

PRESSEMITTEILUNG

Berlin, 10.10.2017

5. Wettbewerber-Report Eisenbahn 2017/18

Wettbewerber fordern von der künftigen Bundesregierung klares Bekenntnis zur Schiene

- **Marktanteile steigen auf Rekordmarken: über 30 Prozent im Personennahverkehr, über 40 Prozent im Güterverkehr**
- **Fernverkehr weiterhin Closed Shop der DB AG**
- **Anteil der umweltfreundlichen Schiene am Verkehrsmarkt stagniert jedoch**
- **Deutschland braucht eine Bahnreform II für die Verkehrswende**

33 Prozent der Zugkilometer im Schienenpersonennahverkehr, 41 Prozent der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr und 72 Prozent Marktanteil auf dem deutschen Waggon-Vermietmarkt: Die Wettbewerber im Schienenverkehr sind weiter auf Wachstumskurs. Das zeigt der heute in Berlin vor Politik, Verbänden und Bahnwirtschaft vorgestellte 5. Wettbewerber-Report. Lediglich dem Fernverkehr fehlen mit 99 Prozent Marktanteil der DB AG weiterhin positive Impulse.

Aber: Im wachsenden Verkehrsmarkt ist die Leistung der Schiene zwar gestiegen. Der Straßenverkehr wächst jedoch absolut und im Güterverkehr auch relativ stärker als die Schiene. „Eine neue Bundesregierung muss Ernst machen mit der Verkehrsverlagerung. Deutschland braucht die Verkehrswende. Die Zeit ist reif für eine Bahnreform II, die durch mehr Wettbewerb den umweltfreundlichsten Verkehrsträger stärkt“, lautet das Fazit der drei Herausgeber: dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen NEE, mofair, dem Verband der Wettbewerbsbahnen im Schienenpersonenverkehr, sowie dem Verband der Güterwagenhalter VPI.

95,4 Milliarden Kilometer legten Fahrgäste im Jahr 2016 auf Deutschlands Schienen zurück. Damit stieg der seit Jahren nahezu unveränderte Marktanteil im Personenverkehr auf knapp über 8 Prozent. Mit 116,2 Milliarden Tonnenkilometern sank die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr 2016 nach Jahren des Wachstums um 0,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der seit zehn Jahren stagnierende Marktanteil im Güterverkehr sank von 18,0 auf 17,6 Prozent.

Als „Motor für die Entwicklung des Schienenmarktes“ bezeichnete Stephan Krenz, mofair-Präsident, die Wettbewerbsbahnen und verweist auf aktuelle Zahlen des Reports: Erstmals überstieg ihr Anteil im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 2016 die 30-Prozent-Marke. Das steile Wachstum dürfte anhalten: 55,9 Prozent der abgeschlossenen Vergaben gingen 2016 an Wettbewerbsbahnen, und in den nächsten Jahren stehen weitere große wettbewerbliche Vergaben an. „Schon jetzt ist sicher: 2020 werden wir die 40-Prozent-Marke toppen“, fuhr Krenz fort.

Die Zahlen und Analysen machen deutlich: Wo der Markt offen ist, entwickelt sich ein Wettbewerb zugunsten des Kunden. Daran mangle es jedoch im Fernverkehr, so mofair-Chef Stephan Krenz. „Das Open-Access-Modell im Schienenpersonenfernverkehr sichert den Closed Shop der DB AG“, kritisiert Krenz kaum überwindbare Zugangshürden für Wettbewerber

– 23 Jahre nach der ersten Bahnreform.

Im Schienengüterverkehr schicken sich die Wettbewerbsbahnen an, gemeinsam den bisherigen Marktführer DB Cargo von Platz 1 zu verdrängen. Hier lagen die Wettbewerbsbahnen 2016 bereits bei einem Marktanteil von 40,9 Prozent. Rund 15 Prozentpunkte legten sie allein in den vergangenen fünf Jahren zu. „Mittelfristig rückt im Schienengüterverkehr eine Aufteilung Fünfzig zu Fünfzig zwischen den Wettbewerbsbahnen und der DB AG in greifbare Nähe“, so Ludolf Kerkeling, NEE-Vorstandsvorsitzender.

Neben zahlreichen politischen Fehlanreizen hemmen vor allem die Infrastrukturpolitik von Bund und DB das Wachstum, so Kerkeling weiter. Zu geringe Bundesmittel für Neu- und Ausbau, massive Behinderungen durch ineffiziente Bauarbeiten und vor allem überproportional steigende Nutzungskosten schwächen die Schiene im Verkehrsmarkt. Die Halbierung der Trassenpreise und einen am Deutschland-Takt orientierten schnellen Netzausbau benennen die drei Schienenverbände als zentrale Sofortmaßnahmen einer Bahnreform II. Kerkeling: „Die Gewinnorientierung der Netz-, Bahnhofs- und Bahnstromgesellschaften der DB AG muss beendet werden.“

„Die Schiene besitzt das Potenzial, die verkehrspolitischen Herausforderungen der Zukunft zu meistern, wenn Rahmenbedingungen, Qualität und Innovation stimmen“, stellte Malte Lawrenz, Vorsitzender des VPI, fest. Dafür müssten Politik und Bahnsektor gemeinsam sorgen. Ohne eine Verschiebung des Modal Split, also des relativen Anteils am Verkehrsmarkt, zugunsten der Schiene werde es Deutschland nicht gelingen, das prognostizierte Wachstum der Personen- und Güterverkehre zu bewältigen – nicht mengenmäßig und schon gar nicht klimafreundlich. Er betonte das Interesse der gesamten Bahnbranche an einer Innovationsoffensive zusammen mit der neuen Bundesregierung. „Wir müssen jetzt die Forschung staatlich bündeln und das System Eisenbahn gemeinsam weiterentwickeln“, sagte Lawrenz.

Infrastruktur, Marktanteile, Rahmenbedingungen – der Wettbewerber-Report beleuchtet die Entwicklungen auf Schienenverkehrsmarkt im Zweijahresrhythmus. Auf Basis einer Bestandsaufnahme mit aktuellen Zahlen, geben die Herausgeber Empfehlungen, wie das große Potenzial der Branche besser genutzt werden kann. Dabei nimmt der Report sowohl den intramodalen als auch den intermodalen Wettbewerb in den Blick. Erstmals beteiligte sich dieses Jahr auch der VPI an der Herausgabe. Eine Kurzfassung des Wettbewerber-Reports als Broschüre finden Sie als Anhang an dieser Pressemitteilung sowie auf den Homepages der Verbände. In Kürze ist das komplette Gutachten ebenfalls auf den jeweiligen Homepages abrufbar.

Für Fragen wenden Sie sich bitte an:

Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair, (0160) 969 061 43, matthias.stoffregen@mofair.de
Peter Westenberger, Geschäftsführer NEE, (0170) 485 48 64, westenberger@netzwerk-bahnen.de
Jürgen Tuscher, Geschäftsführer VPI, (0176) 103 15 197, tuscher@vpiahamburg.de