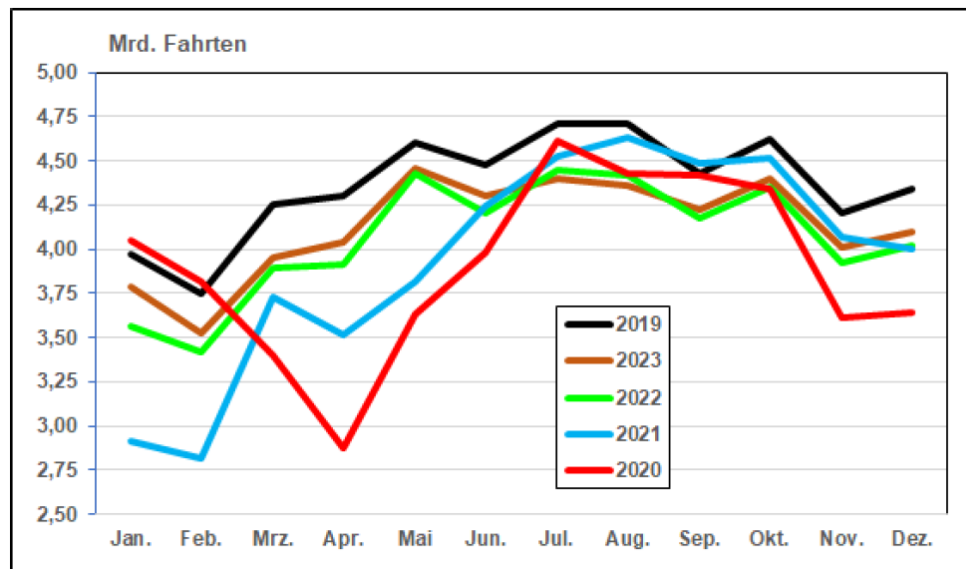


### Ausgangslage:

Die von MB verfolgten Marktentwicklungen im Bereich Personen- und Güterverkehr entwickeln sich insgesamt expansiv.

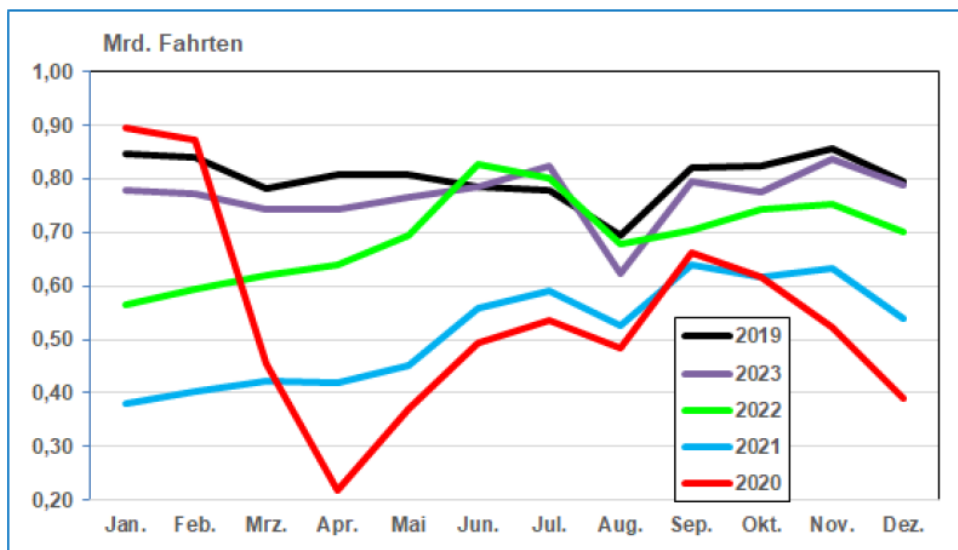
Die Coronafolgen sind mehr oder weniger bewältigt in Bezug auf Verkehrsaufkommen und -leistung. Dazu und den Gesamtmarktveränderungen hat jüngst das BAML<sup>1</sup> folgende Angaben gemacht:

Abbildung P - 4: Monatliche Entwicklung des Individualverkehrs von 2019 bis 2023



Quellen: BAST, BAFA, StBA / Teralytics, eigene Berechnungen

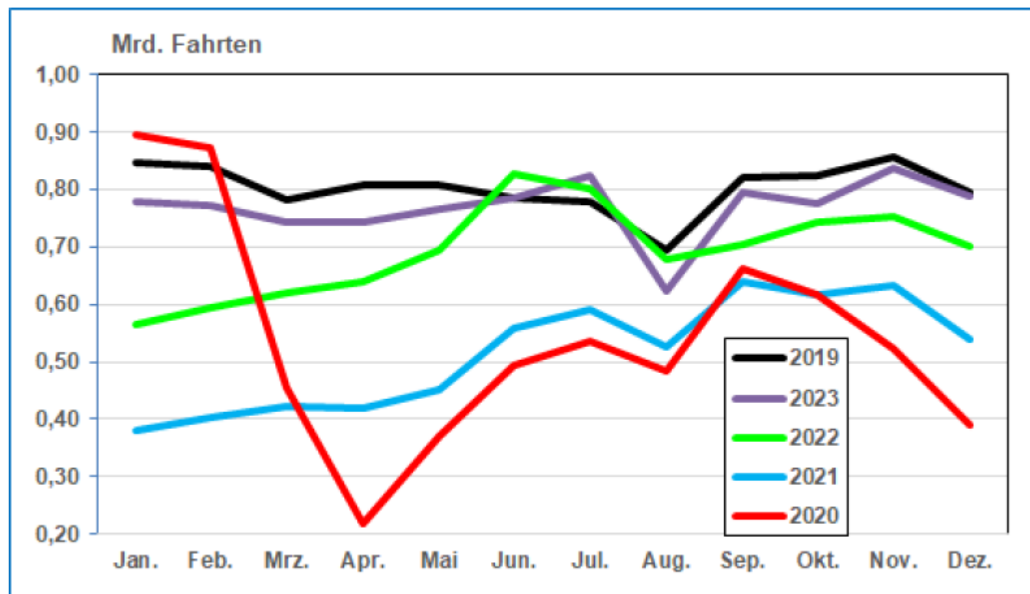
Abbildung P - 6: Monatliche Entwicklung der Fahrtenzahl im ÖPNV von 2019 bis 2023  
(VDV-Unternehmen, 2023 ohne SPNV)



Quellen: VDV

<sup>1</sup> BAML, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2023/24.

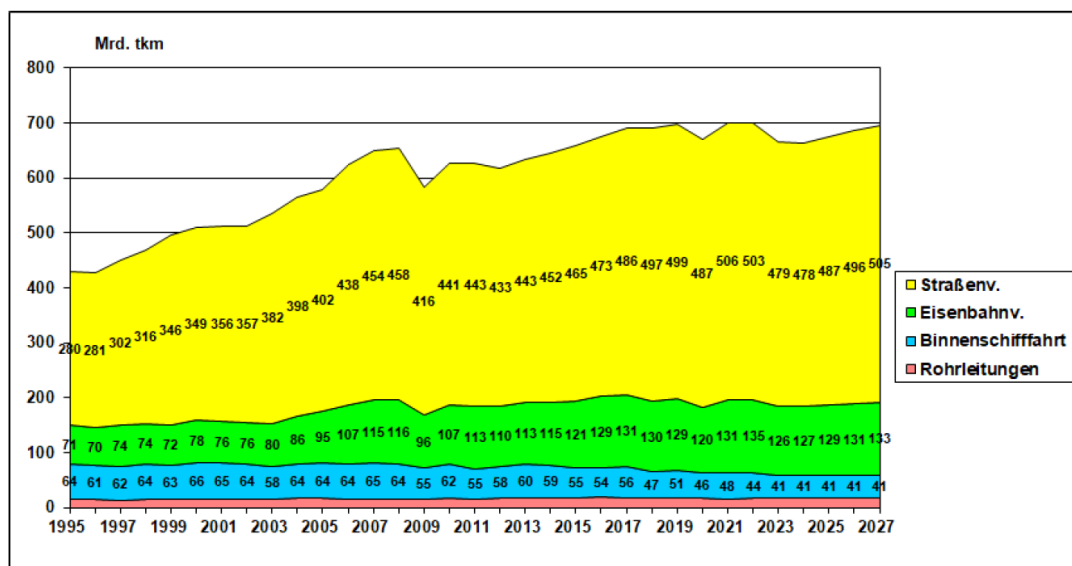
**Abbildung P - 6: Monatliche Entwicklung der Fahrtzahl im ÖPNV von 2019 bis 2023 (VDV-Unternehmen, 2023 ohne SPNV)**



Quellen: VDV

Wachsende Märkte schlagen sich jedoch nicht in steigenden Marktanteilen für den präferierten Verkehrsträger Schiene nieder, denn zeitgleich z.B. zum wachsenden Schienengüterverkehr (SGV) expandierte auch die Gesamtmarktentwicklung.

**Abbildung G - 4: Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern**



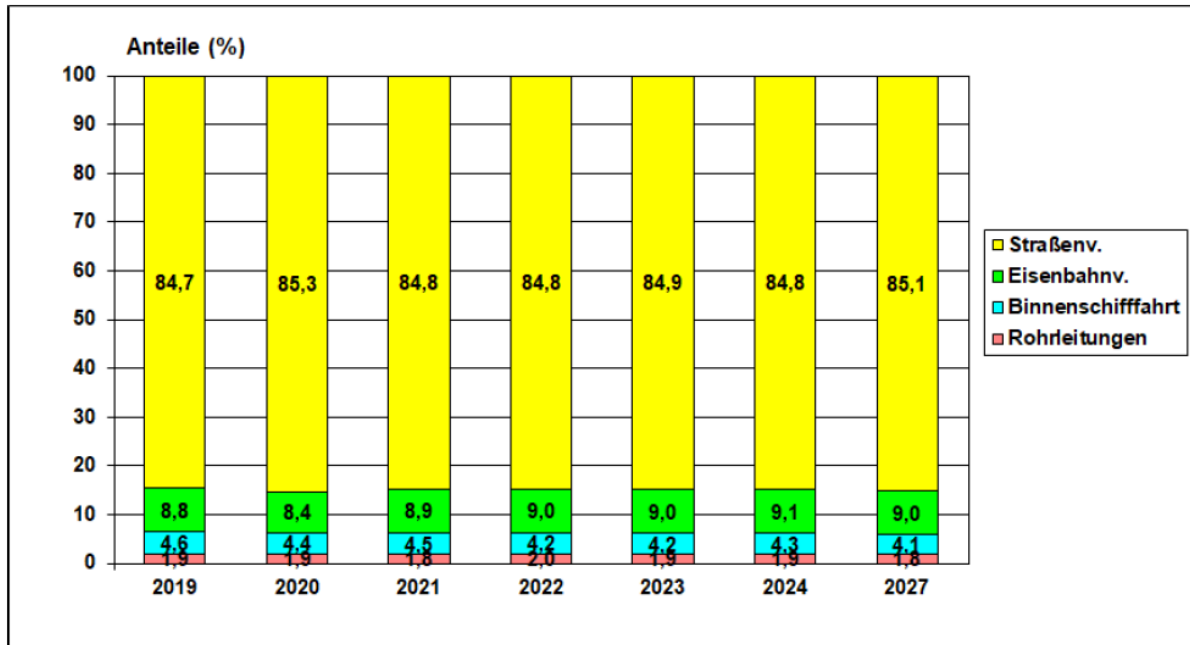
Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Folge: Wir treten intermodal seit Beginn der Marköffnung im Wesentlichen auf der Stelle. Zum Teil kam leider zu temporären Marktanteilsverlusten dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers. Noch immer ungelöst ist der Umstand, dass in Deutschland eine Entkopplung von Wirtschaftsleistung und Verkehrsleistung noch immer nicht gelingt.

## Mehr Bahnen - Tätigkeitsbericht 2023

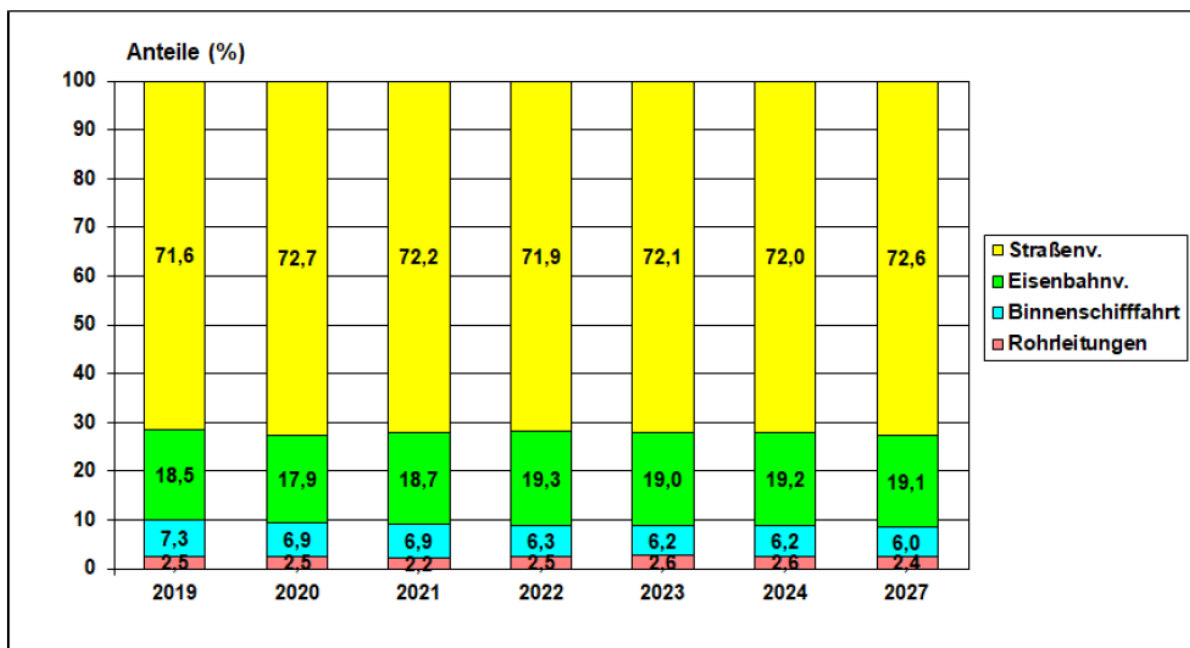
Die folgende Darstellung zu den Marktanteilen des SGV stellt tatsächlich die Situation besser (!) dar, als sie tatsächlich ist, da die Gutachter des BAML zusätzlich auf die Betriebsdatenstatistik von Destatis zurückgreifen. Damit entstehen größere Jahreswerte, als sich diese auf der Basis der Verkehrsstatistiken ergeben würden. Dieses Qualitätsproblem ist seit vielen Jahren bekannt und noch immer ungelöst. Nach wie vor bedarf es – mit Blick auf die Zahlen – eines fortgesetzten Einsatzes „pro Schiene“.

Abbildung G - 1: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger



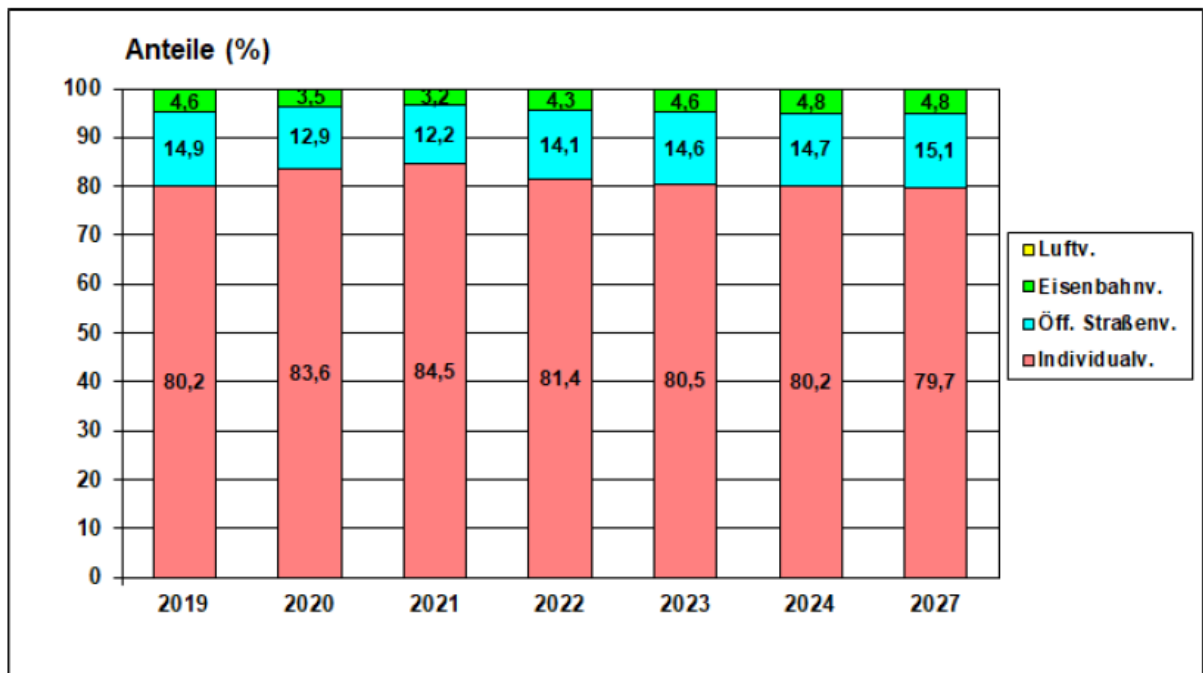
Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G - 2: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



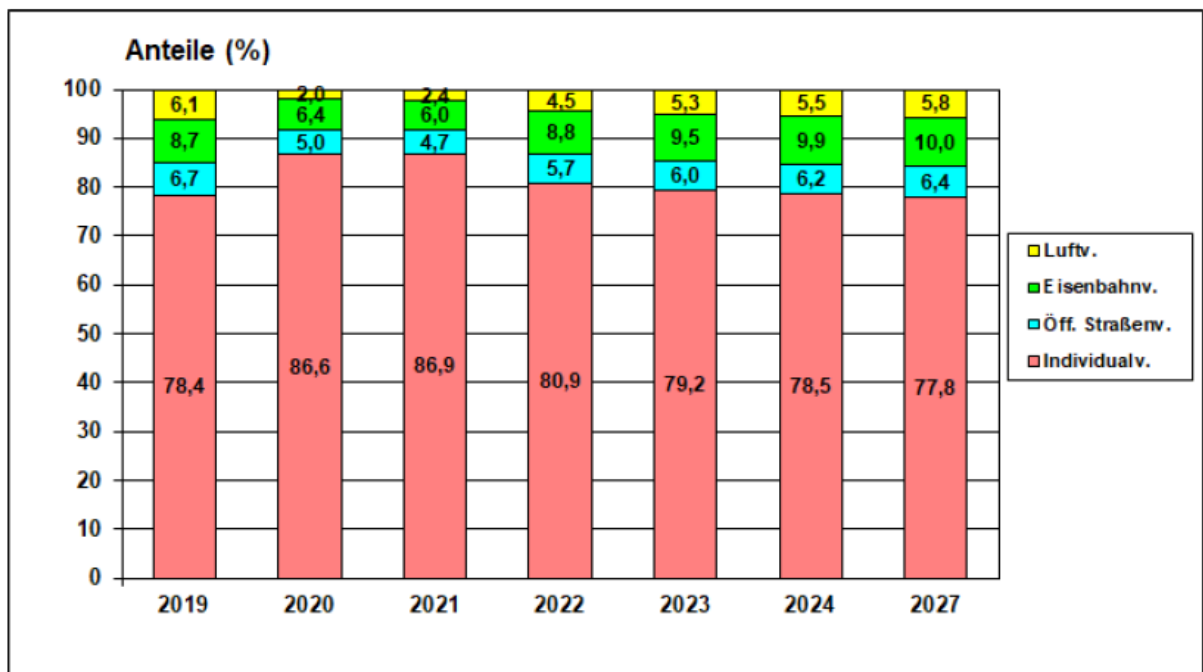
Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung P - 1: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Abbildung P - 2: Modal Split der Personenverkehrsleistung



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Sorge bereitet aus unserer Verbandssicht auch bzw. noch immer, dass der deutsche Markt noch immer weit entfernt ist von einem echten Level Playing Field. Echte Promotoren dieses eigentlichen Kernziels der in den 1990er Jahren gestarteten Marktöffnung in Europa sind inzwischen leider fast vollkommen verstummt.

## Mehr Bahnen - Tätigkeitsbericht 2023

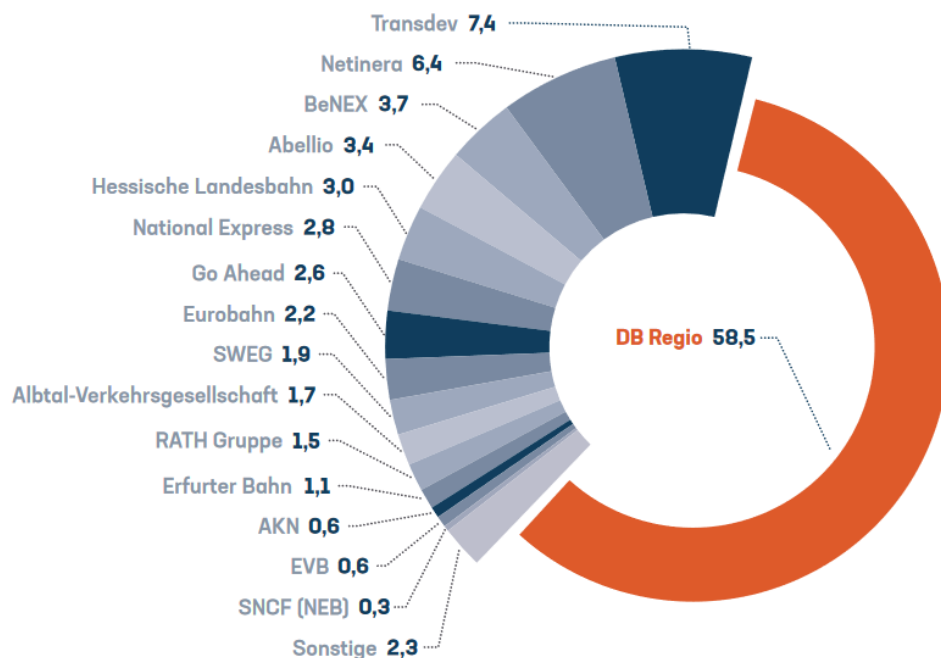
In 2023 wurden im Güterverkehr mehrere Unternehmen an staatliche Gesellschaften (u.a. wurde das private EVU HSL an die inzwischen zur FS gehörenden TX Logistik) veräußert, insolvenzbedingt auch eines im Nahverkehr.

Damit vergrößert sich der unter (mehrheitlich) staatlichem Einfluss stehenden Bahnen erneut. Der Marktanteil „echter“ Privater EVU wird um die 5% der Verkehrsleistung geschätzt. Niemand dokumentiert derzeit systematisch diese Dysfunktionalitäten des Marktes. Eine Diskussion zu dieser faktischen Verstaatlichung privater Akteure fand nicht statt, sieht man von der Einrede von MB ab.

Der intramodale Wettbewerb entwickelt sich unterschiedlich:

Im Fernverkehr findet faktisch so gut wie kein Wettbewerb statt. DB Fernverkehr hält um die 98% Marktanteil und bestimmt sowohl das Marktgeschehen in diesem Segment als auch die gesamte Aus- und Neubaustategie der Schieneninfrastruktur, heute DB InfraGo, und prägt damit auch die Rahmenbedingungen der anderen Teilmärkte des Schienenverkehrs.

### Marktanteile Stand September 2023, in Prozent

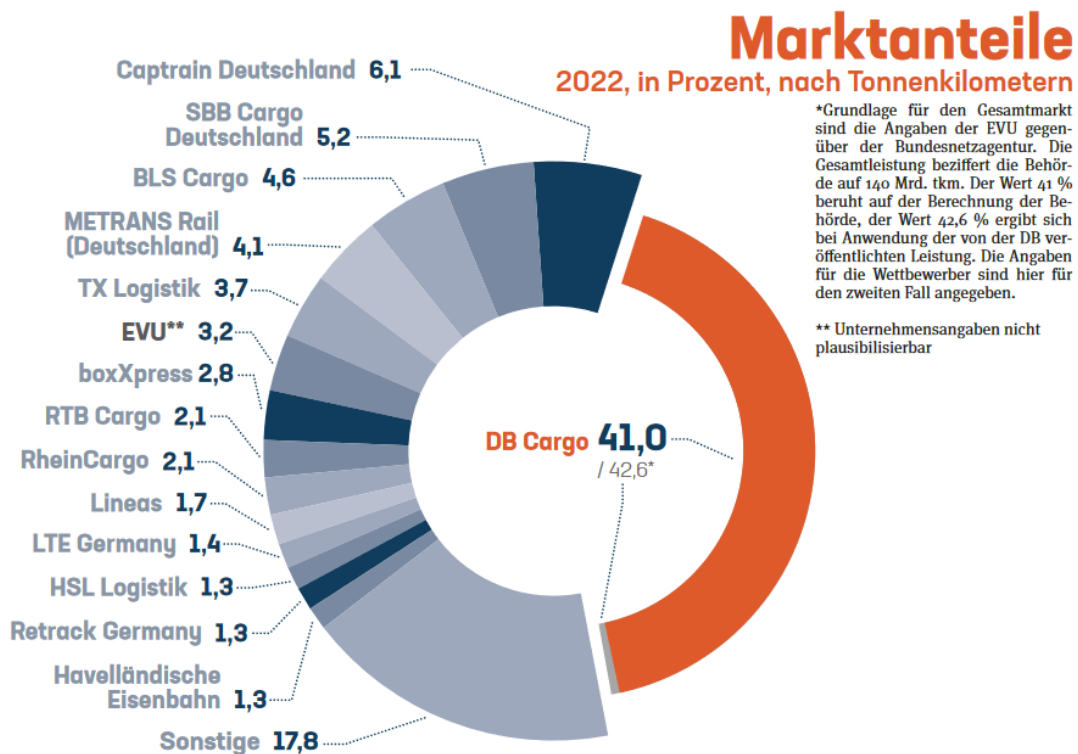


Im Nahverkehr dominieren inzwischen ebenfalls Staatsbahn(ableger). DB Regio gilt noch immer als Platzhirsch.

Im Güterverkehr dominieren inzwischen Nicht-DB-EVU, ganz überwiegend Unternehmen mit ebenfalls staatlichem Hintergrund. Insofern bedarf es in den genannten Segmenten auch „mehr privater Bahnen“.

Vertreter dieser Unternehmen ist der Verband „Die Güterbahnen“, vormals „NEE“. Seine Rechercheergebnisse sind hier dargestellt. Alle wesentlichen Wettbewerber haben tatsächlich einen Staatsbahnhintergrund, so z.B. SBB, BLS, FS, SNCF; selbst Metrans oder boxxpress sind dem nicht-staatlichen Bereich nicht zuzuordnen, da die Anteilseigner zu wesentlichen Teilen öffentlicher bzw. kommunal/städtischer Natur sind.

### SCHIENENGÜTERVERKEHR



Sie ringen auch nach über zwanzig Jahren Verbandsarbeit um Gehör in der Berliner Regierungszentrale, hier hat DB Cargo noch immer die Poolposition inne. Und dass, obwohl sich ihr Marktanteil seit Marktöffnung mehr als halbiert hat.

### Tätigkeiten gemäß Satzungszweck in 2022 und 2023

Bei der o.g. Einschätzung zur Gesamtmarktentwicklung steht MB keineswegs allein da.

In mehreren Gesprächen mit verschiedenen Vertretern von Unternehmen, Ministerien und Verbänden, wurde, allerdings ohne große Öffentlichkeit, die Sorge geäußert bzw. geteilt, dass der „deutsche Weg“ der Marktöffnung weder im Falle des Güterverkehrs noch im Falle des Personenverkehrs reüssiert, dass der Deutschland-Takt faktisch zum Misserfolg bestimmt ist und für den Güterverkehr, aller gegenteiligen Bekundungen zum Trotz als Bedrohung zu verstehen ist. Beispiele für diese „Einäugigkeit“ sind u.a. die Einführung der DAK und des „Standards“ ETCS, wo erkennbar ohne notwendige systemische und offene Analysen Investitionsrisiken gigantischen Ausmaßes aufgebaut wurden.<sup>2</sup> Ohne Aspekte der Finanzierbarkeit werden Budgets, die für die Implementierung des Deutschlandtaktes notwendig sind, die sich derzeit auf über 100 Mrd. € beziffern lassen.

Der Vorstand hat für MB durch verschiedene schriftliche Beiträge in ausgewählten Fachpublikationen am öffentlichen Diskurs um kurzfristige und strategische Probleme des Schienen(güter)verkehrs (Preise, Kosten, Qualität, Infrastruktur) teilgenommen.

<sup>2</sup> Aus Nutzerperspektive hat der Netzbeirat, das Kundengremium bei DB Netz gem. § 38 AEG, und beraten durch HTC, mehrfach auf diese Fehlentwicklungen hingewiesen. Alle Einlassungen blieben ohne erkennbare Reaktion.

## **Mehr Bahnen - Tätigkeitsbericht 2023**

Auch in dem vergangenen Jahr gab es wie auch schon im Jahr zuvor Bemühungen, unser Netzwerk als Nukleus zu positionieren, um eine „Plattform für Systemfragen des Schienenverkehrs“ zu etablieren. Hintergrund: Allgemein wurde von anderen Stakeholdern zuvor bemängelt, dass mit Standesvertretern eben nicht alle notwendigen systemischen Fragestellungen einer erfolgreichen Branchenentwicklung offen und sachbezogen erörtert werden können, da dazu ein unabhängiger, intellektueller und fachlicher Blick jenseits aller möglichen Verbands(mitglieder)interessen über den Tellerrand unabdingbar ist, seitens kurzfristiger, politischer Erwägungen dies jedoch zu oft sogar ungewollt ist. Insofern wird genau eine solche Plattform vermisst. Die im vergangenen Jahr diskutierten Ansätze für eine Kooperation mit anderen Stakeholdern für einen möglichen Aufbau der „Plattform für Systemfragen“ konnten allerdings noch nicht realisiert werden.

Die genannten Bemühungen für „Mehr Bahnen“ sollen im laufenden Jahr fortgesetzt werden.

### **Mitglieder**

Die Situation bei den Mitgliedern von MB hat sich nicht verändert.

Im Jahr 2023 hatten MB 8 Mitglieder.

Neue Mitglieder konnten leider nicht gewonnen werden.

### **Finanzen**

Zum Jahresende 2023 wies unser Commerzbank-Konto ein Guthaben von 154,18 € auf.

Finanzielle Aufwände außerhalb der regelmäßig abzuführenden Gebühren entstanden dem Verein nicht, da auch in diesem Jahr die Aktiven die im Rahmen ihres Wirkens entstandenen finanziellen Belastungen selbst getragen haben. Meinen herzlichen Dank dafür an Alle, die sich hier aktiv einbringen!