundengerechten und fairen Wettbewerb eine wirklich große Zukunft haben.

Der Fahrgastverband PRO BAHN wünscht MOFAIR eine erfolgreiche Zukunft!

NEE, der Schwesterverband für den Güterverkehr

Besonders eng arbeiten mofair und das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (ehemals Netzwerk Privatbahnen) zusammen.

Herr Kerkeling, mofair und NEE teilen sich die Büroräume. Warum funktioniert das?
Beide vertreten nur den Schienenverkehr, können sich also unbefangen gegenüber anderen Verkehrsarten positionieren. Wir sind die einzigen Schienenverkehrsverbände ohne Beteiligung der Deutschen Bahn AG. Zu 90 Prozent vertreten wir dieselben Positionen für fairen Wettbewerb. Unser „Wettbewerber-Report", den wir seit 2008 herausgeben, belegt das eindrucksvoll.

Und die restlichen zehn Prozent?
Das sind eigentlich eher unterschiedliche Handlungsfelder. Fahrausweise und Bahnhöfe sind für uns kein Thema, dafür hat mofair weniger mit Lärmminderung oder der wöchentlichen Planung kurzfristiger Güterverkehre zu tun. Wenn es um knappe Kapazitäten im Netz geht, haben wir gelegentlich unterschiedliche Sichtweisen. Und die Trassenpreisbremse für den Nahverkehr halten wir für falsch. Sie hat das falsche System der Trassenpreisbildung noch falscher gemacht.

Können diese zehn Prozent noch überwunden werden?
Eindeutig ja. Wir fordern gemeinsam Trassenpreise nach dem Grenzkostenprinzip. mofair und NEE sind sich einig, dass die Infrastrukturgesellschaften nicht gewinnorientiert sein dürfen. Und wir fordern, dass die Infrastruktur zügig und nicht nur auf Kante genäht ausgebaut wird, – insbesondere dort, wo der Betriebsablauf schon bei leichten Störungen strauchelt.

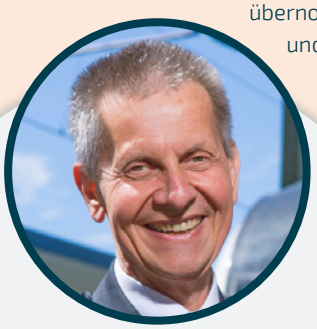
Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE)

Was bringen die nächsten 15 Jahre?
Wir sollten wachsen und gemeinsam einen Beitrag für eine echte Verkehrswende leisten. Wir sollten die Regierung dazu bewegen, die Konstruktionsfehler bei der Schieneninfrastruktur zu korrigieren. Beim Deutschlandtakt achten wir gemeinsam darauf, dass der Infrastrukturausbau mit Elektrifizierung und neuer Leit- und Sicherungstechnik allen Verkehrsarten zugutekommt.

Aber jetzt gratuliere ich erstmal mofair zum Fünfzehnten!

ALLRAIL, der europäische Wettbewerbsverband

Noch mehr als ein Jahrzehnt dauert es, bis wir von ALLRAIL auf diesen stattlichen Zeitraum von „Wirkungsgeschichte" zurückschauen können. Die privaten, im Schienenpersonenverkehr in Deutschland tätigen Verkehrsunternehmen haben mofair 2005 gegründet und damit eine wichtige Vorreiterrolle in Europa übernommen. Transparente, faire und diskriminierungsfreie Rahmenbedingungen für alle Betreiber zu schaffen und die öffentliche Wahrnehmung für die Bedeutung zu schärfen, die der öffentliche Verkehr durch ein zusätzliches privates Angebot erfährt, das war nicht immer eine leichte Aufgabe.



Dr. Erich Forster
Präsident der Alliance of Rail New Entrants in Europe (ALLRAIL)

Für ALLRAIL war und ist mofair ein sehr wichtiger Partner. Wenn wir auf europäischer Ebene die Interessen unserer Mitgliedsunternehmen aus Ländern mit unterschiedlichsten Erfahrungen beim Wettbewerb auf der Schiene vertreten, können wir immer darauf vertrauen, mit mofair einen erfahrenen Stakeholder in Deutschland an unserer Seite zu haben, mit dem der Austausch auf Augenhöhe verlässlich funktioniert. Die gemeinsamen Anliegen sind vielfältig und ALLRAIL kann auf die valide Vorarbeit von mofair zurückgreifen und darauf aufbauen.

Deutschland wäre ohne einen so bedeutenden Interessensverband heute ganz anders „auf Schiene". Wir bedanken uns aber nicht nur für eineinhalb Jahrzehnte wichtiger Grundlagenarbeit, sondern wünschen vor allem weiterhin viel Durchsetzungskraft für die Überwindung der noch bestehenden Hürden für private Eisenbahnverkehrsbetreiber, gute Gespräche mit den Entscheidungsträgern in Politik, Gesellschaft und auf der Ebene der Unternehmen sowie den Blick für die richtigen Schwerpunkte.

Herzliche Gratulation zum 15-jährigen Bestehen von mofair – wir freuen uns auf den weiteren Austausch!

TEIL 3

Erfolgsfaktoren für die nächsten Jahre

Die Schiene ist noch nicht da, wo sie hinwill. Um ihre Rolle als Treiberin des Klimaschutzes im Verkehr leisten zu können, muss sie weiter gestärkt werden. Sie muss ihr Potenzial voll ausschöpfen. Um im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern stärker zu werden, muss sie sich auch intern konsequent und nach klaren Regeln organisieren.

Gutes Personal

Gut ausgebildete Fachkräfte sind das Fundament für einen starken Schienenverkehr.

Sauberkeit

Fahrgäste setzen sich gern in den Zug.

Pünktlichkeit

Auf Fahrpläne wollen sich Reisende verlassen können.

Coolness

Busse und Bahnen bringen Fahrgäste ebenfalls überall hin – auch ohne Auto.

Personalisierung

Den öffentlichen Verkehr zu nutzen muss mindestens so flexibel werden wie die Fahrt mit dem eigenen Auto.

Intermodalität

Der Schienenverkehr als Rückgrat verbindet sich mit neuen Mobilitätsformen wie etwa Sharing-Diensten.

Finanzierung

Mit ausreichenden finanziellen Mitteln kann der Schienenverkehr noch deutlich wachsen.

Qualität

Im Vergleich mit dem Auto kann der öffentliche Verkehr Reisenden oft das bessere Angebot machen.

Digitalisierung

Tickets sind von Tür zu Tür lösbar, Angebote aufeinander abgestimmt. Digitalisierung sorgt auch für mehr Energieeffizienz.

Service-orientierung

Der Fahrgast ist als Kunde König.

Level Playing Field

Die Politik sorgt für den fairen Wettbewerb unter den Anbietern.

Sicherheit

Die Sicherheit im Bahnbetrieb wird weiter gesteigert. Reisende haben ein hohes subjektives Sicherheitsgefühl.

Deutschlandtakt

Der neue Takt bringt sicheres Umsteigen, kürzere Fahrzeiten und eine effizientere Nutzung der Reisezeit.

Kapazitäts-steigerung

Eine bessere Planung schafft zusätzlich ein größeres Verkehrsangebot.

Klimaschutz

Bahnen und Busse vermindern den Ausstoß von Treibhausgasen gegenüber dem Auto – und sparen Platz in der Stadt.

Eisenbahnverkehrsunternehmen wollen den Fahrgästen ein attraktives und immer besser werdendes Angebot machen. Sie sehen sich als **ERMÖGLICHER DER VERKEHRSWENDE**. Zugleich muss es aber möglich sein, durch die unternehmerische Tätigkeit am Markt ausreichend Geld zu verdienen.

Marktmodell im SPNV weiterentwickeln

Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr hat sich bewährt. Ohne ihn wären die Angebots- und Qualitätssteigerungen der vergangenen Jahre nicht finanzierbar gewesen. Nachdem jetzt der größte Teil der Linien ein erstes Mal im Wettbewerb vergeben worden ist, wird es aber Zeit, die Erfahrungen auszuwerten und das Modell neu zu justieren.

Eisenbahnunternehmen sind mehr als nur Fuhrdienstleister

Eisenbahnverkehrsunternehmen wollen den Fahrgästen ein attraktives und immer besser werdendes Angebot machen. Sie sehen sich als Macher der Verkehrswende. Zugleich muss es aber möglich sein, durch die unternehmerische Tätigkeit am Markt ausreichend Geld zu verdienen. Grundgedanke ist, dass jeder Beteiligte Verantwortung dort übernimmt, wo er seine Fähigkeiten am besten einbringen kann. Hier muss er folgerichtig auch für Fehler einstehen. Wo ein Akteur aber erst gar keine Chance erhält, seine Leistung im geforderten Sinn unter Beweis zu stellen, sind Vertragsstrafen nicht fair und kontraproduktiv. Und diese würden diejenigen, die wirklich etwas verbessern wollen, zu Unrecht belasten.

Verantwortung für das übernehmen, was man ändern kann

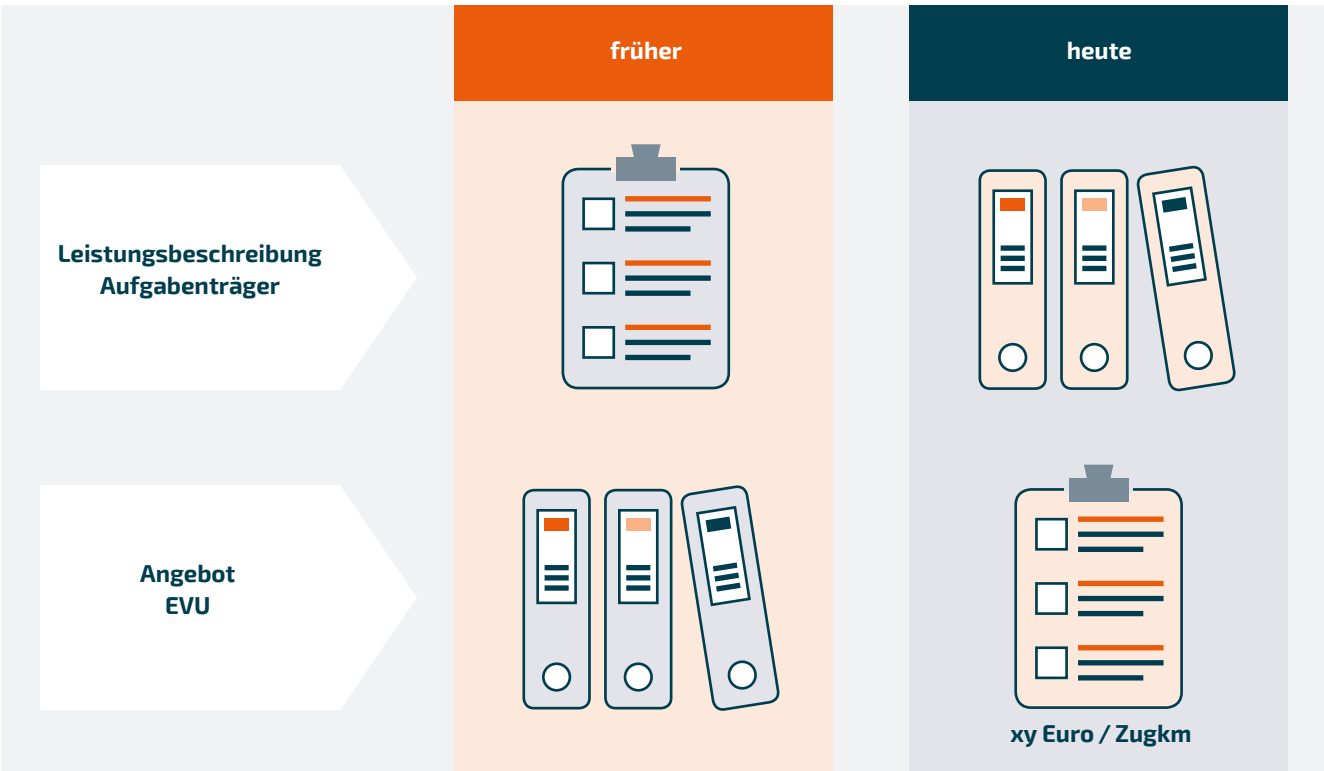
Dieser Grundsatz gilt besonders für die Infrastruktur: Das Anreizsystem zwischen EVU und DB Netz soll echte Anreize für DB Netz bieten, insbesondere bei Bauprojekten Planungen einzuhalten und insgesamt alles zu tun, um Verspätungen oder gar Zugausfälle zu minimieren. Dazu gehört auch, das Störungsmanagement bei und das Entstörungsmanagement nach Extremwetterereignissen deutlich zu verbessern. Besserer Vegetationsrückschnitt, mehr Personal und bessere technische Ausstattung bei DB Netz sind erforderlich. Künftige Verkehrsverträge sollen so ausgestaltet werden, dass Aufgabenträger Vertragsstrafen gegenüber EVU nur dann verhängen, wenn diese eine Chance hatten, Verspätungen oder Zugausfälle zu vermeiden. Bestehende Verträge sind in diesem Sinne anzupassen.

Wertschöpfungskette wieder verlängern!

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen wollen bei Ausschreibungen wieder mehr „unternehmen". Das geht am besten, wenn das Feld der ausgeschriebenen Aktivitäten eher größer als kleiner ist, wenn also der Trend zur Ausschreibung einzelner Teilleistungen der Wertschöpfungskette (etwa Fahrzeuge oder Fahrausweisvertrieb separat) aufgehalten und umgekehrt wird. So kann ein EVU zum Beispiel in einem Bereich Chancen besser nutzen und zum Ausgleich in einem anderen Risiken eingehen. Das Unternehmen macht so wieder einen Schritt weg vom „Lohnkutscher". Das entlastet auch den Steuerzahler. Ausnahmen sollen dann weiter möglich sein, wenn separate Ausschreibungen notwendig sind, um überhaupt Wettbewerb zu ermöglichen.

SPNV-Vergabe

Die Ausschreibungen im SPNV sind inzwischen so komplex geworden, dass den Bietern kaum mehr bleibt, als lange Checklisten zu erfüllen und am Ende den günstigsten Preis anzubieten. Für die Entwicklung von innovativen Konzepten bleibt wenig Raum.



Betriebsaufnahmen strecken – Friktionen vermeiden

Als schwierig haben sich in den vergangenen Jahren besonders Betriebsaufnahmen erwiesen, vor allem wegen der Engpässe beim Personal (siehe S. 40 – 41) und aufgrund der immer häufiger auftretenden Lieferschwierigkeiten bei den Fahrzeugherstellern. Insbesondere das letztgenannte Problem betrifft die Wettbewerber stärker als die DB: Am Tag der Betriebsaufnahme müssen die Neubetreiber die neue Flotte am Start haben. Gelingt das nicht, ist die Kritik scharf. Fährt die DB Regio in einem Netz, das sie bisher schon bedient hat, kann sie im Falle von Lieferverzögerungen zumindest auf ihr altes Rollmaterial zugreifen. Und auch Personal hat sie als bisherige Betreiberin eher zur Verfügung. Daher bietet es sich an, verstärkt auf rollierende Betriebsaufnahmen zu setzen, die sich über mehrere Monate erstrecken können. Alle Beteiligten hätten dadurch mehr Sicherheit: Aufgabenträger, Fahrgäste und nicht zuletzt auch das Personal.

Verkehrsverträge flexibilisieren – Innovationen ermöglichen

Wenn während der Laufzeit von Verkehrsverträgen (bis zu 15 Jahre, zuzüglich der Vorlaufzeit) mehr Flexibilität gefragt ist, muss das Vergaberecht entsprechend überprüft werden. Beispielsweise wäre denkbar, größere Zu- bzw. Abbestellungsvolumina (derzeit max. 20 Prozent) zu definieren, wenn dies beide Vertragsparteien einvernehmlich vereinbaren, ohne dass daraus ein Nachprüfungsanspruch anderer zuvor am Vergabeverfahren Beteiligter erwächst. Das geforderte Leistungsspektrum lässt sich zudem noch erweitern.

Um die immer dringlicher werdende Forderung, Verkehrsverträge flexibler zu gestalten, erfüllen zu können, müssen bereits vor Abschluss der Verträge sogenannte Sprechklauseln zu bestimmten Zeiten der Vertragslaufzeit verbindlich vereinbart werden. Eine flexible Anpassung des Leistungsumfangs ist kein Versehen, etwa aufgrund von Versäumnissen während der Ausschreibung. Vielmehr sollte ein Nachjustieren grundsätzlich möglich sein und von vornherein mitgedacht werden. Darüber hinaus könnten so genannte Innovationsbudgets geplant werden: Diese würden der Höhe nach durch den Aufgabenträger bereits vor Vertragsabschluss festgeschrieben und dem Wettbewerb entzogen. Dabei bleibt zu Vertragsbeginn zunächst offen, für welchen Zweck sie verwendet werden. Die konkrete Verwendung stimmen dann Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab. Das Verkehrsunternehmen bringt selbst Ideen ein. So entwickeln beide Partner den Vertrag entsprechend den Anforderungen der Fahrgäste gemeinsam weiter – und gestalten ihre Kooperation umso erfolgreicher.

Deutschlandtakt und ein neues Marktmodell im Fernverkehr einführen

Der Deutschlandtakt ist in aller Munde: Er bezeichnet einerseits den fahrplan- und kapazitätenorientierten Ausbau des Netzes. Andererseits ist eine generelle Imageverbesserung des Schienenverkehrs gemeint. Hierfür soll unter anderem die Idee integraler Taktfahrpläne (ITF), die es in vielen Bundesländern bereits gibt, auf Bundesebene und idealerweise auch in angrenzende Nachbarländer übertragen werden. Die praktische Umsetzung jedoch ist herausfordernd.

Dass es noch eine Weile dauern wird, bis die Entwürfe des Zielfahrplans 2030+ tatsächlich in vollem Umfang realisiert werden können, ist allen Beteiligten klar. Nicht nur begrenzte finanzielle Ressourcen, sondern auch langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren hemmen eine zügige Umsetzung. Aber die Herausforderungen haben zusätzlich wettbewerbliche Aspekte.

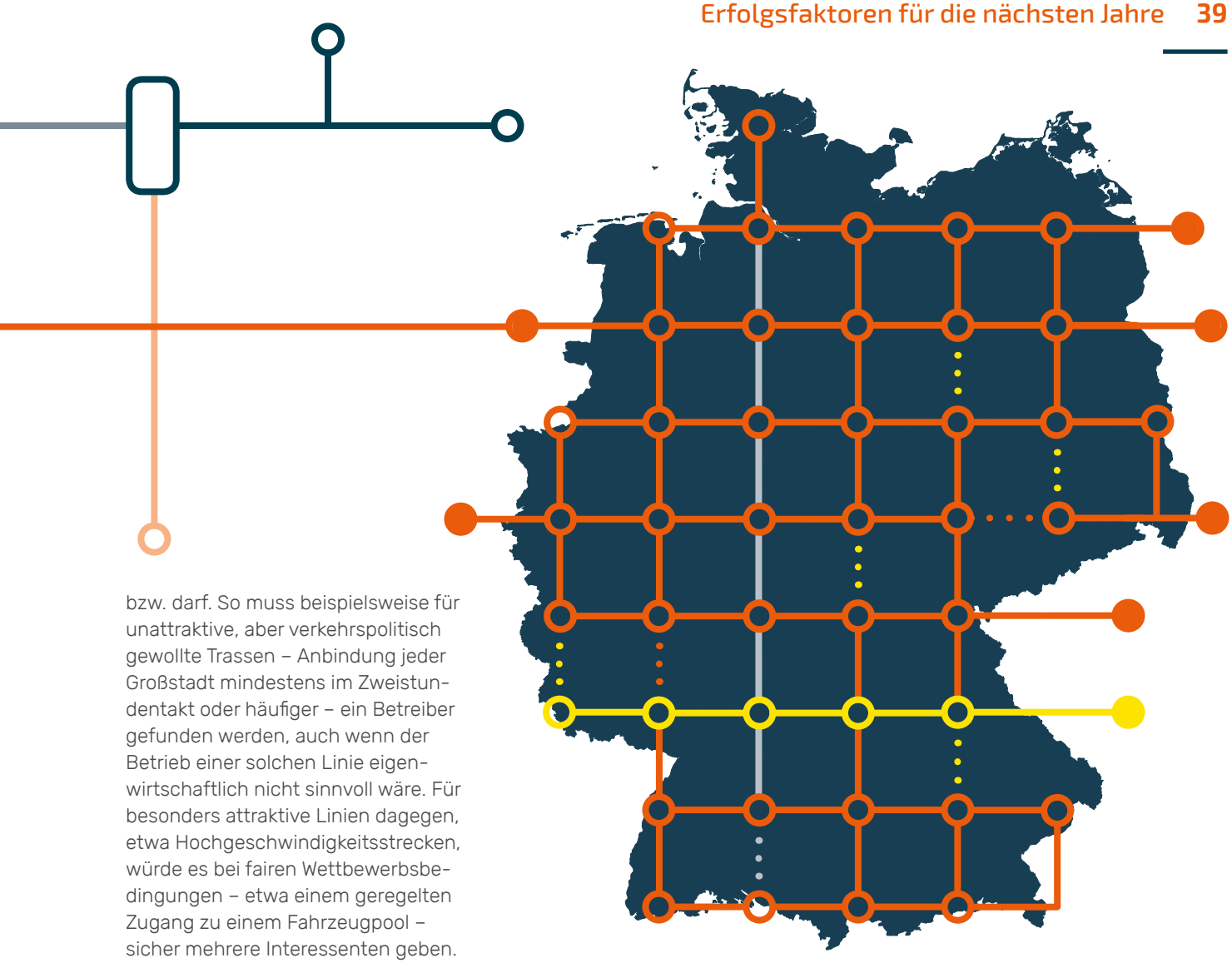
Was kommt nach den Rahmenverträgen?

Für die Vergabe begehrter Trassen auf dem Schienennetz gibt es im Bundes- und europäischen Recht klare Vorgaben, gerade auch im Konfliktfall. Das System ist grundsätzlich eingeschwungen. Langlaufende Züge haben Vorrang vor kurzlaufenden, internationale vor nationalen. Für Taktverkehre gelten ebenfalls Vorrangregelungen. Um Taktfahrpläne und Investitionen in besonders kapitalintensive Fernverkehrsfahrzeuge abzusichern, konnten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger bis Ende 2016 Rahmenverträge abschließen. Diese laufen nunmehr größtenteils aus. Noch immer gibt es kein klares Konzept, wie sich die bisherigen Taktfahrpläne danach wirksam schützen lassen. Es deutet sich an, dass eine Orientierung etwa am Schweizer Kaskadenmodell von Angebots- zum Netznutzugskonzept und dann weiter über den Netznutzungsplan hin zum konkreten Jahresfahrplan unter Nutzung von Systemtrassen eine Lösung sein könnte. Diese muss aber auch im Regulierungsrecht verankert werden und zu den europäischen Regeln passen.

Wer muss und wer darf die Fernverkehrstrassen bedienen?

Ferner ist zu klären, wer die im Fahrplan des Deutschlandtakts ermittelten Fernverkehrstrassen fahren muss

> Klar wird jedenfalls immer mehr, dass die Bundespolitik nicht allein auf das bisherige Modell setzen und hoffen kann, dass sich der **DEUTSCHLANDTAKT** quasi von allein fährt. Sie wird mehr Verantwortung übernehmen, Vorgaben definieren und den Markt klug regulieren müssen.



bzw. darf. So muss beispielsweise für unattraktive, aber verkehrspolitisch gewollte Trassen – Anbindung jeder Großstadt mindestens im Zweistundentakt oder häufiger – ein Betreiber gefunden werden, auch wenn der Betrieb einer solchen Linie eigenwirtschaftlich nicht sinnvoll wäre. Für besonders attraktive Linien dagegen, etwa Hochgeschwindigkeitsstrecken, würde es bei fairen Wettbewerbsbedingungen – etwa einem geregelten Zugang zu einem Fahrzeugpool – sicher mehrere Interessenten geben. Hier ist zu entscheiden, wer wie im Wortsinn zum Zug kommt, also die attraktiven Trassen nutzen darf. Klar wird jedenfalls immer mehr, dass die Bundespolitik nicht allein auf das bisherige Modell setzen und hoffen kann, dass sich der Deutschlandtakt quasi von allein fährt. Sie wird mehr Verantwortung übernehmen, Vorgaben definieren und den Markt klug regulieren müssen.

Verschiedene Instrumente kommen in Frage, zum Beispiel eine Senkung der Trassenpreise bis zum Niveau der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs bei Strecken, die im Rahmen des Deutschlandtakts als Fernverkehrsrelationen definiert werden, für die sich aber kein eigenwirtschaftlicher Betreiber findet. Denkbar wäre auch eine Bündelung von aufkommensstarken und -schwachen Linien, für die insgesamt eine Konzession mit Bedienpflicht vergeben wird. Hier könnte es einen „Wettbewerb der Ideen" geben. Und letztlich käme ein Vergabemodell wie im SPNV in Betracht. Zu vermuten ist, dass entsprechende Netze den Bundeshaushalt nicht stärker belasten, als das heute der Fall ist. Denn anders als im Regionalverkehr ist die Schwelle zur Eigenwirtschaftlichkeit im Fernverkehr heute schon deutlich niedriger. Es steht also zu vermuten, dass es für Wettbewerber sehr attraktiv sein kann, sich um den Betrieb eines Netzes zu bewerben.

Eine Neuordnung kommt nicht über Nacht

Der Übergang in ein neues Modell oder eine geeignete Kombination aus verschiedenen Modellen wird sich über mindestens zwei Jahrzehnte vollziehen. Grundbedingung ist, dass die aus dem Deutschlandtakt entwickelten Vorgaben wirklich verbindlich werden, zum Beispiel in Form eines Fernverkehrsplans mit Gesetzeskraft. In jedem Fall müssen die organisatorischen Anforderungen an den SPFV im Deutschlandtakt formuliert und die grundsätzlichen Alternativen zur organisatorischen Ausgestaltung untersucht und verglichen werden. In eine solche Studie sind internationale Erfahrungen bei der Organisation des Fernverkehrs einzubeziehen.

Ob Zuschüsse des Bundes für den Fernverkehr fließen müssen, ist eine nachgeordnete Frage. Die Höhe der Trassenpreise ist dabei ein weiteres Steuerungsinstrument, mit dem sich eine direkte Subventionierung des Fernverkehrs verhindern ließe.

Personal gewinnen und sichern, dabei die Kosten im Griff behalten

In fast allen Branchen sind Fachkräfte ein seltenes Gut, das gehegt und gepflegt werden muss. Das gilt auch für den öffentlichen Verkehr. Gerade für laufende Verkehrsverträge im SPNV können steigende Personalkosten existenzbedrohend sein. Die Branche muss hier koordiniert vorgehen, um steigende Gehälter mit der übrigen Marktentwicklung in Einklang zu bringen.

Triebfahrzeugführer dringend gesucht – auch und gerade nach Corona

Seit einer Reihe von Jahren schon werden Triebfahrzeugführer von der Bundesagentur für Arbeit als Engpassberuf eingeordnet. In der letzten Zeit hat sich die Suche nach gutem Personal nochmals intensiviert. Triebfahrzeugführer ist mit zwischenzeitlich nur 23 Bewerbern auf 100 Stellen der am schwierigsten zu besetzende Beruf auf dem Arbeitsmarkt. Die Deutsche Bahn geht davon aus, dass in den nächsten zehn Jahren etwa die Hälfte ihrer „Tfs" in den Ruhestand gehen wird. Bei den Wettbewerbsunternehmen sieht die Entwicklung nur minimal besser aus. Im SPNV mussten bereits in einzelnen Bundesländern reguläre Fahrten wegen akuten Personalmangels ausfallen. Auch deshalb ist es so entscheidend, in und nach der Corona-Krise alles zu tun, um Kurzarbeit oder gar betriebsbedingte Kündigungen bei den EVU zu verhindern. Denn es wäre keineswegs sicher, dass die Triebfahrzeugführer beim Wiederhochfahren des Systems wieder zur Verfügung stehen. Vielleicht arbeiten sie dann schon in einer anderen Branche.

Der Sektor hat insgesamt ein Nachwuchsproblem. Nicht hilfreich waren in der Vergangenheit Verlautbarungen, dass der vollautomatische Zugbetrieb unmittelbar bevorstehe. Viele grundsätzlich Interessierte dürfte das eher abgeschreckt haben. Und die steigende Bedeutung der Work-Life-Balance macht auch vor der Eisenbahn nicht halt. Zwar gibt es ihn noch, den jungen Güterzugführer, dem es Spaß macht, gegen gutes Geld vorwiegend nachts fern von zu Haus zu arbeiten. Es sind aber nicht viele, und spätestens mit Familiengründung ändern sich die Prioritäten meist.

Zuwanderung kann helfen

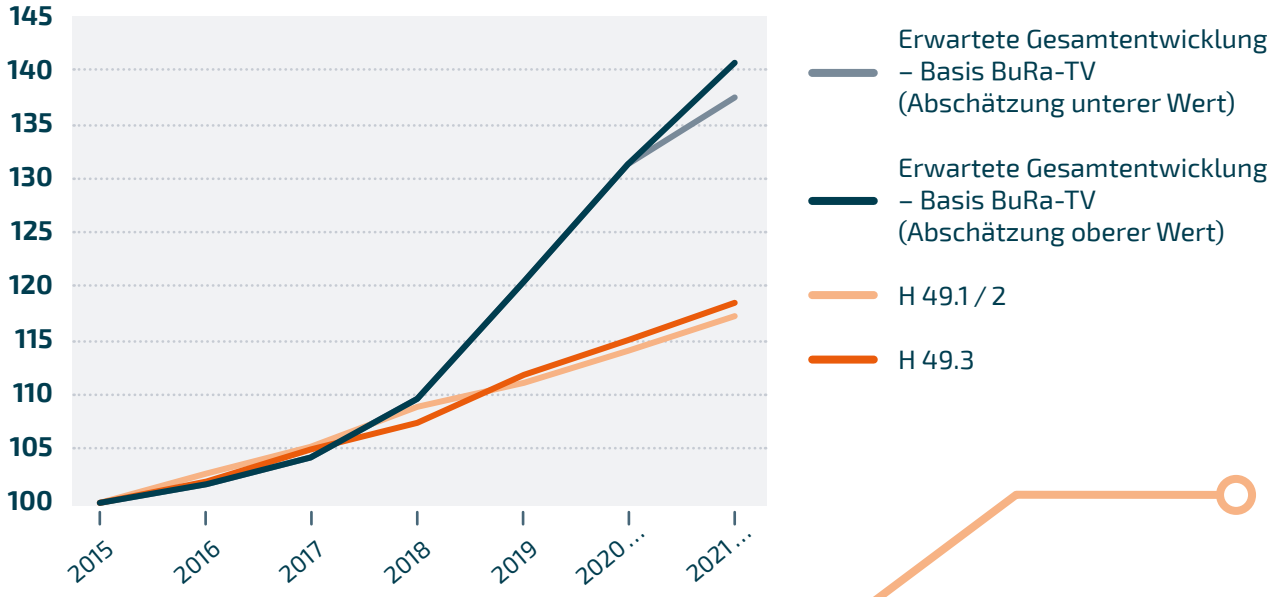
Alle Verkehrsunternehmen haben ihre Bemühungen um guten Nachwuchs intensiviert und investieren Mittel in die Ausbildung – auch von Quereinsteigern –, die weit über dem liegen, was jemals kalkuliert worden ist, beispielsweise für Verkehrsverträge. Praktisch alle EVU suchen auch im Ausland nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten, zunehmend auch außerhalb der EU. Einzelne Arbeitskräfte wurden schon in Vietnam gewonnen.

Neuer Personalkostenindex benötigt, damit Verträge nicht notleidend werden

Die Verdienstmöglichkeiten sind deutlich gestiegen, innerhalb der vergangenen zehn Jahre um gut 50 Prozent. Angesichts der Knappheit haben die

> Für die langfristig gebundenen EVU besteht die Gefahr, dass die ohnehin geringen Margen der Verträge ins Negative kippen. Denn zum einen ließen sich die **GESTIEGENEN ARBEITSKOSTEN** vorab nicht kalkulieren, zum anderen gibt es keinen adäquaten Ausgleichsmechanismus.

Arbeitskostenentwicklung: Vergleich Destatis-Indizes vs. konkrete EVU-Werte



Gewerkschaften eine starke Verhandlungsposition und konnten für die Beschäftigten erhebliche Verbesserungen aushandeln. Besonders im SPNV ergeben sich daraus besondere Folgeprobleme: In den bis zu 15 Jahre laufenden Verkehrsverträgen sind zwar Preisgleitklauseln für die Arbeitskosten enthalten. Diese orientieren sich aber an amtlichen Indizes, die den spezifischen SPNV-Markt eher zufällig abbilden.

Vor allem enthalten die Indizes nur die monetären Bestandteile der Tarifverträge, also Steigerungen der Tabellenentgelte und strukturelle Entgeltänderungen, beispielsweise Höhergruppierungen. Sie erfassen jedoch keine Arbeitszeitverkürzungen, Urlaubsverlängerungen, Änderungen der Definition der Arbeitszeit und andere, die Dispositionsfreiheit des Unternehmens einschränkende Regelungen. Insbesondere sind Wahlmodelle zwischen Geld und Freizeit nicht abgebildet. Gerade solche Vereinbarungen, die in Zeiten ohnehin nicht vorhandenen Personals den Bedarf noch erhöhen, sind besonders problematisch. Wie drastisch die Entwicklung ist, zeigt das Schaubild, das die Entwicklung des Index des Statistischen Bundesamtes mit der konkreten Lohnkostenentwicklung eines Beispiel-EVU vergleicht.

Für die langfristig gebundenen EVU besteht die Gefahr, dass die ohnehin geringen Margen der Verträge ins Negative kippen. Denn zum einen ließen sich die gestiegenen Arbeitskosten vorab nicht kalkulieren, zum anderen gibt es keinen adäquaten Ausgleichsmechanismus. Für die Stabilität des SPNV-Marktes ist es also dringend notwendig, dass ein solcher Ausgleich gefunden wird – und zwar nicht nur für zukünftige Verträge, sondern auch für laufende. Andernfalls wäre die Störung der Geschäftsgrundlage offensichtlich.

Konzertierte Aktion im Personalwesen – Ausbildung als Branchenaufgabe

Um zu vermeiden, dass einzelne Unternehmen ausbilden und die frisch Examinierten dann von anderen EVU mit Antrittsprämien abgeworben werden, haben sich schon in mehreren Bundesländern Ausbildungsbündnisse etabliert. Diese regeln, dass bei einem Wechsel von einem EVU zu einem anderen Ausbildungskosten anteilig erstattet werden. So wird anerkannt, dass Ausbildung eine Branchenaufgabe ist, der sich kein einzelnes Unternehmen entziehen darf.

Angesichts des erheblichen Fachkräftemangels ist also eine gemeinsame Aktion von Politik und gesamter Branche – EVU, Aufgabenträger, Bahnbau- / Bahnindustrie, Gewerkschaften, (Fach-)Hochschulen und den betroffenen Teilen der Verwaltung – notwendig. Ziel muss es sein, Bahnberufe wieder deutlich attraktiver zu machen und in der Öffentlichkeit auch so zu präsentieren. Gemeinsam muss deutlich gemacht werden, dass Bahnberufe angesichts fortschreitender Digitalisierung und der Anforderungen an eine umweltfreundliche Mobilität sehr zukunftsfest sind. Die Corona-Krise darf hier keinen Rückschlag nach sich ziehen.

Schiene digitalisieren: Energie sparen und Tickets von Tür zu Tür

Auf der Schiene und drumherum hat die Digitalisierung noch zu wenig Einzug gehalten. Um im modernen Mobilitäts- und Logistikmarkt mithalten zu können, muss das gewaltige Potenzial, das in ihr steckt, endlich gehoben werden. Das sonst so umfangreiche Regelwerk der Eisenbahn ist hier bisher kaum vorhanden und muss verfeinert oder gar erst neu geschaffen werden.

M2M und B2C: Die beiden Sphären der Digitalisierung

Es lassen sich zwei Sphären unterscheiden, nämlich einerseits die Beziehungen der verschiedenen technischen Komponenten untereinander, gewissermaßen die „Machine-to-machine-Communication", sowie die Kommunikation zwischen dem System mit dem Fahrgast andererseits. Auf beiden Ebenen stellt der integrierte Konzern Deutsche Bahn ein Hindernis dar. Das Generieren und die Analyse von Daten durch den Infrastrukturmonopolisten oder den bisherigen Monopolisten im Fahrausweisvertrieb kann neue Wettbewerbsverzerrungen schaffen, die es bisher so nicht gab.

European Train Control System (ETCS)

Das European Train Control System (ETCS) kann, insbesondere in Kombination mit elektronischen Stellwerken und perspektivisch mit 5G-Netzen, die Kapazität des Streckennetzes an entscheidenden Stellen erheblich steigern und die Sicherheit des ohnehin schon sehr sicheren Systems weiter verbessern. Aber nicht nur das: Die neue Sicherungstechnik lässt sich mit modernen Fahrerassistenzsystemen koppeln und hilft so, den Bahnbetrieb noch viel energieeffizienter zu machen. Von der Optimierung jedes einzelnen Zugs für sich – der heute schon vorhanden „Grünen Funktion der Zuglaufregelung" – kann es über eine streckenbezogene Optimierung (mehrere Züge auf einem Laufweg hintereinander) hin zu einer netzbezogenen Betrachtung gehen: Jeder Zug fährt zu jedem Zeitpunkt eine optimale Geschwindigkeit, um den Fahrplan zu halten. Keine Energie geht unnötig verloren, weil immer genau richtig, nicht zu schnell und nicht zu langsam gefahren wird. Die Kapazität des Netzes wird optimal genutzt.

Nichtdiskriminierender Zugang zu Daten – und zur Finanzierung

Dieses Optimum wird aber nur dann erreicht, wenn jederzeit für jeden Netznutzer der direkte und nichtdiskriminierende Zugriff auf die Daten möglich ist, die der Infrastrukturbetreiber generiert und sammelt. Dafür gibt es im derzeitigen Eisenbahnregulierungsrecht noch keine hinreichenden Regelungen.

Vor allem aber muss der Bund auch die Finanzierung der ETCS-Bordgeräte in den Fahrzeugen leisten. Andernfalls würde sich der Bund seiner grundgesetzlichen Infrastrukturverantwortung entziehen. Der integrierte DB-Konzern könnte damit gut leben: Die Mehrkosten für seine Transportgesellschaften kann er angesichts der zu erwartenden künftigen Einsparungen bei den ortsfesten Signalen und den Stellwerken locker verkraften. Die nicht integrierten Wettbewerbsbahnen würden benachteiligt.

Sowohl bei der **MACHINE-TO-MACHINE-COMMUNICATION** als auch im **UMGANG MIT DEM FAHRGAST** stellt der integrierte Konzern Deutsche Bahn ein Hindernis dar. Das Generieren und die Analyse von Daten durch den Infrastrukturmonopolisten oder den bisherigen Monopolisten im Fahrausweisvertrieb schafft neue Wettbewerbsverzerrungen.

Vom Haustarif eines Monopolisten zum Gemeinschaftswerk der Branche

Im Umgang mit dem Fahrgast hat der integrierte Konzern ebenso einen Vorteil gegenüber den Wettbewerbern: Der bisherige Bahntarif mit A- (ICE), B- (EC / IC) und C-Preis (Regionalverkehr) sowie Pauschalangeboten ist formal gesehen noch immer ein „Haustarif" der Deutschen Bahn AG, den die Wettbewerbsbahnen nur anwenden, aber nicht gleichberechtigt weiterentwickeln dürfen. Durch die für den 9. Juni 2020 angestrebte Gründung des „Deutschland-Tarif-Verbundes" (DTV) wird dieses Problem zumindest für den Regionaltarif entschärft. Sehr bald aber muss auch der Fernverkehrstarif in den DTV überführt werden, sonst kann ihn die DB weiter strategisch wettbewerbsverzerrend einsetzen, etwa indem sie besondere Rabatte gewährt, die die Wettbewerbsbahnen im Vor- und Nachlauf im SPNV akzeptieren müssen.

Jeder soll alles zu fairen Bedingungen verkaufen dürfen

Zumindest bei dem Ziel, dass alle Unternehmen, die es wollen, alle Tickets des Bahnverkehrs verkaufen dürfen, und zwar zu fairen, nichtdiskriminierenden und wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen, zeichnen sich Fortschritte ab. Würde hier der Durchbruch erzielt, würden die Zugangshürden zum öffentlichen Verkehr auf einen Schlag massiv gesenkt. In einem weiteren Schritt sollten auch neue Mobilitätsformen integriert und so die Mobilität von Tür zu Tür noch besser gestaltet werden. So würde endlich organisatorisch möglich, was technisch schon längst kein Hexenwerk mehr ist.

Auch wenn eine Einigung aus dem Sektor heraus die beste Lösung ist, sollte die Politik diese positive Entwicklung mit ihren Mitteln flankieren und gegen Rückschritte gesetzlich absichern. Sie sollte mindestens vorgeben, dass alle Verkehrsunternehmen ihre Fahrgastinformationsdaten (Soll, Prognose, Ist) sowie ihre Tarif- und Vertriebsdaten mitsamt den dazugehörigen Vertriebsrechten den anderen Marktteilnehmern diskriminierungsfrei zur Verfügung stellen müssen. Für marktbeherrschende Vertriebssysteme ist eine Regulierung zu überprüfen. Der Eisenbahntarif muss zudem insgesamt in einen unternehmensübergreifenden Tarif überführt werden, der durch alle Tarifanwender und diejenigen, die Erlösrisiken tragen, also EVU und betroffene Aufgabenträger, gemeinsam weiterentwickelt wird. Das gilt auch für die Grundsätze, nach denen besondere Rabattangebote („Supersparpreise" etc.) gemacht werden.

Infrastruktur: Kapazität erhöhen, Qualität verbessern

Wenn mehr Verkehr buchstäblich auf die Schiene soll, muss „die Schiene“ das auch leisten können. Und da ist noch einiges zu tun. Vor allem die angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens immer knapper werdende Kapazität und die oft schwache Qualität der Infrastruktur verursachen Probleme.

Mehr Schiene für mehr Verkehr auf der Schiene

Der Verkehr auf Deutschlands Gleisen hat zwar in den vergangenen Jahren glücklicherweise deutlich zugenommen. Das Netz ist aber nicht gewachsen, im Gegenteil: Noch immer schrumpft es aktuell, wenn auch längst nicht mehr in der Geschwindigkeit, wie es in den 1990er-Jahren nach der Wiedervereinigung und in den frühen 2000er-Jahren der Fall war. Tatsächlich stehen die Zeichen konzeptionell, wenn auch noch nicht finanziell, auf Ausbau. Einige stillgelegte Strecken wurden bereits reaktiviert oder sollen es in den nächsten Jahren werden.

Dabei handelt es sich aber meist um Nebenstrecken. Für die Flaschenhälse im Netz, das sind vor allem die derzeit 19 formal „überlasteten Schienenwege“ (ÜLS) und einige andere Stellen im Netz, die kurz vor der Überlastungserklärung stehen, ist bis in die Mittzwanzigerjahre keine Entspannung in Sicht. Die laufenden Bauverfahren schaffen hier keine Entlastung. Das bedeutet, dass wir noch eine ganze Weile mit der Infrastruktur auskommen müssen, die wir haben.

Effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturkapazität

Die vorhandene Kapazität muss also besser ausgenutzt werden, als es bisher der Fall war. Das kann durch kleinere Baumaßnahmen geschehen, zusätzliche Weichen oder zusätzliche Signale, die einen flexibleren Betrieb ermöglichen, durch eine stärkere Systematisierung bei der Trassenvergabe – auch der Deutschlandtakt kann dazu beitragen. Und bei kurzfristigen Dispositionen, wenn wegen Bauarbeiten oder aus anderen im Fahrplan nicht vorhergesehenen Gründen kurzfristig über den Vorrang von Zügen entschieden werden muss, liegen ebenfalls noch Potenziale.

Aber auch an anderen Stellen lässt sich mehr Kapazität schaffen: Das Fassungsvermögen der Züge selbst kann gesteigert werden, etwa durch längere Züge, wo das bahnsteigbedingt möglich ist, oder durch Doppelstockzüge. Für einen schnelleren Fahrgastwechsel an den Stationen ist die Fahrgastinformation am Bahnsteig und über digitale Kanäle zu verbessern. Nicht zuletzt müssen auch die Stationen selbst großzügiger werden, neue Zugänge geschaffen und Hindernisse aus dem Weg geräumt werden. Der Bund muss das Regelwerk zur Infrastrukturförderung

Wir brauchen eine **KLARE GESETZLICHE REGELUNG ZUR HAFTUNG DES INFRASTRUKTURBETREIBERS** für Schäden, die den EVU entstehen, wenn es wegen mangelnder Infrastrukturqualität Zugverspätungen oder Zugausfälle gibt.

so ändern, dass nicht mehr nur das absolut Notwendige gefördert wird. Dass beispielsweise Bahnsteigsanierungen noch immer meist mit Bahnsteigverkürzungen verbunden sind, die wenige Jahre später eine Verlängerung der Züge unmöglich machen, darf nicht mehr vorkommen.

Haftungsregelungen für die Infrastrukturbetreiber

Aber auch eine strengere Regulierung des Betreibers des Schienennetzes ist nötig: Wir brauchen eine klare gesetzliche Regelung zur Haftung des Infrastrukturbetreibers für Schäden, die den EVU entstehen, wenn es wegen mangelnder Infrastrukturqualität Zugverspätungen oder Zugausfälle gibt. Gerade die SPNV-EVU zahlen häufig für Verspätungen wegen schlechter Streckenverhältnisse. Der DB Netz kann das egal sein: Sie hat wenig Motivation, ihre Performance zu verbessern. Eine klare Regelung der Haftung des Infrastrukturbetreibers wäre eine Angleichung an den Stand, der im sonstigen Wirtschaftsleben gang und gäbe ist.

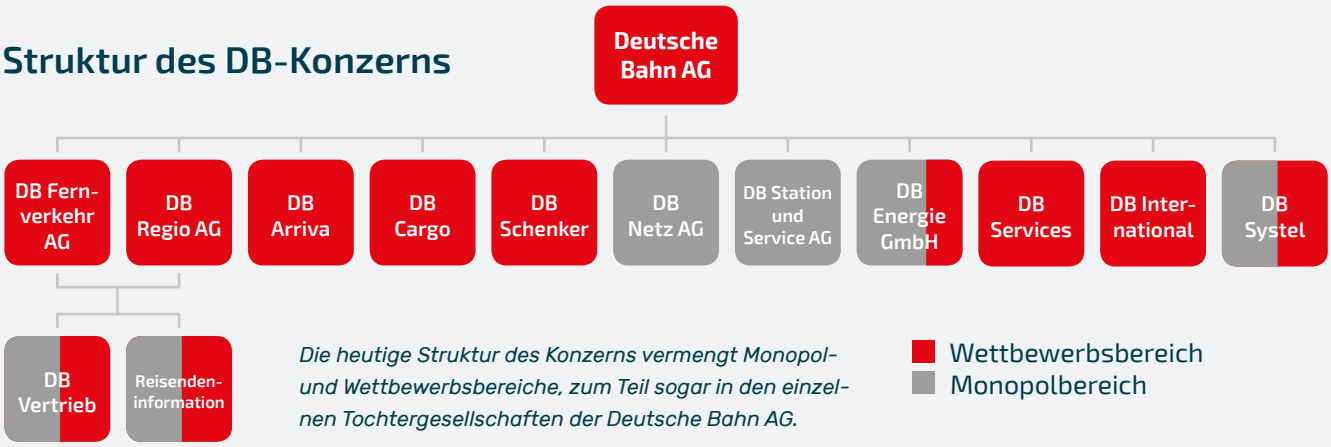
AGB von DB Netz: Mehr Serviceorientierung notwendig

Die allgemeinen Geschäftsbedingungen der DB Netz, die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB), müssen grundsätzlich revidiert und deutlich nutzerfreundlicher ausgestaltet werden. Beispielsweise sind die EVU und die Aufgabenträger viel besser bei der Baustellenkonzeption einzubinden. Bei Verstößen der DB Netz AG gegen ihr eigenes Regelwerk sind klarere Sanktionen nötig. Die Statistik über Verspätungsursachen muss regelmäßig, mindestens einmal im Jahr, veröffentlicht werden. Nur so werden Entwicklungen deutlich und lassen sich Fehlentwicklungen vermeiden. Die Rolle der Regulierungsbehörde gilt es deutlich zu stärken.

Klare Vorgaben zur Weiterentwicklung des Netzes

Fehlanreize bei der Weiterentwicklung des Netzes sind ebenfalls schnell zu beseitigen. So braucht es klare gesetzliche Vorgaben zur vorzuhaltenden und auszubauenden Infrastruktur. Wenn absehbar benötigte Kapazitäten aufgrund verschleppten Ausbaus und Instandhaltung nicht zur Verfügung stehen, sind Sanktionen gegen den Netzbetreiber fällig. Und Regelungen, die es dem Netzbetreiber ermöglichen, mit Flaschenhälsen im Netz mehr Einnahmen zu generieren – weil Trassen dort ein knapperes Wirtschaftsgut sind –, müssen gestrichen werden.

Struktur des DB-Konzerns



Die heutige Struktur des Konzerns vermengt Monopol- und Wettbewerbsbereiche, zum Teil sogar in den einzelnen Tochtergesellschaften der Deutsche Bahn AG.

DB-Konzern: Effizienter aufstellen, Wettbewerbsverzerrungen beenden

Das hat in den Netzökonomien echten Seltenheitswert: Dasselbe Unternehmen besitzt das Netz und nutzt es gemeinsam mit seinen Konkurrenten. Bei der Bahn ist es aber so. Oder als Frage formuliert: Wie lassen sich Synergien zwischen Netz und Transport herstellen, ohne dabei zu diskriminieren? Das ist die Quadratur des Kreises. Deshalb ist eine Debatte über die Zukunft des Deutsche-Bahn-Konzerns (wieder) notwendig.

Verkehrsträger Schiene ≠ Deutsche Bahn

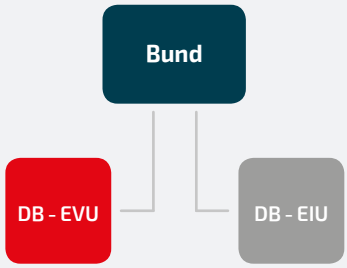
Zwar haben sich Union und SPD in ihrem Koalitionsvertrag vor 2018 klar auf den integrierten Konzern festgelegt. Aber angesichts der gewaltigen Summen, die der Eisenbahn zukommen, ist eine Debatte über die Zukunft der Deutschen Bahn AG „ohne Denkverbote" (Verkehrsminister Andreas Scheuer) ins Rollen gekommen. Dabei ist es immer wichtig, sich klarzumachen, dass „Deutsche Bahn AG" und „Verkehrsträger Schiene" zwei verschiedene Dinge sind. Zu oft werden Probleme, die der bundeseigene Konzern hat – Überschuldung, Unpünktlichkeit oder mangelnde Zuverlässigkeit nur als Beispiele – diskutiert, als seien sie dem Verkehrsträger Schiene per se eigen. Das stimmt aber nicht. Probleme eines einzelnen Unternehmens – auch wenn es das mit Abstand größte auf dem Markt ist – dürfen nicht verallgemeinert werden. Andere Unternehmen machen es besser.

Monopolbereiche ≠ Wettbewerbsbereiche

In der Debatte müssen außerdem die Bereiche, in denen es ein natürliches Monopol gibt, von denen gedanklich getrennt werden, in denen es Konkurrenz gibt oder sinnvoll geben könnte. Das Schienennetz etwa gibt es nur einmal; es lässt sich nicht duplizieren. Gleiches gilt für Stationen und das Bahnstromnetz. Gäbe es aber die DB-Transportgesellschaften nicht (mehr), könnte theoretisch morgen jemand anderes ihre Dienstleistungen übernehmen. Eine Aussage, die für die Infrastruktur richtig ist, muss es also für den wettbewerblichen Bereich noch lange nicht sein.

Volkswirtschaftliche Ziele – ja beim Netz, nein beim Transport

Volkswirtschaftliche Ziele beispielsweise ergeben für die Transportgesellschaften keinen Sinn. Wenn die Politik – zu Recht! – ein bestimmtes Angebot im Personenverkehr sicherstellen will, muss sie Verantwortung übernehmen und dies über eine Bestellerorganisation oder andere geeignete Instrumente tun. Wenn aber eine Gruppe von Unternehmen (die DB-Transporttöchter) mit ganz eigenen volkswirtschaftlichen Zielen keine oder nur noch eine stark relativierte Gewinnerzielungsabsicht hat, während alle anderen Marktteilnehmer weiterhin Geld verdienen müssen, tötet das den Wettbewerb. Die Nicht-DB-Unternehmen wären gezwungen, sich zurückzuziehen. Deutschland käme zurück zum alten Monopol, das Steuergelder verschlingt und aus sich heraus keine Innovationen mehr leistet.



Die Monopolbereiche aus dem bisherigen integrierten DB-Konzern sollten künftig als einheitliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im direkten Besitz des Bundes stehen.

Bei den Infrastrukturen sind volkswirtschaftliche Ziele des Staates, die er durch eine bundeseigene Gesellschaft, etwa eine GmbH oder eine AöR, umsetzt, dagegen sehr sinnvoll. Um die Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähiger zu machen, müssten als Trassengebühren nur noch die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs berechnet werden. Damit ist der Verzicht auf Kostendeckung verbunden, auf Gewinne sowieso. Zum Vergleich: Auf großen Teilen des Straßennetzes werden überhaupt keine Nutzungsgebühren erhoben; lediglich im Güterverkehr fallen sie an. Von der Straße erwartet aber niemand eine Kostendeckung im betriebswirtschaftlichen Sinn.

Kein Selbstgespräch des Bundes bei der Strukturdebatte

Die dringend zu führende Debatte darf unterdessen kein „Selbstgespräch" des Bundes mit seinem größten Unternehmen werden. Die DB-Wettbewerber wollen keineswegs „immer nur meckern", sondern sich konstruktiv einbringen. Als Nutzer der DB-Infrastrukturen haben sie Substanzielles zu sagen. Eine Debatte ohne Denkverbote ist dringend notwendig – und sie ist auch möglich, wenn sich alle Beteiligten darauf einlassen, dass „Schiene" nicht gleich „DB" ist und dass für Monopol- und Wettbewerbsbereich verschiedene Maßstäbe gelten.

Ende der Quersubventionierungen und Wettbewerbsverzerrungen

Vor allem muss das Ziel sein, die immer noch vorhandenen latenten und gelegentlich auch manifesten Diskriminierungen, die ein integrierter Konzern hat, ein für alle Mal zu beseitigen: Möglichkeiten der Quersubventionierungen der im Wettbewerb stehenden Transportunternehmen der DB durch die von allen Nutzern, also auch den Wettbewerbern, zu finanzierende Infrastruktur gilt es zu beseitigen. Dazu müssen in jedem Fall die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen der DB-Holding und den Infrastrukturgesellschaften beendet werden.

Eine einheitliche Infrastrukturgesellschaft

In einem weiteren Schritt wäre eine Fusion zwischen den DB-Infrastrukturunternehmen Netze Fahrweg, Station und Service sowie dem Bahnstromnetzbetreiber sinnvoll, um die heutigen, oft dysfunktionalen Schnittstellen zu minimieren. Die neue Infrastrukturgesellschaft sollte eine direkte Bundesbeteiligung werden. Sie muss durch eine neue Rechtsform von der Last, Gewinne erzielen zu müssen, freigestellt werden. Das stärkt den Schienenverkehr im intermodalen Wettbewerb.

Systemverbund Bahn – inklusiv statt exklusiv

Der oftmals beschworene „Systemverbund Bahn" innerhalb des heutigen DB-Konzerns soll erhalten bleiben. Aber er sollte neu definiert und inklusiv gestaltet werden, indem auch die Wettbewerbsbahnen in geeigneter Weise das Gesamtsystem mit den heutigen DB-Gesellschaften gemeinsam weiterentwickeln. Über allem muss der gemeinsame Wille stehen, das Klima zu schützen, indem möglichst viel Verkehr über die umweltfreundliche Schiene geht. Einzelne Organisationen und Unternehmen mit ihren partikularen Interessen dürfen – auch wenn sie bisher einen privilegierten Zugang zu den Entscheidern hatten – hier nicht mehr das letzte Wort haben.

Quersubventionierungen lassen sich am einfachsten durch eine **BEENDIGUNG DER GEWINNABFÜHRUNGS- UND BEHERRSCHUNGSVERTRÄGE** zwischen der DB-Holding und den Infrastrukturgesellschaften verhindern.

Impressum

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

mofair e. V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin
Tel.: 030 53 14 91 476
www.mofair.de

Verantwortlich für den Inhalt:
Matthias Stoffregen (mofair)

Herausgeber:
mofair e. V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

Die Publikation „15 Jahre mofair" beruht unter anderem auf Recherchen von BSL Transportation Consultants, Hamburg, und Transdev GmbH, Berlin.

Die ausschließlichen Verwertungsrechte an Inhalten und Darstellungen liegen beim Herausgeber. Die Verwendung der Publikation „15 Jahre mofair" in – unveränderten – Teilen oder vollständig für eigene Publikationen Dritter ist mit Angabe der Quelle zulässig, sofern es sich um eine gewerbliche Nutzung handelt – dies jedoch erst nach ausdrücklicher Zustimmung des Herausgebers.

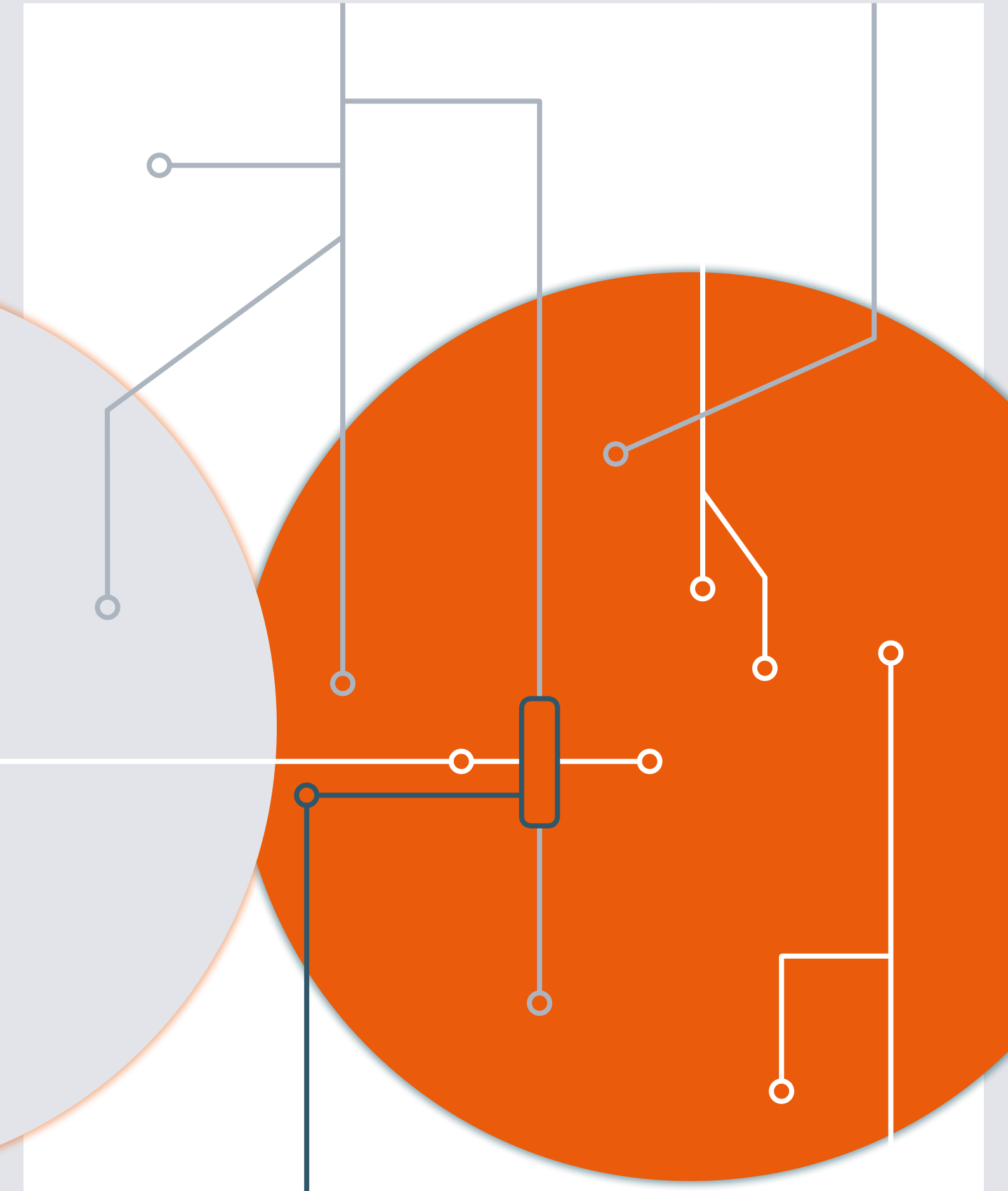
Redaktionsschluss:
29. Mai 2020

Gestaltung:
Schön und Middelhaufe GbR | schoenundmiddelhaufe.de

Druck:
PIEREG Druckcenter Berlin GmbH | piereg.de

Bildnachweise:
S. 1 C. Schreyer: Foto-Atelier Kettenbach | **S. 4 – 5** E. Recker, U. Neumann, H. Leister: privat; M. Stoffregen: Foto-Atelier Kettenbach; W. Meyer: Linearis Beratungsgesellschaft mbH; S. Krenz: Autobahngesellschaft des Bundes mbH | **S. 13** Gruppenfoto: mofair e. V. **S. 14** A. Scheuer: Valentin Brandes – BMVI | **S. 15** A. Rehlinger: Fionn Große | **S. 16** S. Henckel: TobiasVollmer.de | **S. 17** M. Fohrer: pepelange.com | **S. 30** K.-D. Hommel: Simone M. Neumann **S. 31** C. Weselsky: GDL | **S. 32** K.-P. Naumann: Allianz pro Schiene / Bildschön GmbH; L. Iffländer: privat | **S. 33** L. Kerkeling: NEE; Dr. E. Forster: WESTbahn | **S. 49** mofair e. V.

In den kommenden Jahren bleiben dicke bahnpolitische Bretter zu bohren …



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr