

mofair, NEE und VPI: Wettbewerber-Report 2017/2018

# Wettbewerber legten kräftig zu

Anfang Juli hatte die Deutsche Bahn AG (DB) ihren Wettbewerbsreport vorgelegt. Nun folgten am 10. Oktober die Wettbewerber mit ihrem Report, dem fünften seines Zeichens. Im Unterschied zur DB erstellen sie die Übersicht nur alle zwei Jahre – diesmal für 2017/2018. Erstmals mit dabei als Herausgeber – neben mofair und dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen – der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI). Neben positiven Entwicklungen aus Sicht der Herausgeber gab es eine Reihe von kritischen Anmerkungen zu Entwicklungen auf der Schiene.



Im Schienengüterverkehr haben die Wettbewerber der DB über 40 Prozent Marktanteil.

Bleiben wir erst einmal bei einigen Zahlen aus dem Report: Bei beförderten Personen konnten die Bahnen im vergangenen Jahr punkten. 95,4 Milliarden Kilometer legten Fahrgäste im Jahr 2016 auf Deutschlands Schienen zurück. Damit stieg der Marktanteil im Personenverkehr von 7,8 auf 8,3 Prozent. Alle Schienenpersonenverkehre zusammengenommen legten 2016 im Vergleich zu 2015 um 4 Prozent zu. Demgegenüber sank 2016 mit 116,2 Milliarden Tonnenkilometern die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr nach Jahren des Wachstums um 0,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der seit zehn Jahren stagnierende Marktanteil im Güterverkehr fiel von 18 auf 17,6 Prozent. Der Lkw punktete hier mit stark gesunkenen

Energie- und Infrastrukturkosten. Zwar gab und gibt es seitens der Politik die klare Forderung, die Güterverkehre zunehmend von der Straße auf die Schiene zu verlagern, doch bislang ist es nicht gelungen, die Weichen dafür zu stellen. Bis 2020 will Deutschland seine Treibhausgasemissionen um 40 Prozent senken, so das erklärte Regierungsziel. Doch nach einer aktuellen Einschätzung des Bundesumweltministeriums dürfte maximal eine Minderung zwischen 31,7 und 32,5 Prozent verglichen mit 1990 erreicht werden. Als eine der wichtigsten Ursachen hierfür werden ausbleibende Emissionssenkungen im Verkehrsbe- reich genannt. „Die Politik steht“, so der Wettbewerber-Report, „daher weniger vor der Frage, ob sie Verkehr

verlagern will, sondern wie viel und welche Maßnahmen dafür ergriffen werden müssen“. Und da bietet sich die Schiene – klimafreundlich und elektromobil – geradezu an. Der Anteil der Verkehrsleistung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen liegt im Schienengüterverkehr (SGV) bei knapp 94 Prozent, 90 Prozent beträgt sie im Personenverkehr. Das Problem derzeit noch: Elektrisch betriebene Fahrzeuge können nur auf 60 Prozent der Netzlänge unterwegs sein. Mit fortschreitender Elektrifizierung und der Nutzung von Hybrid-Wasserstoff-Elektroantrieben könnte der Diesel mittelfristig zum Auslaufmodell werden.

Doch es bleibt eine politische Weichenstellung. EEG-Umlage, Emissionshandel, Trassengebühren und Lärm-minderung, alles finanzielle Posten, mit denen sich die Schiene herumschlagen muss und die die Gewinn-Margen, aus denen neue Investitionen geleistet werden können, drücken.



Stephan Krenz  
Präsident von mofair

Dem stehen auf Straßenseite im Gütertransfer sinkende und bei den Bussen überhaupt keine Mautgebühren gegenüber. Die Kostenschere zwischen Straße und Schiene ist so deutlich weiter auseinandergegangen, stellt der Wettbewerber-Report fest.

## Infrastruktur

Deutlich kritisch setzt sich der Report mit der Bahninfrastruktur auseinander. Jahrzehntlang wurde sehr wenig in das Netz investiert. Die Konsequenz: Engpässe an Knotenpunkten und auf Hauptkorridoren. Statt Ausbau fand Abbau statt: Ein Drittel aller Bahnhöfe wurde geschlossen, Gleise und Weichen wurden gekappt und Überholgleise zurückgebaut. Rund 8000 Kilometer Strecke gingen seit 1994 verloren. Ein Rückgang um knapp 20 Prozent, während die Gesamtlänge der Autobahnen in diesem Zeitraum um 16 Prozent zugenommen hat.

Es gibt zwar seit einigen Jahren Bemühungen, den Rückstand an Instandsetzung und Erneuerung entschiede-



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender des NEE

## Trassenpreise vs. Straßenmaut

DER TRASSENPREIS STEIGT, DIE STRASSENMAUT SINKT  
Entwicklung von Lkw-Maut und Trassenpreisen (Basis: 100 = 2010)



Selbst bei einer Halbierung der Trassenpreise würde die Schere nicht geschlossen.

ner anzugehen. Mit der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II“ (LuFV II) werden pro Jahr für die Infrastruktur rund 5,6 Milliarden Euro ausgeschüttet. Doch das durchschnittliche Anlagenalter wird in den nächsten Jahren nur sehr langsam sinken. Und: Die intensive Bautätigkeit schränkt den Personenreise- und Güterverkehr ein. „Als hinderlich für die Netzmodernisierung erweist sich, dass die DB Netz ihre Aktivitäten zu wenig an den verkehrlichen Erfordernis-

sen ausrichtet – und zu stark an den Absichten des Mutterkonzerns DB AG, Gewinn zu erzielen“, heißt es im Report. Allein zwischen 2006 und 2016 stieg der Anteil am EBIT des DB-Konzerns, der in der wettbewerbsfreien Infrastruktur erwirtschaftet wurde, von 18,6 auf 50,4 Prozent.

## SPNV und SPFV

Als „Motor für die Entwicklung des Schienenmarktes“ bezeichnete Stephan Krenz, mofair-Präsident, die

ANZEIGE

**Abellio wächst dynamisch**  
Fairer Wettbewerb auf der Schiene kennt nur einen Sieger: unsere Fahrgäste!

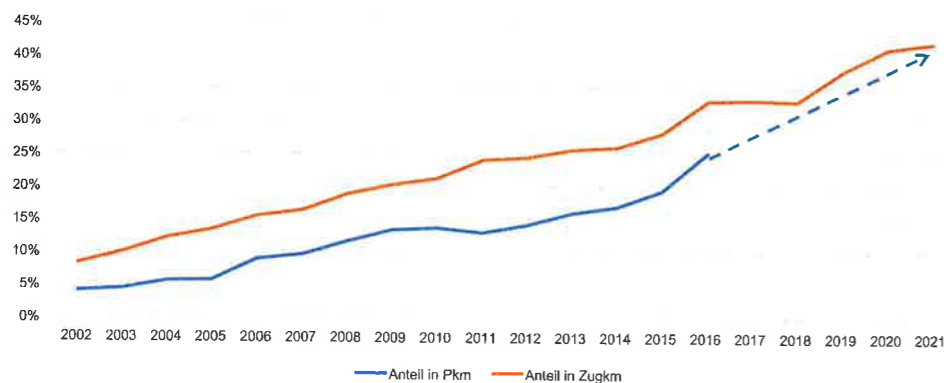
www.abellio.de

abellio  
Jeder Mensch hat Ziele.  
Wir bringen Sie hin.

FOTOS: UH, DOROTHEA TUCH (3); GRAFIKEN: WETTBEWERBER-REPORT 2017/2018



## Marktanteil der Wettbewerbsbahnen im SPNV



Der Unterschied in Personenkilometern und Zugkilometern rührt daher, dass in den vergangenen Jahren viele Strecken vergeben wurden, die kilometermäßig umfangreich, aber von den Passagierzahlen her geringer waren als zum Beispiel in Ballungsräumen wie München oder Berlin. Das wird sich mit den Vergaben für die kommenden Jahre etwas ändern.

Wettbewerbsbahnen und verweist auf aktuelle Zahlen: 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. Auf jedem gefahrenen Kilometer werden heute in den Zügen des SPNV gut 50 Prozent mehr Passagiere als noch vor 20 Jahren befördert. Die Verkehrsleistung stieg von 1996 bis 2016 von 31,1 auf 54,3 Milliarden Personenkilometer an. Einen großen Anteil daran haben die Wettbewerbsbahnen, im Report wird mittelfristig sogar eine 50:50-Aufteilung des Marktes zwischen Wettbewerbern und DB angepeilt.

Im SPNV hat sich der Wettbewerb gut entwickelt – nicht zuletzt zugunsten der Kunden. Daran mangle es jedoch im Fernverkehr, so Krenz. „Das Open-Access-Modell im Schienenpersonennahverkehr sichert den Closed Shop der DB AG“, kritisierte Krenz kaum überwindbare Zugangshürden für Wettbewerber – 23 Jahre nach der ersten Bahnreform. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist es dem Monopolisten in den vergangenen 20 Jahren nicht gelungen, die Verkehrsleistung wesentlich zu steigern. Im Gegenteil, es kam sogar zu Fahrgastverlusten. In der Preisschlacht

mit dem Straßenkonkurrenten FlixBus konnte die DB zwar Positionen wieder gutmachen, aber das durch Sparpreise und Rabattangebote, die zu einem erheblichen Teil von den Unternehmen des Nahverkehrs finanziert wurden.

### SGV

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 50 zu 50 zwischen den Wettbewerbsbahnen und der DB AG in greifbare Nähe“, so Ludolf Kerke-

ling, NEE-Vorstandsvorsitzender. Der eingangs erwähnte geringere Marktanteil des SGV resultiert nicht zuletzt aus den schwierigen Rahmenbedingungen, unter denen er sich in Deutschland behaupten muss. Zum Beispiel verteuerten sich die Nutzungsgebühren für Schienentrassen von 2010 bis 2016 um 15,7 Prozent. Beim Lkw wurde im gleichen Zeitraum die Maut um 17 Prozent gesenkt. Außerdem wird die Maut nur auf 2,5 Prozent des deutschen Straßennetzes erhoben, die Trassengebühr wird auf dem gesamten Schienennetz fällig.

Neben zahlreichen politischen Fehlansätzen hemmen vor allem die Infra-

strukturpolitik von Bund und DB das Wachstum, so Kerke-ling 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. Kerke-ling: „Die Gewinnerorientierung der Netz-, Bahnhofs- und Bahnstromgesellschaften der DB AG muss beendet werden.“

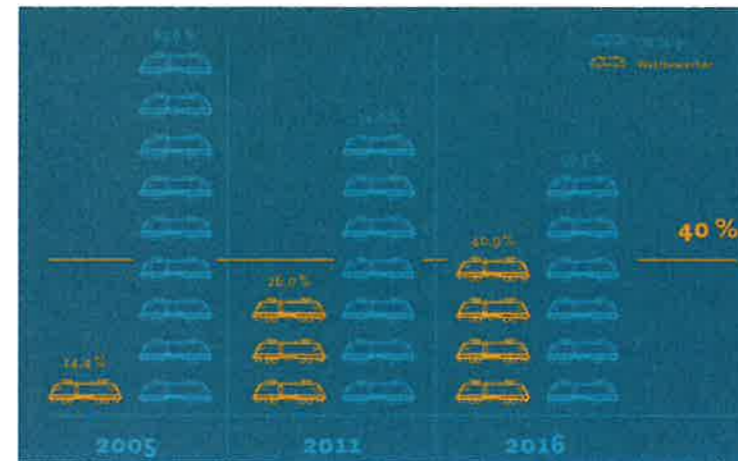
### Waggon-Vermieter

72 Prozent beträgt der Marktanteil privater Wagenhalter auf dem deutschen Waggon-Vermietermarkt. Allerdings sind in diesem Sektor private Anbieter bereits seit über 100 Jahren aktiv. Der Markt teilt sich wie folgt:



Malte Lawrenz  
Vorsitzender des VPI

## Wettbewerbsituation Intramodal



Wettbewerbsbahnen weiter im Aufwind.

Sie erreichen 2016 erstmals einen Marktanteil von über 40%.

Trotz guten Abschneidens konnten 2016 die Wettbewerbsbahnen die Verluste an Marktanteilen der Schiene im Güterverkehr (von 18 auf 17,6 Prozent gegenüber Straße und Binnenschifffahrt), die durch den Rückgang bei der DB Cargo entstanden, nicht auffangen. In Jahren zuvor war dies gelungen.

Rund ein Drittel der Wagen gehören deutschen Vermietungsgesellschaften, circa 28 Prozent gehören dem DB-Konzern und die restlichen werden von ausländischen Haltern betrieben. Hervorgehoben wird in dem Report, dass mittlerweile 53,7 Prozent aller Wagenvermietungsunternehmen, die Mitglied im VPI sind, mit sogenannten Flüsterbremsen fahren. Dies deckt sich mit Angaben der DB, die ebenfalls über 50 Prozent ihrer Wagen mit diesen neuen Bremsen ausgestattet hat. Bemängelt wird, dass die Zulassungsverfahren für Eisenbahnwagen in Deutschland äußerst komplex und aufwendig sind. So können Innovationen im Vergleich zur Straße und sogar zur Luftfahrt weitaus schwerer auf die Schiene gebracht werden.

### Bahnreform II

Eine Forderung, der sich alle drei Verbände zu eigen gemacht haben, ist die nach einer Bahnreform II. Die Eisenbahn soll endlich am Verkehrswachstum überdurchschnittlich partizipieren. „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 men-

genmäßig 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“, so Lawrenz.

Im Wettbewerber-Report wird die Politik aufgefordert, das Thema Schienenverkehr zielgerichtet als Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu steuern. Sie soll dazu unabhängig von der DB AG mit eigener Kompetenz Konzepte und Umsetzungsstrategien entwickeln. Eine Bahnreform II sollte in diesem Kontext folgende Ziele haben:

- Das System Eisenbahn ist in seiner Gesamtheit zu sichern und zu entwickeln.
- Die Infrastruktur muss massiv modernisiert und entlang verkehrspolitischer Ziele entwickelt werden.
- Trassenpreise sind nach dem Grenzkostenprinzip zu berechnen.
- Innovationen sind staatlich zu bündeln und zu finanzieren.
- Der Wettbewerb muss weiter entwickelt und gestärkt, Überregulierungen abgebaut werden.

Zusammenstellung ur

<http://www.netzwerk-bahnen.de/veroeffentlichungen/wettbewerber-report-2017-2018.html>

## TERMINE

### logitrans

Internationale Transport- und Logistik-Ausstellung  
Istanbul, Türkei  
15.–17. November 2017  
<http://english.logitrans.com.tr>

### Eisenbahnforum

Magdeburg, Deutschland  
14./15. November 2017  
[www.bahnwege-seminare.de](http://www.bahnwege-seminare.de)

### Translog Connect Congress

Budapest, Ungarn  
22./23. November 2017  
[www.translogconnect.eu](http://www.translogconnect.eu)

### Punktforum Urbaner Verkehrswegebau

Bonn, Deutschland  
28./29. November 2017  
[www.bahnwege-seminare.de](http://www.bahnwege-seminare.de)

### Punktforum Elastisch gelagerte Gleise im Nahverkehr II

Bonn, Deutschland  
5./6. Dezember 2017  
[www.bahnwege-seminare.de](http://www.bahnwege-seminare.de)