

WEICHEN STELLEN

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

Mittel für die Schiene sinnvoll ausgeben

Haushalt 2020 mit Schatten & Licht

Dass der Haushalt 2020 aus bahnpolitischer Sicht besonders wichtig werden würde, war angesichts der intensiven klimapolitischen Debatte lange klar. Die Eckpunkte vom März waren eine Riesenttäuschung, und noch der Haushaltsentwurf, der im August ins parlamentarische Verfahren ging, ließ eine bahnpolitische Schwerpunktsetzung allenfalls in Ansätzen erkennen. Ende November hat der Bundestag entschieden. Gut ist, dass die Politik den Verkehrsträger Schiene stärken möchte. Dafür müssen die zusätzlichen Finanzmittel erstens effizient eingesetzt werden und zweitens für das, wofür sie beschlossen werden. Nicht hilfreich ist es, sich an den geplanten gut 150 Milliarden Euro für die nächsten zehn Jahre zu berauschen. Diese Summe ist bei weitem nicht sicher und enthält viele Doppelzählungen.

Der größte Posten wird die dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) sein. Sie soll zehn Jahre gelten und ein Gesamtvolumen von gut 82 Mrd. Euro haben. Aus dem Bundeshaushalt sind zunächst 4,6 Mrd. Euro p. a. vorgesehen; der Wert wird auf gut 5,3 Mrd. Euro über die Laufzeit ansteigen. Das klingt viel, ist es aber nicht. Eine jährliche Investitionssumme von 6,7 Mrd. Euro wäre notwendig, um die Alterung der Anlagen umzukehren. Die Deutsche Bahn AG und ihre Infrastrukturgesellschaften müssen zudem insgesamt 23 Milliarden Euro Instandhaltungsbeitrag leisten, jährlich 650–700 Mio. Euro Dividende erwirtschaften und 125–150 Mio. 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 nach Art 87e GG verträgt. Zum Vergleich: Die Autobahnen des Bundes müssen keine Eigenmittel erbringen; sie sind einfach „da“.

Positiv an der LuFV III sind die ca. 100 Mio. Euro p. a. für „kapazitätsschonendes Bauen“, d. h. für zusätzliche Bauinfrastruktur und aufwändigere Bauverfahren. Beide sind dringend notwendig, um mehr Verkehr und mehr Baustellen abwickeln zu können.

Frustrierend ist der gegenüber dem Vorjahr von 1,6 auf 1,5 Mrd. Euro gesenkte Ansatz für den Aus- und Neubau. Für kleinere Ausbau-



Das sollte das Motto der Bahnpolitik in dieser Zeit sein.



Nicht nur auf der Strecke, sondern auch an den Stationen gibt es erheblichen Instandhaltungstau.



Deutschlands zweitälteste Eisenbahnbrücke über die Nidda in Frankfurt wurde bereits saniert – viele andere Brücken haben das noch vor sich.

maßnahmen, die kurzfristig die Kapazität steigern könnten und die für die geplante Implementierung des Deutschland-Takts sehr wichtig werden können, sind ebenfalls keine Extramittel vorgesehen. Es bleibt ferner völlig offen, wie der im Koalitionsvertrag angestrebte Elektrifizierungsgrad von 70 % des Netzes erreicht werden soll.

Eine echte Mogelpackung wird die angekündigte Anhebung der Regionalisierungsmittel um insgesamt 5 Mrd. Euro bis zum Jahr 2030. Sie wird als Mittel zur Stärkung des SPNV dargestellt. Angeblich könnten die Länder damit zusätzliche Leistungen bestellen. In Wirklichkeit gehen aufgrund der „Trassenpreisbremse“ – besser wäre „Trassenpreisgaspedal“ – nach § 37 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz die Hälfte der Mittel direkt an die DB-Infrastrukturgesellschaften, ohne dass diese dafür mehr oder bessere Leistung erbringen müssten. Die andere Hälfte der Mittel würde bei Mehrbestellungen wiederum zu 50 % für Nutzungsentgelte draufgehen. Wenn die Länder bzw. Aufgabenträger des SPNV nun auch noch anstelle des Bundes die ETCS-On-Board-Units (OBUs) finanzieren müssen, wie der Bahnbeauftragte Enak Ferlemann, kürzlich angekündigt hat, verwandeln sich die Mehrmittel in ein Minusgeschäft.

Für ETCS sieht der Haushalt weit weniger als das Notwendige vor. Der Bund entzieht sich seiner Verpflichtung für die Infrastruktur, wenn er die OBUs nicht finanziert. Der integrierte DB-Konzern kann damit gut leben: Mehrkosten für seine Transportgesellschaften werden durch die künftigen Einsparungen bei ortsfesten Signalen und Stellwerken überkompensiert. Für die nicht integrierten Wettbewerbsbahnen gilt das nicht; sie werden benachteiligt.

Der am schwersten nachvollziehbare Posten des Bundeshaushalts ist die Kapitalerhöhung von einer Milliarde Euro für die „Deutsche Bahn AG“. Ihr sollen 2021–30 jeweils weitere jährliche Kapitalspritzen folgen, so dass sich ein Gesamtvolumen von elf Milliarden Euro ergibt. Nimmt die Bundesregierung den Haushaltsbeschluss wörtlich und leistet die Eigenkapitaleinlage in die DB AG, wäre das eine klare Beihilfe und Wettbewerbsverzerrung. Das bestätigen unabhängig voneinander zwei Gutachten, eines der Kanzlei CMS Hasche Sigle (auf www.mofair.de nachzulesen), und eines des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestags.

Würden die Mittel stattdessen verwendet, um das Eigenkapital der DB-Infrastrukturgesellschaften zu erhöhen, wäre die wettbewerbsverzerrende Wirkung zwar geringer. Aber dafür würde der Verzinsungsanspruch von DB Netz und DB Station und Service bereits 2020 um 59 Mio. Euro steigen. In den Folgejahren käme jeweils die gleiche Summe zusätzlich hinzu. Im Extremfall könnte das bis 2030 zu mehr als einer Verdopplung der Trassen- und Stationsentgelte führen.

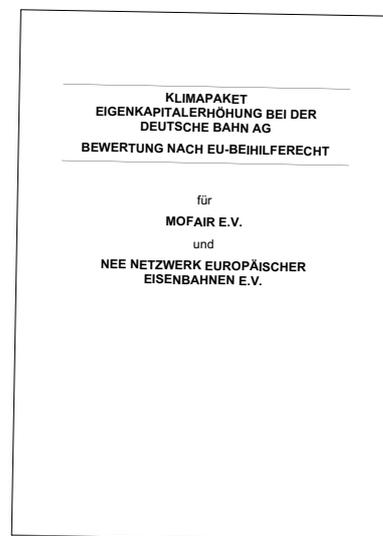
Was eine Maßnahme zur Stärkung des Bahnverkehrs sein soll, ist in Wirklichkeit das Gegenteil: Entweder wird der Wettbewerb auf der Schiene oder wird die Schiene im intermodalen Wettbewerb geschwächt. Dabei könnte der Sektor die elf Milliarden Euro gut gebrauchen, z. B. für Aufgaben des Aus- und Neubaus.

Die Bundesregierung will bei der Umsetzung der Klimaschutzpolitischen Ziele zwar auf die Eisenbahn setzen, verwechselt dabei aber wieder den Verkehrsträger Schiene mit „unserem“ Staatsunternehmen Deutsche Bahn AG. So wird die Verkehrswende vor allem eines: Unnötig teuer bei ungewisser Effizienz.



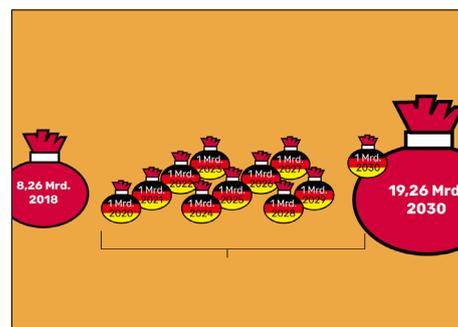
© wikipedia.

Ohne die On-Board-Units wird die Digitalisierung der Schiene nicht funktionieren.



© mofair/NEE.

Das CMS-Gutachten sorgte für breite Berichterstattung in den Medien.



© mofair/NEE.

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

Wettbewerber kommen voran

Präsentation des 6. Wettbewerber-Reports von mofair und NEE

Zwar gibt es den Wettbewerber-Report Eisenbahnen von mofair und dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) nun schon in der sechsten Ausgabe (2019/20). Überflüssig ist er aber mitnichten: Es zeigt sich, dass gerade in Zeiten, da die Schiene an sich starken politischen Rückenwind hat und viele Projekte angestoßen werden, Wettbewerb nötiger denn je ist.

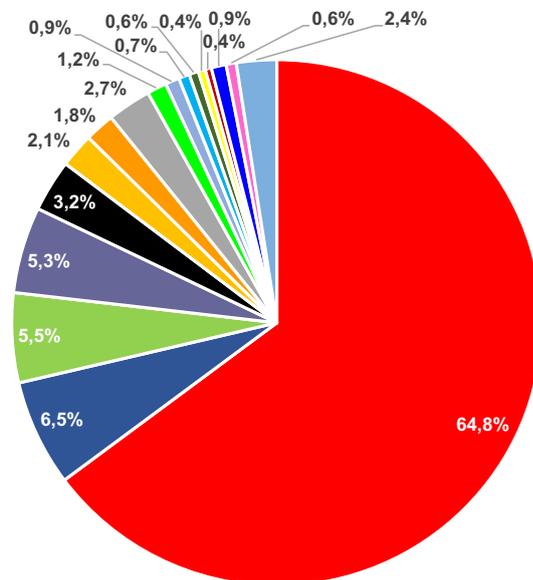
Wo der Wettbewerb – intermodal wie intramodal – im 25. Jahr nach der Bahnreform steht, präsentierten die beiden Verbandspräsidenten Christian Schreyer (mofair) und Ludolf Kerkeling (NEE) bei einem sehr gut besuchten parlamentarischen Abend in der „Hörsaal-Ruine“ der Berliner Charité. Im Güterverkehr haben die Wettbewerbsbahnen inzwischen die 50%-Marktanteilsmarke überschritten. Im SPNV stehen sie derzeit bei gut 36% Anteil an der Betriebsleistung. Lediglich im SPNV verteidigt die DB Fernverkehr weiter einen Marktanteil von 99%, auch wenn sich das in den kommenden Jahren ändern könnte.

Auch bei den wettbewerblichen Vergaben der Jahre 2018 und 2019 konnten die Wettbewerbsbahnen Erfolge feiern und mehr als die Hälfte der Vergabevolumina für sich entscheiden. Dagegen gelingt es der DB immer wieder, Marktanteile über Direktvergaben zu sichern – was eigentlich die ganz große Ausnahme sein soll.

Die Sicht des Bundes erläuterte Dr. Michael Güntner, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Nach einem Rückblick über die Entwicklung der Eisenbahn in Deutschland zwischen Markt und Staat verteidigt er die überraschende Entscheidung der Bundesregierung, die Deutsche Bahn AG mit Eigenkapitalspritzen im Gesamtvolumen von insgesamt 11 Milliarden Euro zu stützen. Dies werde auf jeden Fall wettbewerbsneutral erfolgen. Wie genau dies geschehen solle, ließ er offen.

Im Anschluss ordneten drei Experten – Dr. Sebastian Wilske vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein aus Karlsruhe, Dr. Thomas Kaufmann von der EU-Kommission und Prof. Dr. Christian Böttger von der Berliner HTW – die Ergebnisse aus ihrer Sicht ein und plädierten für eine deutliche Stärkung wettbewerblicher Elemente in der Bahnpolitik.

- Deutsche Bahn
- Transdev
- Netinera
- Abellio
- BeNex
- Hessische Landesbahn
- Albtal-Verkehrsgesellschaft
- SNCF (Keolis & Captrain)
- Erfurter Bahn
- SWEG
- EVB
- AKN Eisenbahn
- R.a.t.h. Gruppe
- Dänische Staatsbahn
- National Express
- Go-Ahead
- übrige



Die aktuelle Marktaufteilung des SPNV-Markts im Fahrplanjahr 2019.



Michael Güntner, für Eisenbahn zuständiger Staatssekretär aus dem BMVI, sah trotz der geplanten Eigenkapitalerhöhung der DB die „Weichen auf Wettbewerb gestellt“.



Die „Hörsaalruine“ der Charité war bis auf den letzten Platz gefüllt.

Wettbewerbsbahnen breit repräsentiert

mofair-Vorstand neu gewählt

Auf der Herbst-Mitgliederversammlung wurden Christian Schreyer (Transdev) als Präsident, Stefan Krispin (Go-Ahead) als Vizepräsident und Magali Euverte (Keolis) als Schatzmeisterin in ihren Ämtern bestätigt. Bei den Beisitzern gibt es neben dem wiedergewählten Alexander Hedderich (für RDC Deutschland) neue Gesichter: Michiel Noy (Abellio GmbH), Fabian Stenger (Flixbahn) und Marcel Winter (National Express).

Außerdem diskutierte mofair intensiv mit Sören Bartol, dem stellvertretenden Vorsitzenden der SPD-Bundestagsfraktion. Er räumte ein, dass angesichts der Höhe der Bundesmittel für die Schiene eine Diskussion über die Strukturen der Bahnpolitik und der Verkehrspolitik insgesamt erforderlich ist. Die mofair-Mitglieder forderten, dafür schnell ein geeignetes Forum zu schaffen. Sehr kritisch sehen sie, dass die Große Koalition im Eisenbahnbereich keine wettbewerblichen Elemente zum Erreichen der Klimaschutzziele nutzen will. Es scheint, als solle nicht das Eisenbahnsystem als Ganzes gestärkt werden, sondern die akuten Probleme des Bundesunternehmens auf Kosten der Effizienz und der Qualität behoben werden.

Flixbahn

Neues ordentliches mofair-Mitglied

FlixBahn ist seit 2018 im Markt tätig und Teil von FlixBus, einem globalen Mobilitätsanbieter, der mit der Marke FlixBus seit 2013 Alternativen für bequemes, erschwingliches und umweltfreundliches Reisen anbietet.

Dank seines Geschäftsmodells, das international mittelständische Mobilitätsanbieter in einem Netzwerk miteinander verbindet, und innovativer Technologie hat das Start-up binnen kürzester Zeit das größte intermodale europäische Fernverkehrsnetz aufgebaut. FlixBahn bedient deutschlandweit das einzige private Fernbahnnetz und wird ab 2020 auch Verbindungen in Schweden anbieten. Die Kombination aus Tech-Start-up, E-Commerce-Plattform und klassischem Beförderungsdienstleister hat FlixBus als Marktführer gegenüber großen internationalen Konzernen positioniert und die europäische und amerikanische Mobilitätslandschaft nachhaltig verändert.

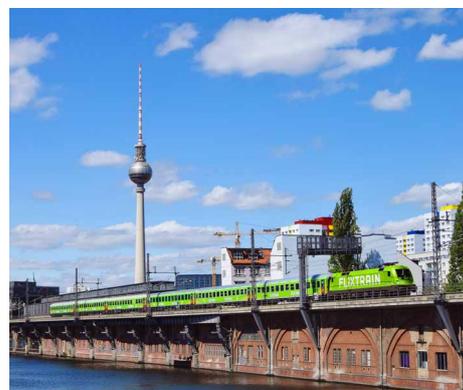


mofair-Vorstand und Gäste: oben vlnr: Wolfgang Meyer, Ronald Pörner, Tobias Richter; unten: Michiel Noy, Matthias Stoffregen, Christian Schreyer, Stefan Krispin, Magali Euverte, Fabian Stenger, Ralf Böhme. Es fehlen die Vorstandsmitglieder Alexander Hedderich und Marcel Winter



Sören Bartol traf nicht nur auf Zustimmung – aber so ergab sich eine engagierte Debatte.

FLIXTRAIN



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