

Kein Geld, kein Personal, aber hohe Anforderungen

Sind die Weichen richtig gestellt ?

Deutscher Nahverkehrstag

Koblenz, 17.4.2024

Prof Dr. Christian Böttger

Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin

Aktuelle Situation

Eisenbahn hat in den letzten Jahren trotz schwieriger Bedingungen den Marktanteil gehalten

Marktanteil der Schiene im Personenverkehr seit Jahren bei ca. 9 %
(zzgl. 7 % ÖPNV)

Marktanteil der Schiene im Güterverkehr liegt seit Jahren bei ca. 18 %

Ambitionierte Verlagerungsziele der Bundesregierung (bis 2030
Verdoppelung im Personenverkehr und 25 % Marktanteil im
Güterverkehr)

Massive Kürzungen im Bahnetat des Bundes

Mediale Unterstützung für „Verkehrswende“, aber keine politische
Mehrheit

Situation der Segmente – SPNV

Marktmodell im Regionalverkehr war lange erfolgreich

Durch Ausschreibungen sinkende Kosten, Qualität und Fahrgastzahlen gestiegen

DB bis ca. 2016 mit üppigen Gewinnen wg. Altverkehren ohne Ausschreibung

Margen nicht hoch genug für private Wettbewerber, die meisten Akteure sind ausländische Staatsbahnen oder kommunale und Landesgesellschaften

Seit ca. 2017 Gewinnrückgänge und Marktaustritte

- Personalmangel
- Anstieg Lohnkosten oberhalb vereinbarter Inflationsausgleichsklauseln
- Risikoverteilung mit Infrastruktur belastend (Betreiber zahlen Verspätungspönalen, die Infrastruktur haftet nicht für Schlechtleistung)

Hohe Kosten der Aufgabenträgerstrukturen

Situation der Segmente - Güterverkehr

Marktmodell funktioniert, 60 % Marktanteil Wettbewerb

Strukturverschiebung Nachfrage (Montan und EWV sinken, KV steigt)

Einzelwagenverkehr als natürliches Monopol mit hohen Verlusten,
Marktmodell ??

Geringe Profitabilität der Verkehrsunternehmen, DB Cargo mit hohen
Verlusten

Priorität bei Netznutzung für Personenverkehr

Anwohnerwiderstand gegen Streckenneubau und -nutzung für
Schienenverkehr

Personalmangel

Massiver Trassenpreisanstieg ab 2025/Kürzung Trassenpreisbeihilfe

Situation der Segmente – Fernverkehr

Keine Vertragsbeziehung zwischen Bund und DB AG

Fernverkehr weitgehendes Monopol der DB AG

Profitabilität gering trotz guter Nachfrage, Kapitalkosten massiv gestiegen

Abnehmende Pünktlichkeit wg. Infrastrukturmängeln und Personalknappheit

Massive Trassenpreiserhöhung ab 2025

Situation der Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahnbahninfrastruktur über Jahre wichtige Gewinnquelle der DB AG

Die Netznutzung steigt seit Jahren langsam, aber stetig an (+ 15 % seit 2003)

Die Infrastruktur ist seit Jahrzehnten praktisch nicht gewachsen

Struktur der Netznutzung hat sich verändert

- Güterverkehr: weniger Montanverkehr, weniger Flächenverkehr, mehr Kombinierter Verkehr (der die Hauptachsen nutzt)
- Regionalverkehr: mehr Nachfrage im Zulauf zu großen Städten

Sinkende Zuverlässigkeit durch Netzüberlastung und steigendes Anlagenalter

Infrastruktur - Bestandsnetz

Finanzierung Bestandsnetz seit 2007 z.T. durch den Bund (LuFV)

Infrastrukturzustandsberichte seit 2007 bestätigten guten Netzzustand,
DB-Berichterstattung wurde stets vom Eisenbahnbundesamt bestätigt

Jüngst hat die DB ihr Narrativ geändert, der Zustand des
Schienennetzes sei schlecht

Das groß angekündigte Sanierungskonzept für das Hauptnetz ist nicht
finanziert, ein weiterer Verfall der Infrastruktur ist absehbar

Infrastruktur – Neu und Ausbau

2004 wurden die Bundesmittel für Neu- und Ausbau von ca. 4 Mrd. € p.a. auf rund 1,5 Mrd. € gesenkt, seit 2018 leichter Anstieg

Finanzbedarf der Schiene 140 Mrd. € (dringliche Projekte des BVWP 90 Mrd. €, Deutschlandtakt 50 Mrd. €), Projekte Güterverkehr vermutlich weitere 30 Mrd. €

Der angekündigte Mittelhochlauf wurde mit den Streichungen im Bundeshaushalt 2024 gestoppt – keine Realisierungschance für zentrale Neubauprojekte

Neubau wird auch behindert durch Personalmangel und NIMBYismus

Situation der DB AG

Internationale Aktivitäten überwiegend nicht profitabel (Ausnahme Sonderkonjunktur bei Schenker)

Cargo mit hohen Verlusten, Fernverkehr und Regio nicht mehr profitabel

Infrastruktur jahrelang Hauptgewinnquelle, jetzt Verluste zur Netzsanierung

Intransparente sonstige Aktivitäten (Venture, Internat. Operations)

Overheadkosten steigen kontinuierlich

Produktivität sinkt seit Jahren dramatisch

Profitabilität des Konzerns sinkt seit Jahren

Defizite in der Steuerung durch den Eigentümer

→ DB wird auf Jahre finanzielle Unterstützung des Bundes brauchen

Bürokratie

Overhead bei der DB AG steigt seit Jahren an

Kostenanstieg bei den Aufgabenträgerstrukturen

Extrem langsame Planungs- und Genehmigungsprozesse

Permanente Ausweitung technischer und betrieblicher Regelwerke

Ergebnisse der „Beschleunigungskommission“ bislang kaum umgesetzt

Personalmangel

Personalmangel in allen Funktionsbereichen (Lokführer, Planer, Instandh., FDL)

Entspannung der Situation ist nicht zu erwarten

Beeinträchtigt sowohl lfd. Betrieb als auch Instandhaltung und Baukapazität

Ursachen

Demographische Entwicklung

Politische/gesetzliche Maßnahmen (Rente mit 63, Elternzeit, Recht auf Teilzeit usw.)

Tarifverträge (mehr Urlaub statt Geld)

Gesellschaftlicher Trend zu weniger Arbeit

Zuviel „neigungsorientierte“ Ausbildung (zu wenig MINT, Überakademisierung)

Zwischenfazit – Weichen richtig gestellt ?

Infrastruktur altert weiter, Sanierungsprogramm nicht finanziert

Neu- und Ausbau von Infrastruktur nicht finanziert

Trassenpreisanstieg bedroht Fern- und Güterverkehr

Marktmodell im SPNV funktioniert nicht mehr

DB AG finanziell angeschlagen

Bund als Eigentümer hat kein klares Steuerungskonzept für DB AG / InfraGo

Keine konsequente Beschleunigung/Entschlackung Regelwerke

Personalmangel wird bleiben

Generelle Rahmenbedingungen

Klimaschutz und Verkehrswende verlieren politisch an Bedeutung

Finanzrahmen für Bahn / ÖPNV wird in den kommenden Jahren eng bleiben

Lösungsansätze im Sektor

Reform Marktordnung SPNV

Reform Marktordnung Einzelwagenverkehr

Strukturreform bei der DB AG / InfraGo

- Neues Steuerungskonzept durch die Politik
- Verschlankung Overhead
- Portfoliobereinigung

Strukturreform Aufgabenträger / Ticketing

Entschlackung technisch/betrieblicher Regelwerke

Effizienterer Personaleinsatz / Personalgewinnung

Grundsätzliche Lösungsansätze

Mehr Geld für den Sektor (Invest, Sanierung, Reg-Mittel, TP-Senkung)

Verschiebung der Wettbewerbsbedingungen

→ Unwahrscheinlich

Weitere Verlängerung Lebensarbeitszeit

Reduktion arbeitszeitmindernder Sozialleistungen

(gezielte) Zuwanderung

→ Unwahrscheinlich

Vor allem aber

Sparpotenziale im Sektors heben

- DB Konzern
- Aufgabenträger

Bessere Nutzung vorhandener Kapazitäten

- Verschlankung von Regelwerken
- *Umlaufplanung*

→ Diskussionskultur

Priorisierung von Projekten

Neubauprojekte, Reaktivierung

Effiziente Netznutzung, Verkehrsarten

→ Diskussionskultur