



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Martin Becker-Rethmann

Michael von Mallinckrodt

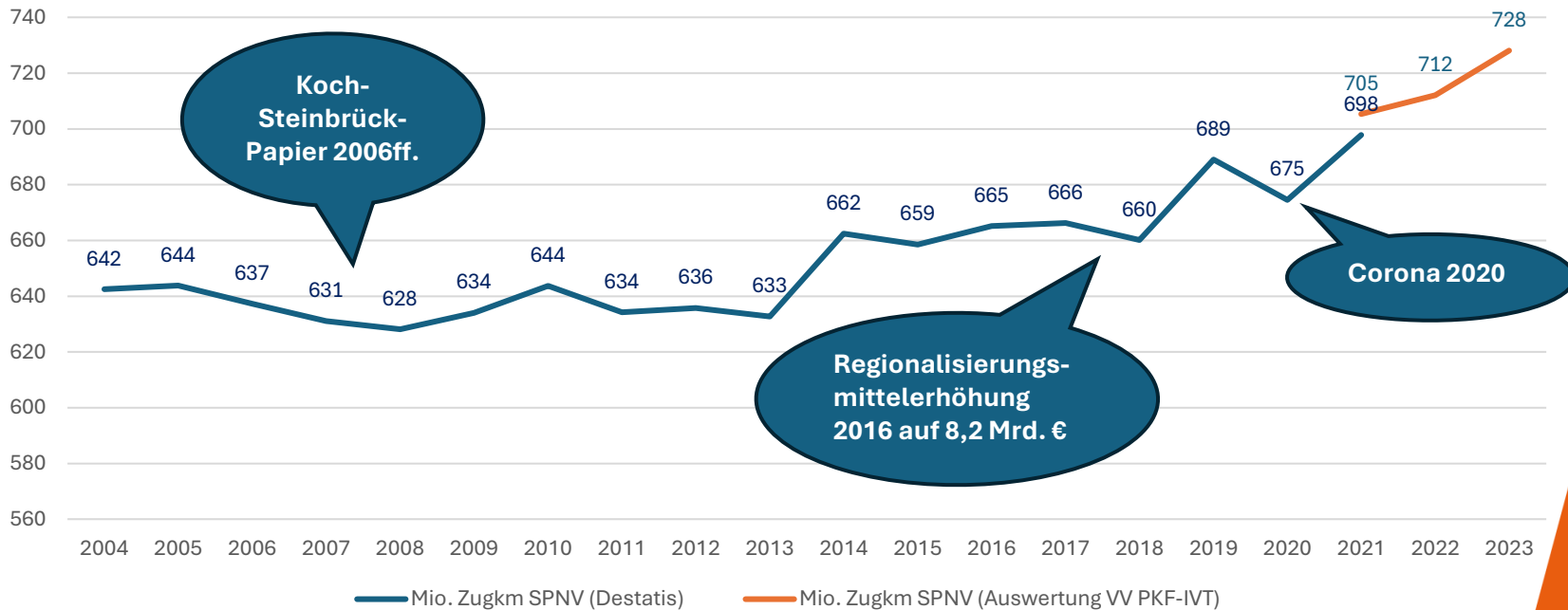
Matthias Stoffregen

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

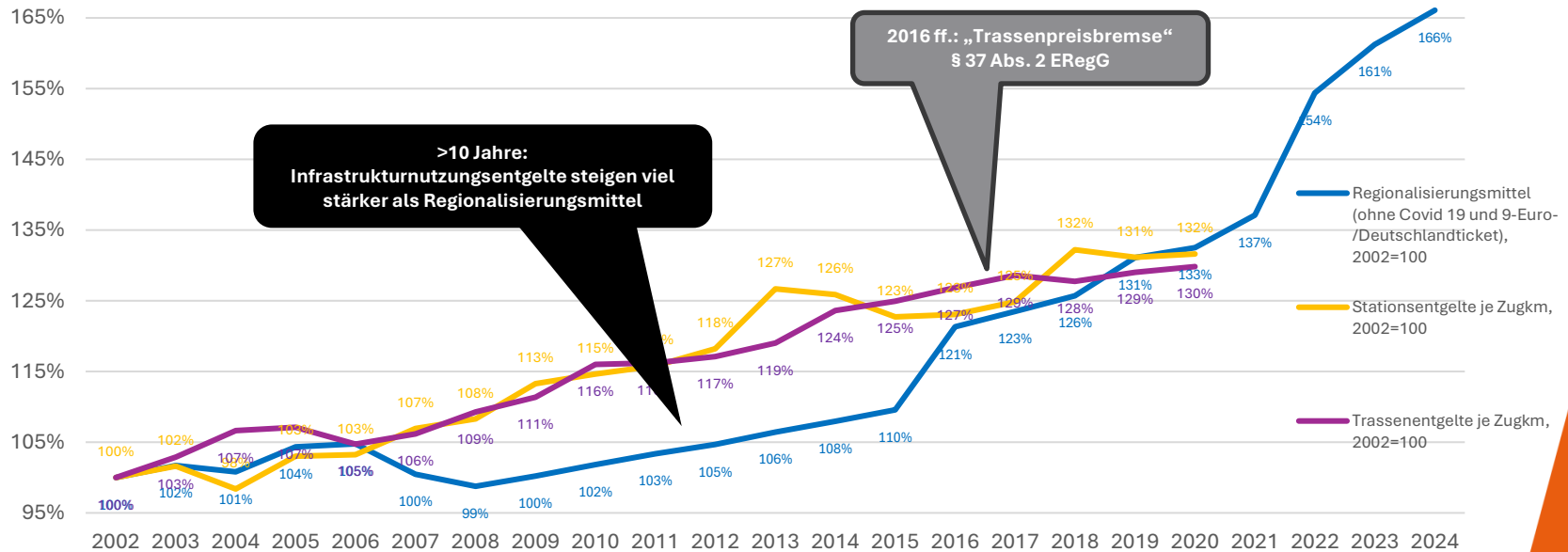
Parlamentarisches Frühstück,
Haus der Bundespressekonferenz Berlin, 25. Juni 2024

Was haben wir zu verlieren?

Betriebsleistung im SPNV seit 2004



Effizienzgewinne: Regionalisierungsmittel vs. Stations- und Trassenentgelte



Attraktivitätsgewinne

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



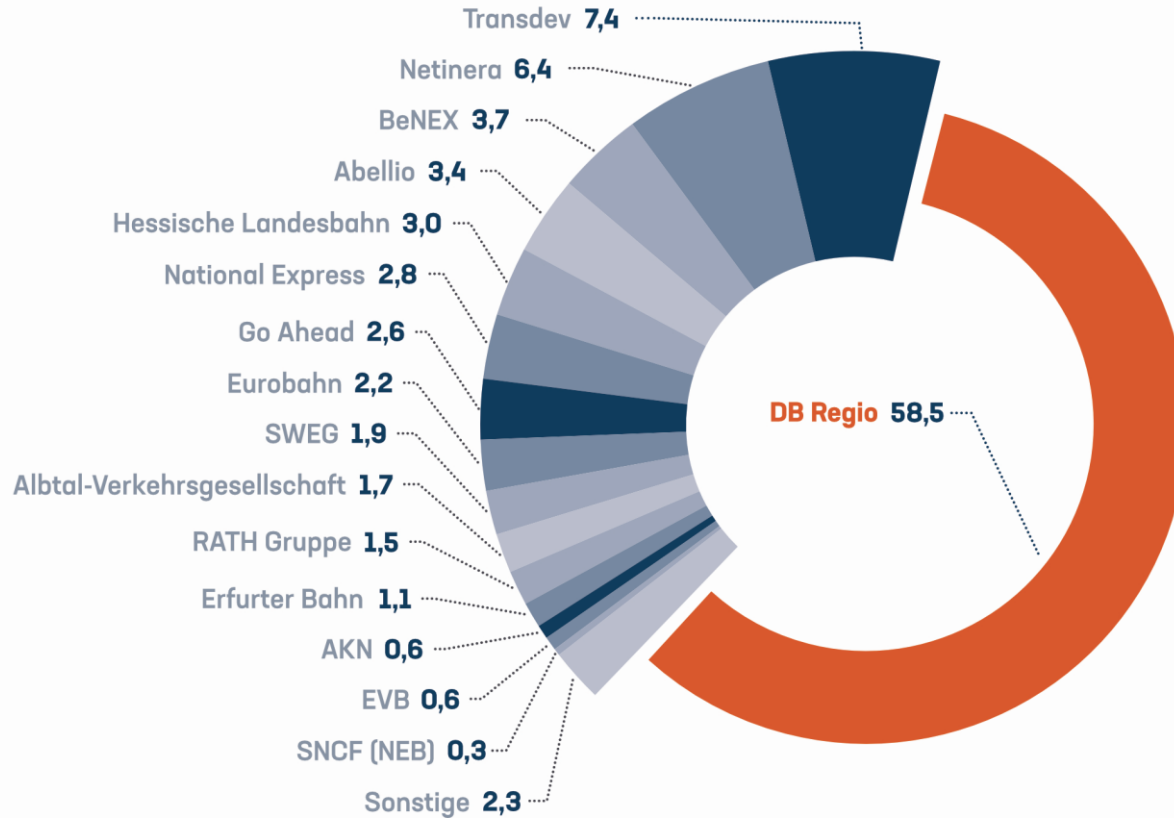
Kundenzufriedenheit: steigt

KuZuFri im Ø höher:

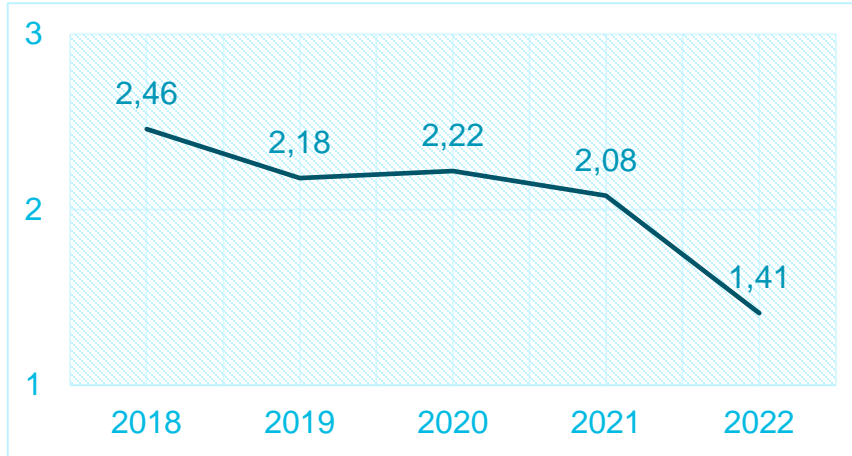
- Wettbewerbsbahnen im Vergleich zur DB Regio
- innerhalb DB Regio:
 - im Wettbewerb vergebene Netze im Vergleich zu direkt / ohne echten Wettbewerb vergebenen Netzen

Marktanteile

Stand September 2023, in Prozent



Zahl Bieter in SPNV-Vergabeverfahren



Quelle: Bundesnetzagentur, [Markuntersuchung Eisenbahnen 2023](#), S.59.

- seit einigen Jahren rückläufig Trend
 - oft nur noch ein Bieter, max. 2
- Erfahrung (Teil-)Marktaustritte der vergangenen Jahre
- Konzentration auf bestehende Verträge
- kein Eingehen weiterer Risiken angesichts des Ausschreibungsdesigns

Gängige Missverständnisse

„Vollkaskomentalität“

Vermutung der Aufgabenträger:

„Die Eisenbahnverkehrsunternehmen wollen jedes Risiko abgesichert bekommen.“

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

Richtig ist:

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

Exkurs: Verkürzung der Wertschöpfungskette



„Die ‚Privatbahnen‘ haben Probleme“

Vermutung (von Teilen) der Öffentlichkeit:

„Die Wettbewerbsbahnen haben sich verzockt.“

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

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

Richtig ist:

- Auch (und in letzter Zeit: gerade) die DB kalkuliert noch aggressiver (Regionalverkehre Start Deutschland GmbH!)
- Die widrigen Rahmenbedingungen treffen alle Unternehmen gleichermaßen. Auch DB Regio schreibt Verluste.
- Aber: Die DB hat die „unbegrenzte Feuerkraft des deutschen Steuerzahlenden“ und (Quasi-) Monopolverträge im Rücken.

Herausforderungen: Kosten und Rahmenbedingungen

Problematische Indizierungen (I)

Personalkosten

- ☹☹☹ ab Mitte 2010er Jahre:
überproportionale Steigerung der Lohnkosten
- ☹☹☹ Verkehrsverträge bilden diese nicht ab:
 - ☹☹☹ Wertsicherungsklauseln lehnen sich an H49.x – Indizes des Statistischen Bundesamtes an. Diese enthalten den SPNV-Markt nur zu einem kleinen Teil.
 - ☹☹☹ Neben Tabellenentgelten vor allem nicht-monetäre Effekte problematisch:
 - ☹☹☹ Tarifliche Wahlmodelle, Bereitschaftszeiten, etc.
 - ☹☹☹ zusätzliche Ausbildungskosten ...
- ☹☹☹ neuer Personalkostenindex (PKI) zwischen AT und EVU vereinbart:
 - ☹☹☹ von den meisten AT in Neuausschreibungen vorgesehen
 - ☹☹☹ aber nicht in laufenden Verträgen
- ☹☹☹ Erpressungspotenzial der Gewerkschaften bei Verkehrsverträgen ohne jede „Streikresilienz“ ([siehe PI](#))



Problematische Indizierungen (II)

Energie und Material

⚠ Bahnstrom:

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

⚙ Material:

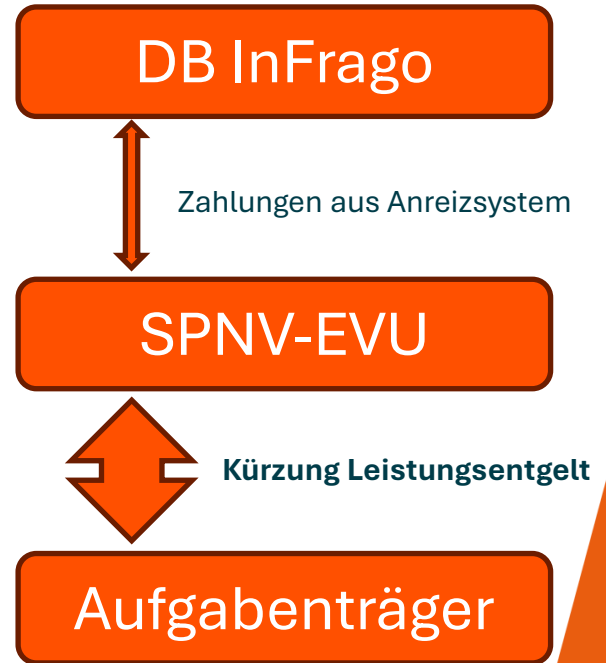
- ⚙ Lieferengpässe: Ersatzteile fehlen
- ⚙ Indizes z. T. völlig an den realen Kostensteigerungen vorbei



Unberechenbare Randbedingungen (I)

Infrastrukturzustand & Baustellen

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



Unberechenbare Randbedingungen (II)

Generalsanierungen zum „Hochleistungsnetz“

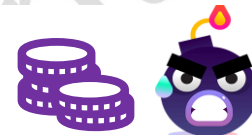
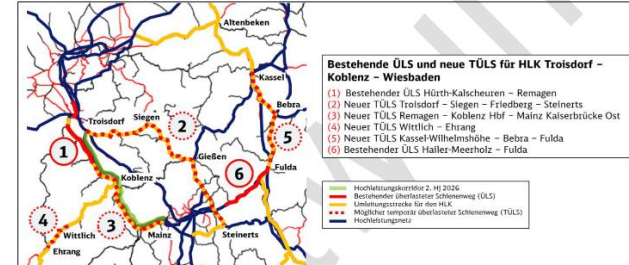
- 🚊 Finanzierung SEV laut **BSWAG-Novelle**:
 - 🚊 Kostenteilung zwischen Bund, Ländern und InFrago
 - 🚊 Rolle des EBA

- 🚊 Organisation SEV:
 - 🚊 Ausschreibung Hamburg-Berlin unter Finanzierungsvorbehalt
 - 🚊 SEV 2026-2030 in drei Losen, dito
 - 🚊 Rahmenvertragsquote von 90% erreichbar?

👉 „TÜLS“en z. T. hunderte Kilometer entfernt

- 📄 Umgang mit Folgekosten in VV völlig offen
 - 📄 Remanenzkosten bei Personal, Fahrzeugen etc.

- 💣 Kostenexplosion: Verdopplung bei der Riedbahn
- 👉 Knotensanierungen ab 2030 ??



Unberechenbare Randbedingungen (III)

Digitale Schiene

Finanzierung unklar

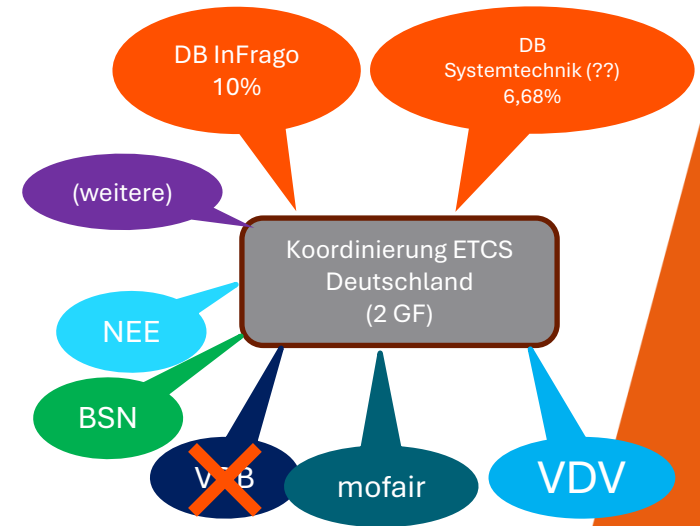
- # technisches Zielbild kann nicht komplettiert werden (FinVe DKS III bisher nicht gezeichnet)
- # National Implementation Plan (NIP) im Entwurf fehlerhaft und nicht ausreichend detailliert; Migrationsszenario InFrago dito

Überarbeitung der Machbarkeitsstudie zeigt:

- # vor 2045 kaum vollständig umsetzbar, industrieller Rollout kaum vor 2030 (Finanzen und Kapazitäten)

Machbarkeitsstudie empfiehlt: Koordinierende Stelle

- # Gründungsdokumente liegen weitgehend vor
- # genauer Aufgabenumfang noch zu klären
- # Rolle des BMDV?
- # BSWAG mit neuen Unklarheiten



? Aufgabenträger wissen nicht, was sie ausschreiben sollen ?
? EVU wissen nicht, was sie kalkulieren sollen ?

Unberechenbare Randbedingungen (IV)

Fahrausweistarife, v. a. D-Ticket



D-TICKET

- ☞ schon immer schwierig:
 - ☞ Tarife stark politisch determiniert
 - ☞ Änderungen Verbundgrenzen („Durchtarifizierungsverluste“)
- ☞ direkte Auswirkungen Deutschlandticket:
 - ☞ unklare Gesamtfinanzierung 2026 ff., bei deutlich steigendem Bedarf
 - ☞ Unsicherheiten Abbonnentenzahlen bei unterdrückter und dann plötzlicher Preisanpassung
- ☞ indirekte Auswirkungen Deutschlandticket
 - ☞ steigende Fahrgastzahlen: Überfüllung, Verspätung, stärkere Verschmutzung, Bedarfshalte werden zu regulären Halten, etc.
 - ☞ Vertragsregime bleibt aber unverändert

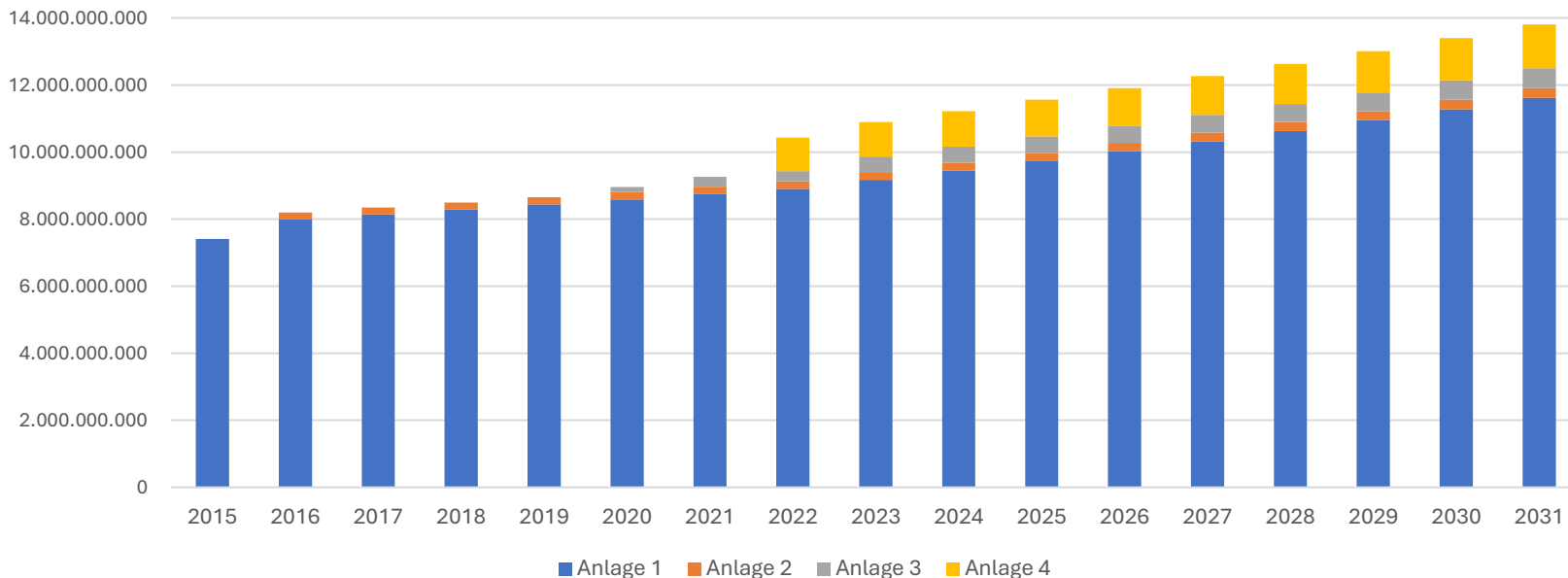
Lösungsansätze

„Verkehrsvertrag 2.0“, 3.0, x.0...

- ✓ (Wieder-) Verlängerung der Wertschöpfungskette
- ✓ Rückkehr zu funktionalen Ausschreibungen, Qualität im Fokus
- ✓ realistischere Indizierungen (z.B. „PKI“, Bahnstromindex)
- ✓ sachgerechte Zuordnung von Verantwortlichkeiten:
 - ✓ Freistellung der EVU von nicht beeinflussbaren Risiken
 - ✓ klarere Haftung InFrago (Beitrag auf dem Weg zur InfraGO)
- ✓ Anpassung der Verkehrsverträge
(Sprechklauseln für Unvorhersehbares, Innovationsbudget)
- ✓ faire Vergabeverfahren
(Ausbildung von Personal, Rückgriff auf Fahrzeugflotten...)
- ✓ deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel



Entwicklung Regionalisierungsmittel (I)



Anlage 1: Regionalisierungsmittel seit 2016, inkl. Dynamisierung

Anlage 2: zusätzliche Regionalisierungsmittel seit 2016 für östliche Bundesländer & Saarland

Anlage 3: +150, 303, 308, 467 Mio. Euro 2020-23, anschließende Fortschreibung um 1,8%

Anlage 4: +1 Mrd. Euro ab 2022, Dynamisierung um 3,0%

Entwicklung Regionalisierungsmittel (II)

- Regionalisierungsmittel Ende 2022
 - um 1 Mrd. Euro p.a. erhöht
 - Dynamisierungsrate auf 3% angehoben;
Trassen- und Stationspreisbremse bis 2025 auf 1,8 % eingefroren
- Übertragung der für 2023 nicht verausgabten Mittel für das Deutschlandticket seitens des Bundes noch immer nicht verlasst (!!!)
- Streit um Deutschlandticket-Finanzierung bremst Einigung zwischen Bund und Ländern zum „Ausbau- und Modernisierungspakt“
- offen, welche staatliche Ebene welchen Beitrag leisten kann und sollte
- Finanzierung des bestehenden Angebots tw. nur noch 2024 gesichert
 - erste Länder mit konkreten Abbestellszenarien
 - Vorgesehene Ausbaumaßnahmen fraglich

3 Punkte zum Mitnehmen

faire Risikoverteilung

passende Indizierungen
(Personal, Energie und
Material)

**Pönale folgt
Verantwortung**
(Infrastruktur & Baustellen)

**Berücksichtigung
politischer
Fahrpreissetzung**
(Deutschlandticket)

Unternehmertum & Effizienz

**Verlängerung
Wertschöpfungskette**
(Fahrzeuge, Werkstatt,
Vertrieb, etc.)

**funktionale
Ausschreibungen**
(Wissen bei EVU nutzen)

**Vereinfachung
Aufgabenträger-
landschaft**

wettbewerbliches Mindset

faire Vergabebedingungen

**Regionalisierungsmittel
erhöhen**
(für Erhalt & Ausbau)

**Rückkehr zum
Mono- oder Duopol
(DB oder Landesbahnen)
ist keine Option !**

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Dr. Matthias Stoffregen

Geschäftsführer

Marienstraße 3

10117 Berlin

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



InFrago:

Von Gemeinwohlorientierung (bisher?) nicht viel zu spüren

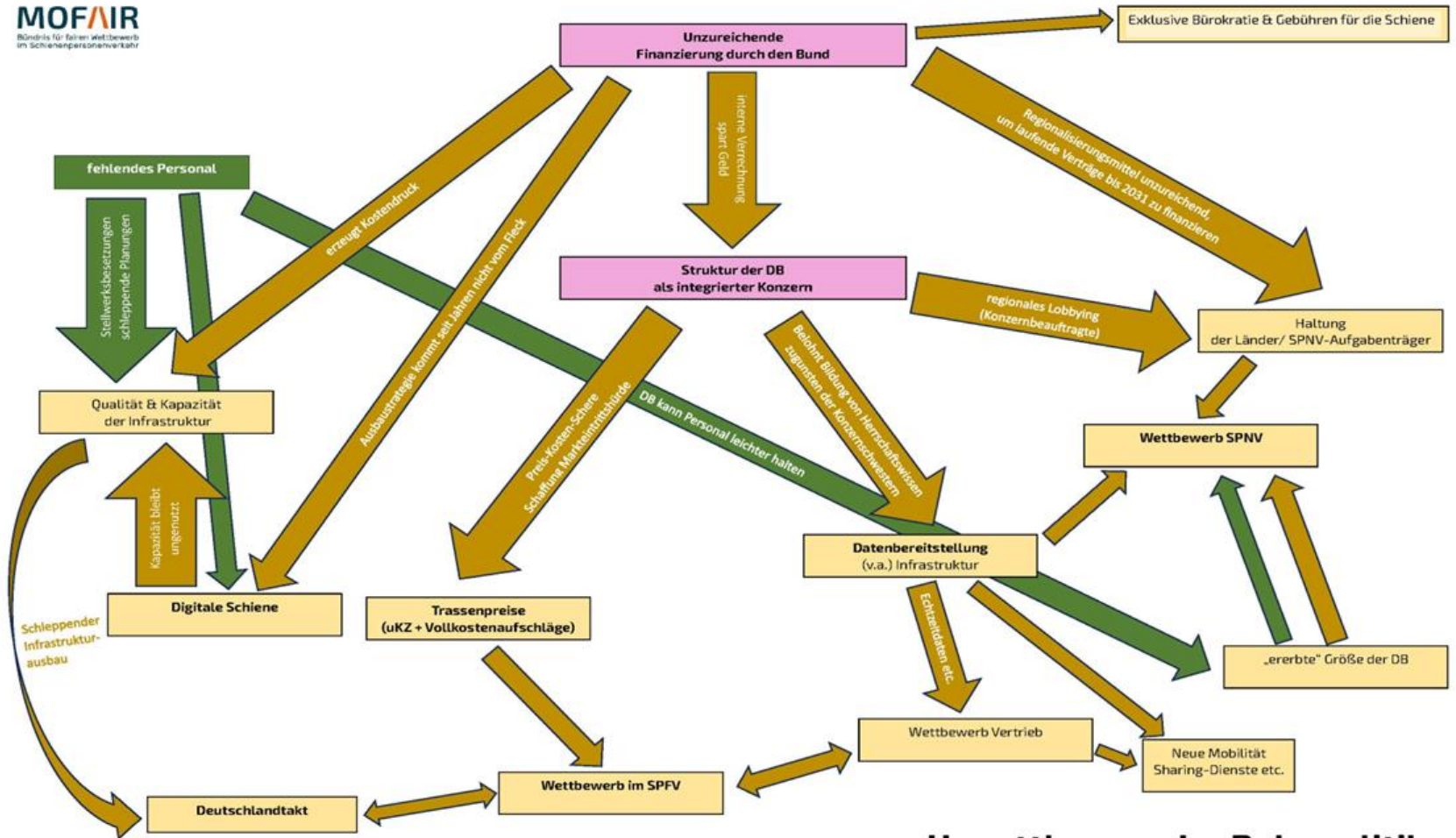
- Trassenpreise steigen 2025/26 und ff. massiv an
- Forderungen nach Sicherheitsleistungen und Vorkasse
- Prozesshanselei: DB InFrago weiter in ungezählten Rechtsstreitigkeiten gegen Entscheidungen der Bundesnetzagentur und des EBA
- Mangelnde Datentransparenz: DB stellt Daten für den Vertrieb und andere Themen nur zögerlich zur Verfügung
- Infrastrukturzustand streckenweise sehr schlecht.
 - Netzzustandsbericht schafft mehr Transparenz.
 - Generalsanierungen werden zum Goldenen Kalb, während Kosten weiter ungebremst steigen



InFrago: (Zwischen-?) Fazit

- „GO“ in der InFrago nicht erkennbar
- Koalitionsvertrag einseitig ausgelegt:
 - keine weitergehende personelle & finanzielle Entflechtung
 - keine Trassenpreisreform
 - (bisher?) keine weitergehende Einbeziehung weiterer infrastrukturbezogener Monopole innerhalb des DB-Konzerns (Bahnstromnetz, Bahnbaugruppe, E&C, Kommunikationstechnik, Fahrplandatenmanagement)
- ➔ zusätzliche, komplizierte Strukturen, um Reformen zu vermeiden
- ➔ Glaubwürdigkeitsproblem bei der Akquise zusätzlicher, dringend benötigter Mittel





Hauptthemen der Bahnpolitik
 – und wie sie zusammenhängen