

SPNV in Deutschland

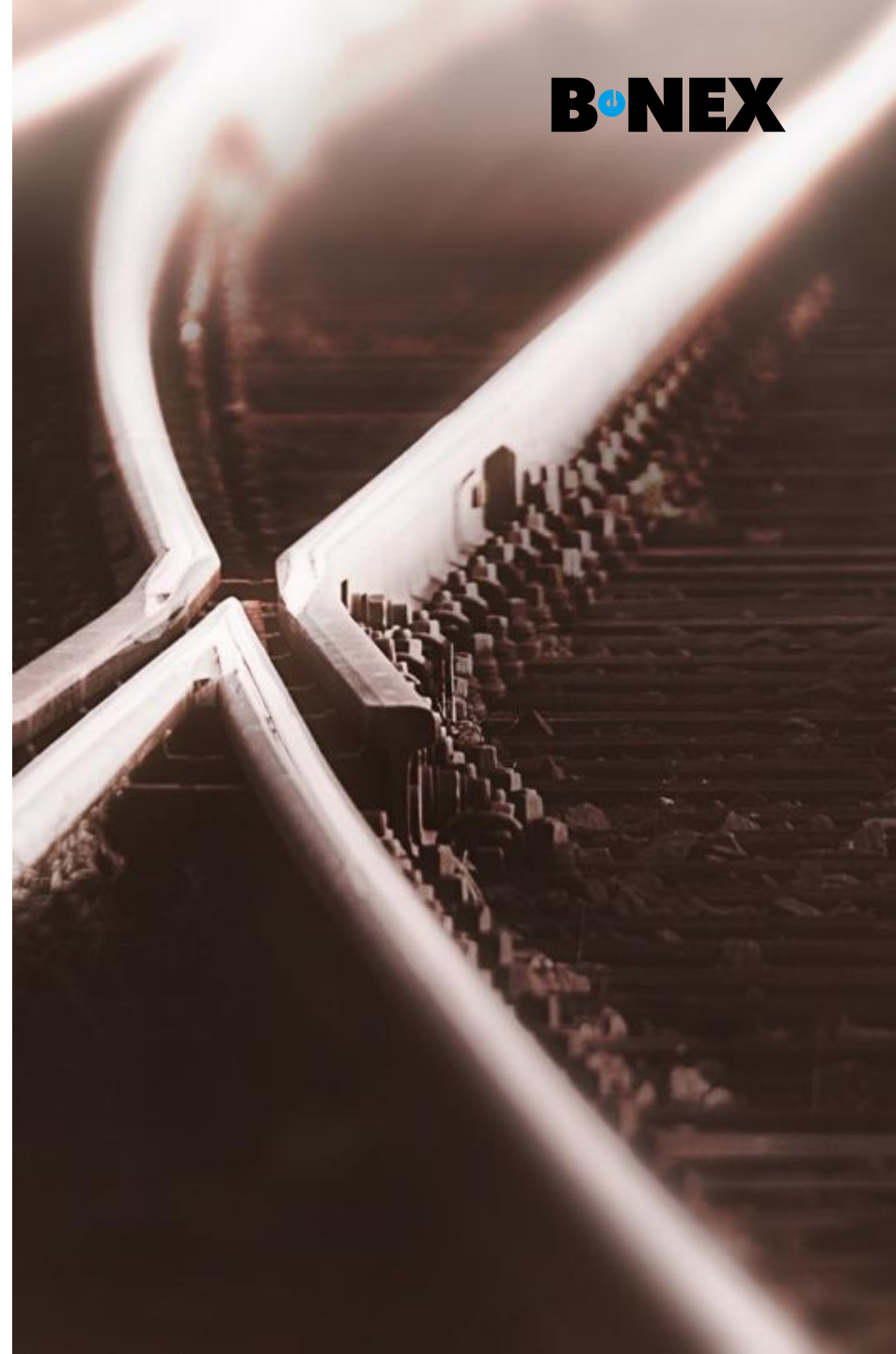
Entwicklung, Herausforderungen, Ausblick

Juni 2026

Dr. Sebastian Fuit

Agenda

- 1 Unternehmensvorstellung
- 2 Entwicklung des Marktes
- 3 Herausforderungen
- 4 Ausblick und Empfehlungen



1 Unternehmensvorstellung

BeNEX ist eine etablierte und langfristig orientierte, in Deutschland führende Beteiligungsholding für den Eisenbahnverkehr der Zukunft.



Geschäftsaktivitäten und wirtschaftliche Lage

- BeNEX ist eine der führenden Beteiligungsholdings im Bereich des zukunftsorientierten Bahnverkehrs mit Anteilen an derzeit **sieben regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)**. Diese Beteiligungsunternehmen verstehen sich als regional agierende **Mobilitätsdienstleister**.
- Neben der Steuerung des operativen Bahnbetriebs ist die BeNEX Gruppe auch in weiteren Bereichen aktiv:
 - Beschaffung und **Finanzierung** von **Fahrzeugen**
 - **Instandhaltung** von Fahrzeugen und Infrastruktur
 - **Ausbildung** und Verleih von **Triebfahrzeugführern** über die BeNEX Akademie
 - Eigenes **Reinigungs- und Sicherheitspersonal** über die Tochtergesellschaft PTS an >50 Standorten in Deutschland

BeNEX-Gruppe	KPIs per 31.12.2025
Bilanzsumme	ca. 900 MEUR
Umsatzerlöse	ca. 770 MEUR
Mitarbeitende (Anzahl) Konzern	ca. 3.700

Marktposition BeNEX:

Die sieben EVU im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen mit über 350 Fahrzeugen (davon 140 im Eigentum) insgesamt rd. 74 Mio. Zugkm p. a. in 2026 (unquotiert).

Die quotierte Betriebsleistung des BeNEX-Konzerns beträgt:

Fahrplanjahr	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Zugkm (Mio.)	23,4	26,9	28,1	30,0	48,8	49,0

INPP ist seit 2019 alleiniger Gesellschafter der BeNEX und steht für Verlässlichkeit und eine langfristige strategische Orientierung.



Gesellschaftsstruktur und Gesellschafter

- **Joint Venture:** Gegründet als Expansionsholding der Hamburger Hochbahn AG (51 % Hochbahn, 49 % INPP Public Infrastructure Germany)
- **Gesellschaftsstruktur:** Seit 2019 ist INPP alleinige Gesellschafterin von BeNEX
- **INPP:** Ein börsennotierter, langfristig orientierter Infrastrukturinvestor mit Sitz in London (London Stock Exchange), mit über 140 Infrastrukturinvestitionen in den Bereichen Soziales, Energie, kritische Infrastruktur und Transport mit AUM von rd. 3,1 Mrd. EUR (30.06.2025)
- INPP investiert ausschließlich in **OECD-Länder** mit Schwerpunkt auf UK, EU, Australien und Kanada
- Neben BeNEX hält INPP-Beteiligungen an **vier weiteren Rail-Projekten** in Europa und Australien:

• Angel Trains (UK)	seit 2008	10 %
• Diabolo Rail (Belgien)	seit 2007	100 %
• Gold Coast Light Rail (Australien)	seit 2006	33 %
• Reliance Rail (Australien)	seit 2011	30 %



BeNEX ist als größtes SPNV-Unternehmen in Deutschland ohne Beteiligung der öffentlichen Hand einer der vier Marktteilnehmer mit dem größten Marktanteil.



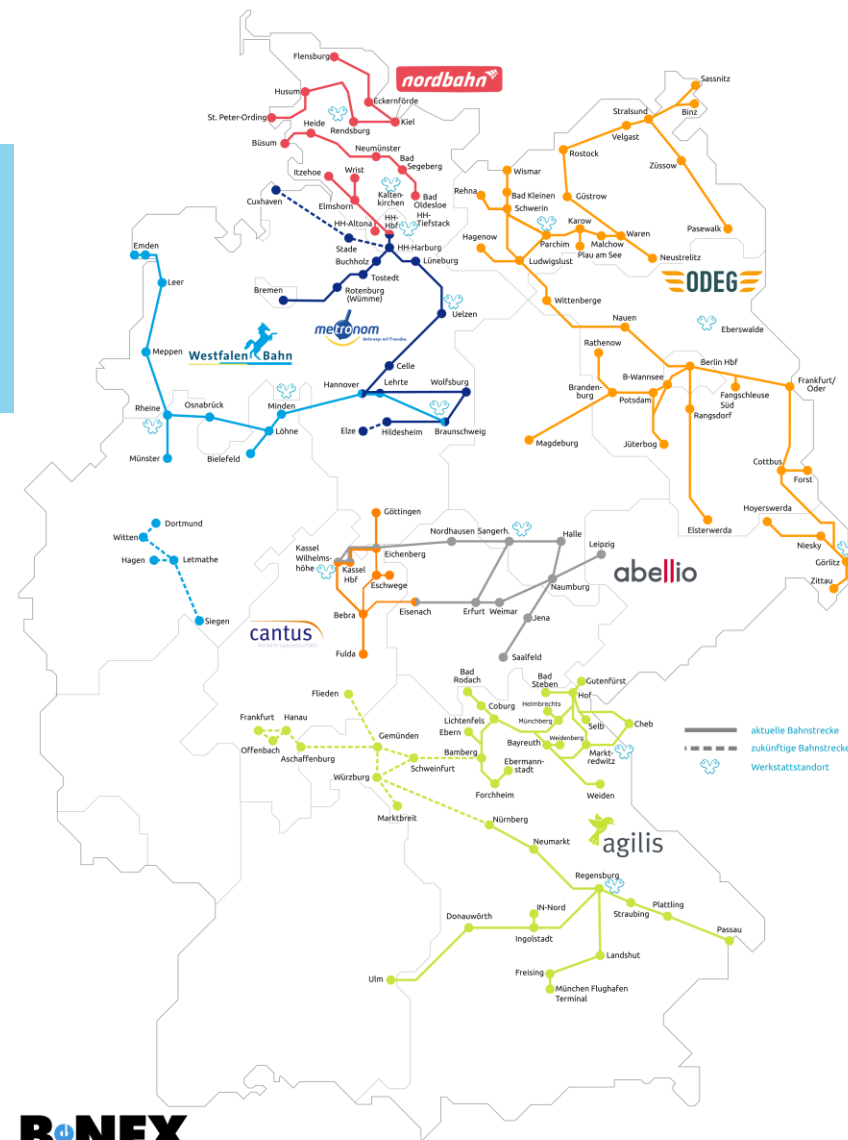
Marktstellung im SPNV

BeNEX ist das größte SPNV-Unternehmen in Deutschland, das **nicht unter öffentlicher Beteiligung** steht, und hat sich dauerhaft in der **Spitzengruppe** des SPNV etabliert

Im Jahr **2024** hat BeNEX die **abellio-Gruppe übernommen**. Dadurch konnte sich das Unternehmen auf den **dritten Platz** im deutschen SPNV-Markt verbessern (Stand 2026).

Konzern/EVU	Zkm./Jahr in Mio.	Marktanteil in %
DB Regio	429	58,1 %
Transdev	56	7,6 %
BeNEX	49	6,6 %
NETINERA	47	6,4 %
Hessische Landesbahn	25	3,4 %
National Express	21	2,9 %
Arverio	21	2,8 %
Übrige	90	12,2 %

Quelle: mofair Wettbewerber-Report 2025



BeNEX
Linienetz 2026

BeNEX ist mit der Übernahme von abellio Deutschland auf Wachstumskurs; Ziel ist es, diesen Pfad mit erfolgreichen Projekten weiter fortzusetzen.



— Opportunitäten im verstärkten BeNEX Konzern

- 1. Regionale Abdeckung:** BeNEX erschließt sich mit erfolgter Übernahme von abellio Deutschland Zugang zu Bundesländern, in denen es bisher nicht oder nur begrenzt vertreten ist, und ermöglicht damit intensivere **Zusammenarbeit mit weiteren Aufgabenträgern**. Die Streckennetze der abellio-Gruppe fügen sich hervorragend in die der BeNEX-Unternehmen ein,
- 2. Entwicklungspotenzial:** Die operativen Beteiligungen unterstützen den langfristigen und nachhaltigen Wachstumspfad von BeNEX, der auch von INPP unterstützt wird, und bilden eine erfolgsversprechende Grundlage für **Wiedergewinne und Neugewinne** von Verkehrsverträgen.
- 3. Gestaltung & Weiterentwicklung:** Durch die Erweiterung der BeNEX-Gruppe wird die Position in der Spitzengruppe der SPNV-Anbieter gefestigt. BeNEX wird diese Position aktiv nutzen, um die **Verkehrswende insgesamt mitzugestalten** und die Rahmenbedingungen den Anforderungen entsprechend weiterzuentwickeln.

A large blue circle containing white text.

BeNEX wird den deutschen SPNV mit seinen Beteiligungen erfolgreich weiterentwickeln!

2 Entwicklung des Marktes

Mit der sogenannten Bahnreform 1994 werden die Bundesländer für den Regionalverkehr verantwortlich.

Der Anfang: Bahnreform 1994

Vor 1994

Deutsche Bundesbahn in der BRD
Deutsche Reichsbahn in der DDR

„Fahren, was sie für richtig halten“

Hoch verschuldet,
„Behördenapparat“...

„Bahnreform“

Nach 1994

Deutsche Bahn AG (diverse Unternehmen...), ohne Schulden

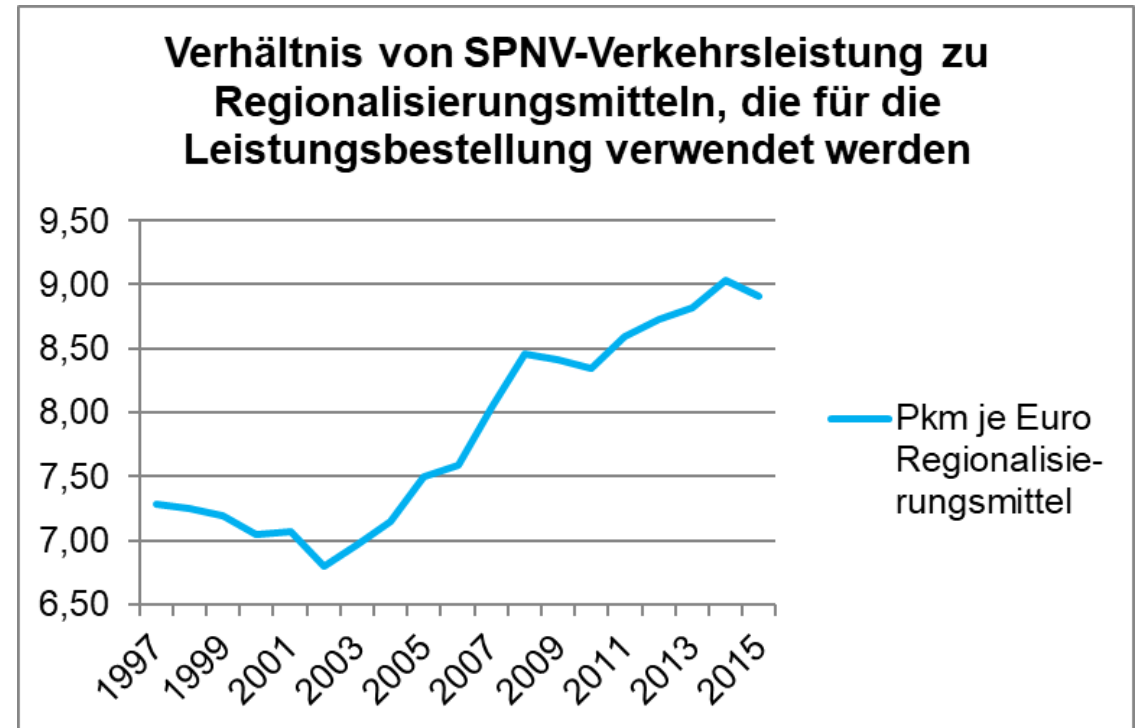
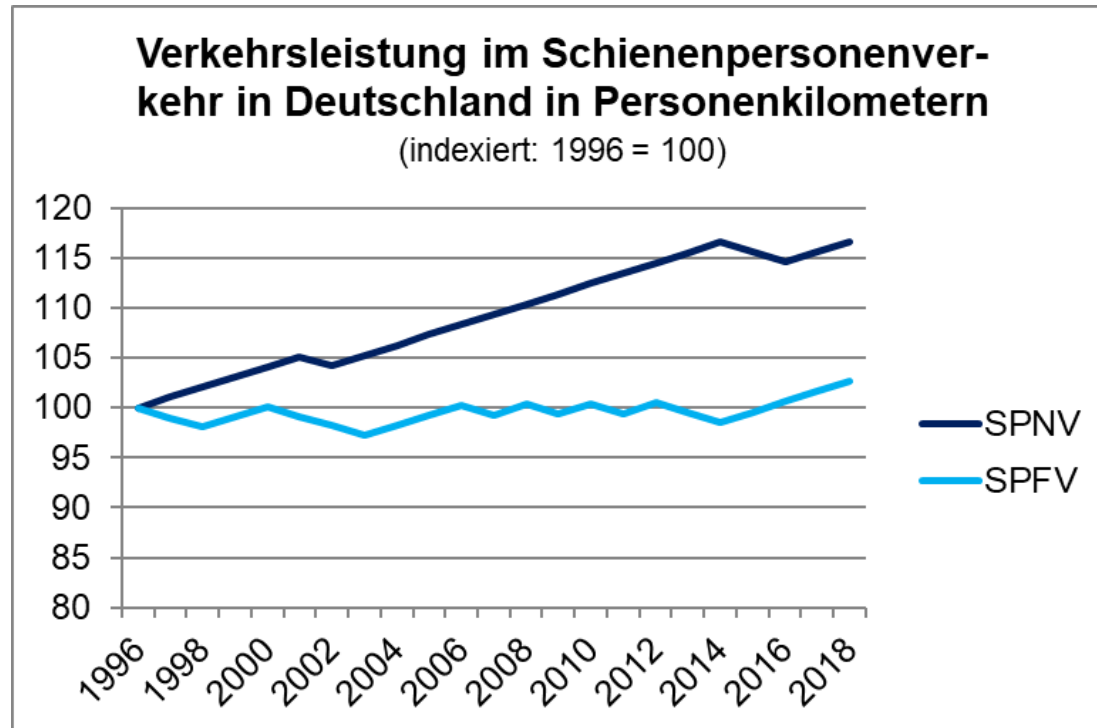
Administrative Tätigkeiten werden außerhalb der DB AG organisiert

Güter- und Personenfernverkehr eigenwirtschaftlich

„Regionalisierung“:
SPNV als Aufgabe der Bundesländer

Verschiedene Kennzahlen zeigen über viele Jahre positive Effekte der Regionalisierung, sowohl bei Verkehrsleistung als auch bei effizientem Mitteleinsatz.

Erfolge der Regionalisierung

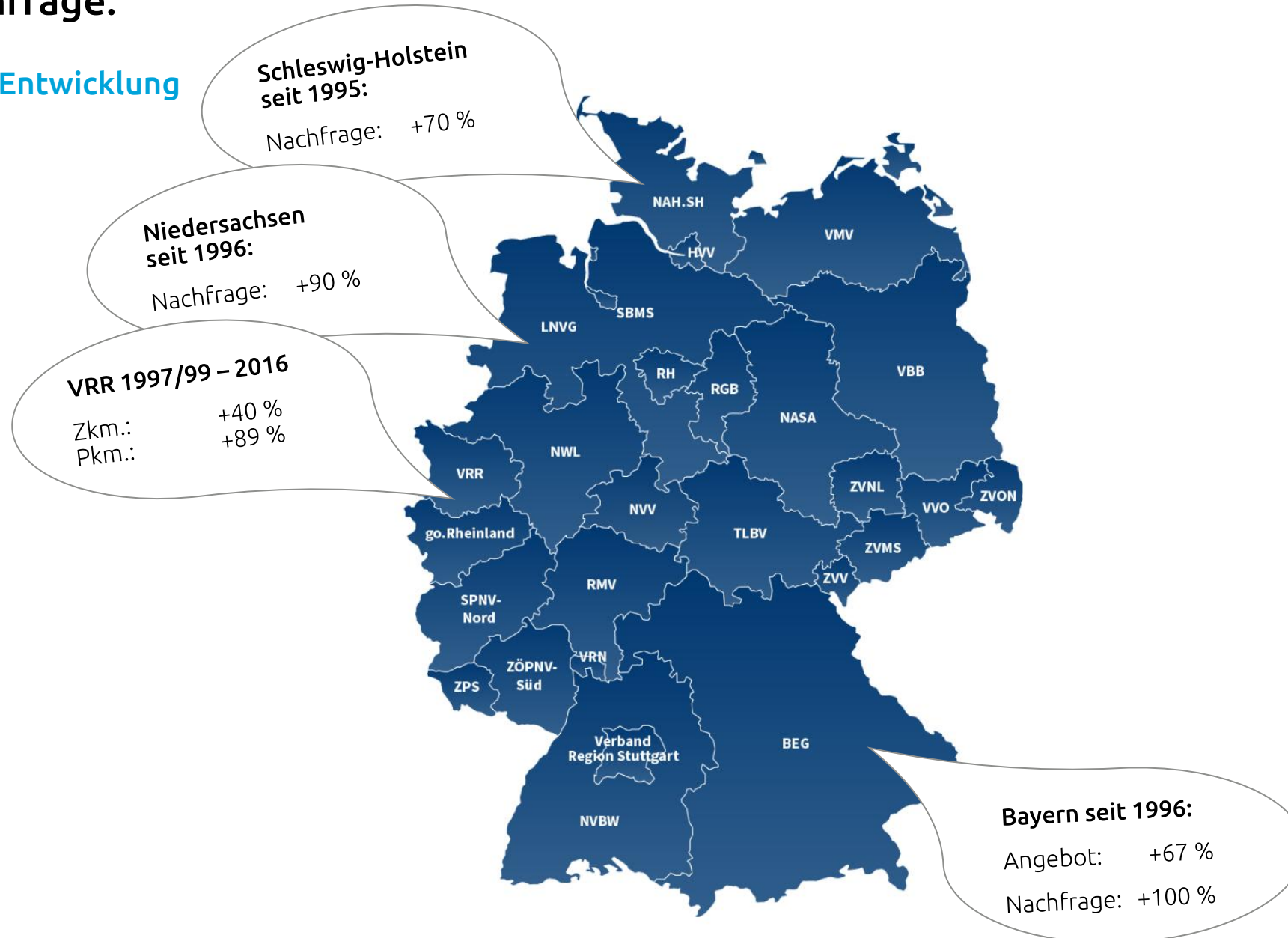


**Spätere Werte durch Corona-Pandemie beeinflusst
→ Trend ist eindeutig**

**Spätere Werte weniger eindeutig, aber
Trend der ersten rund 15 Jahre aussagekräftig**

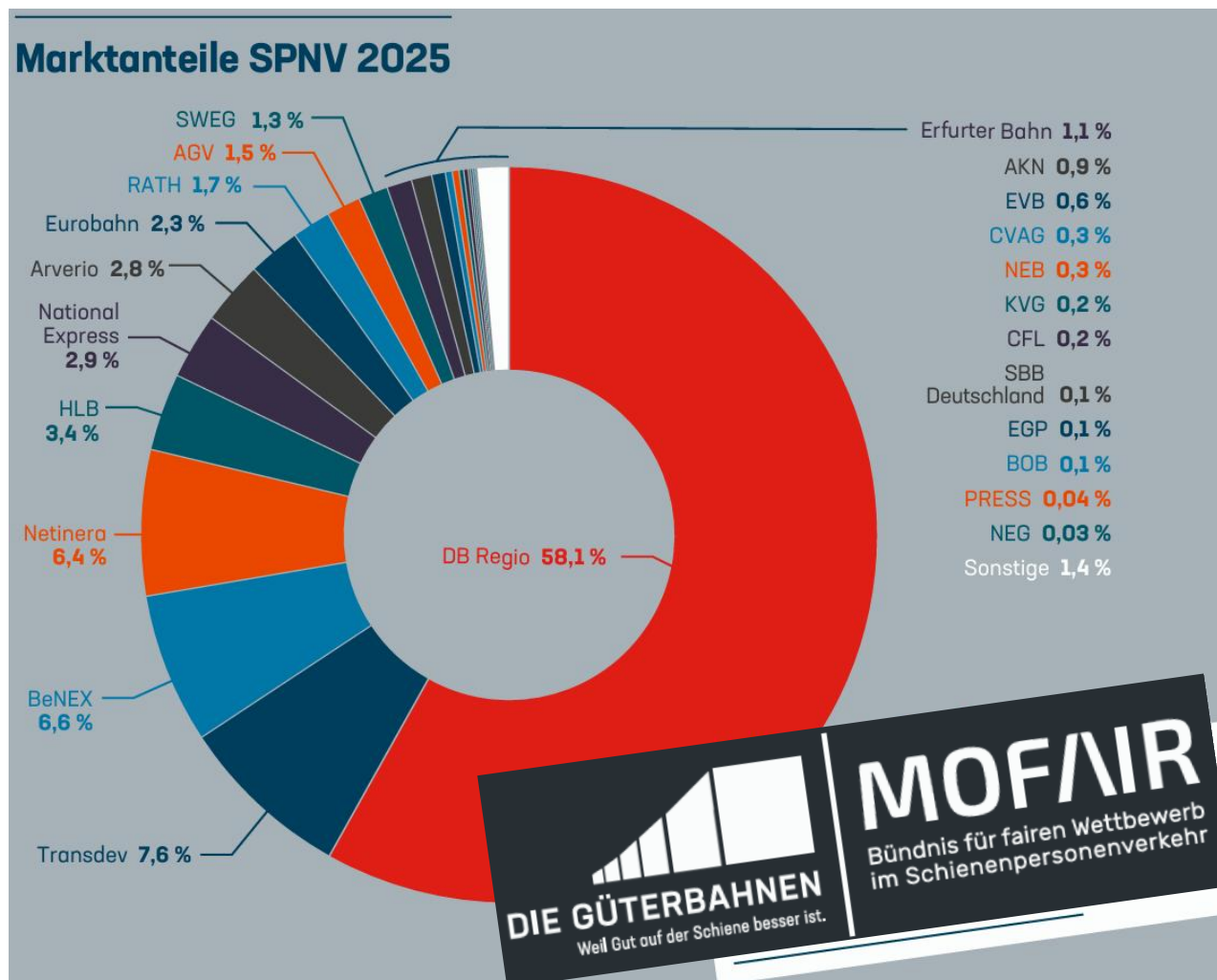
Ausgewählte Beispiele zeigen die Entwicklung sowohl beim Angebot als auch bei der Nachfrage.

Regionale Entwicklung



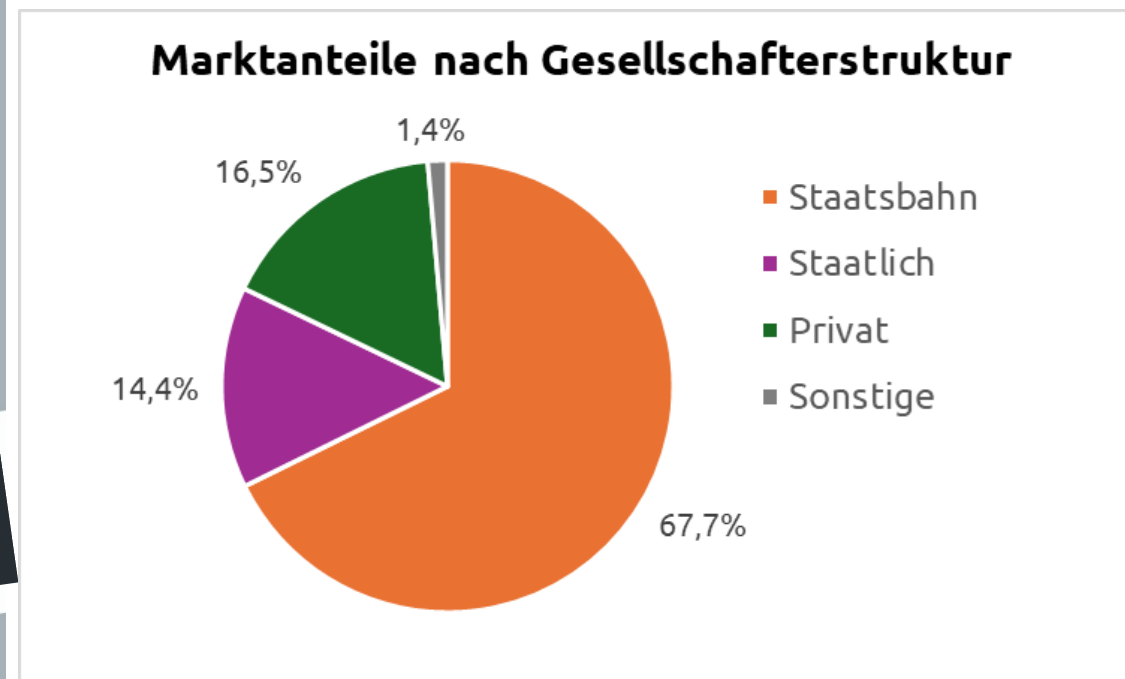
Die Struktur und die Anteile der Marktakteure zeigen bei detaillierter Betrachtung wenig bundesweite Präsenz und wenig private Gesellschafteranteile.

Marktanteile



Nur drei Wettbewerber bundesweit präsent

Weniger als 20 % nicht-staatlicher Anteil



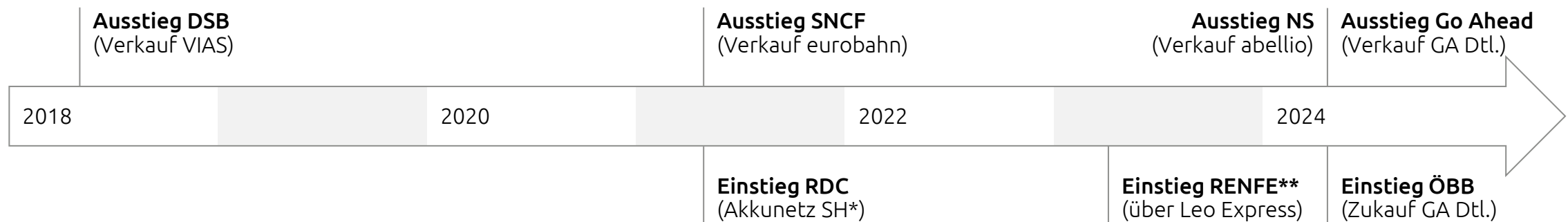
Der SPNV-Markt in Deutschland funktioniert grundsätzlich, jedoch zeigt insbesondere die Wettbewerbsintensität einen Entwicklungsbedarf auf.

Marktentwicklung

Aktuelle Markteinschätzung

- Wettbewerb im SPNV in Deutschland funktioniert grundsätzlich, zeigt aber Entwicklungsbedarf
- In den letzten Jahren Markteintritte
- Parallel jedoch auch Marktaustritte

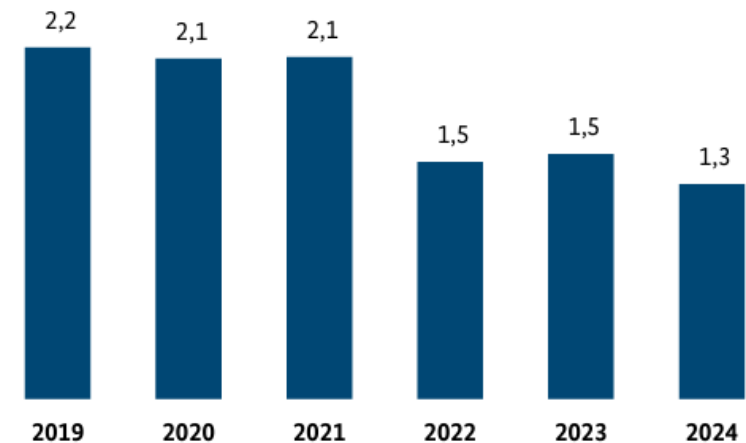
Auswahl von Eintritten und Austritten im SPNV-Markt in Deutschland



*Zuschlag widerrufen

** bisher kein Auftrag

Durchschnittliche Anzahl Bieter je wettbewerblichem Vergabeverfahren



Grafik aus Bundesnetzagentur (2025): Marktuntersuchung Eisenbahnen 2025

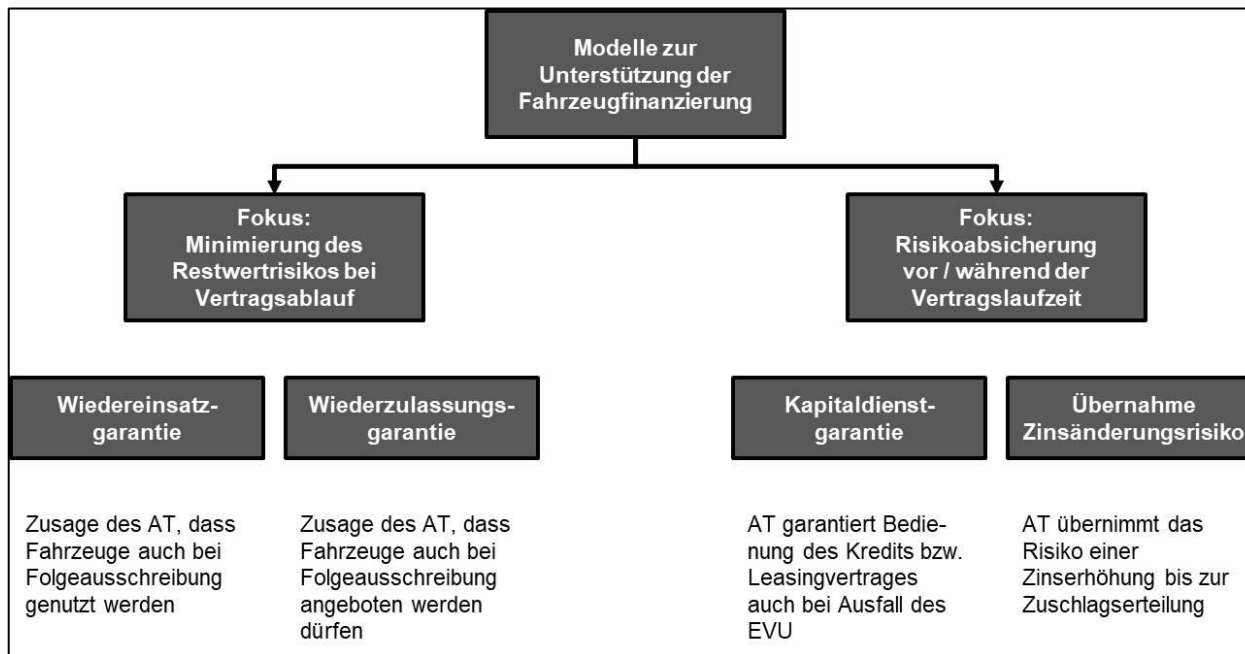
3 Herausforderungen

Auf die erste Phase nachlassender Wettbewerbsintensität reagierten die Aufgabenträger mit Maßnahmen zur Risikoverringerung für die Bieter.

Die 2000er-Jahre

Marktentwicklung der ersten Jahre

- Nach „Euphorie“ Sättigung und Rückgang der Wettbewerbsintensität in den 2000er-Jahren
- Gipfelt in der „Finanzkrise 2008“

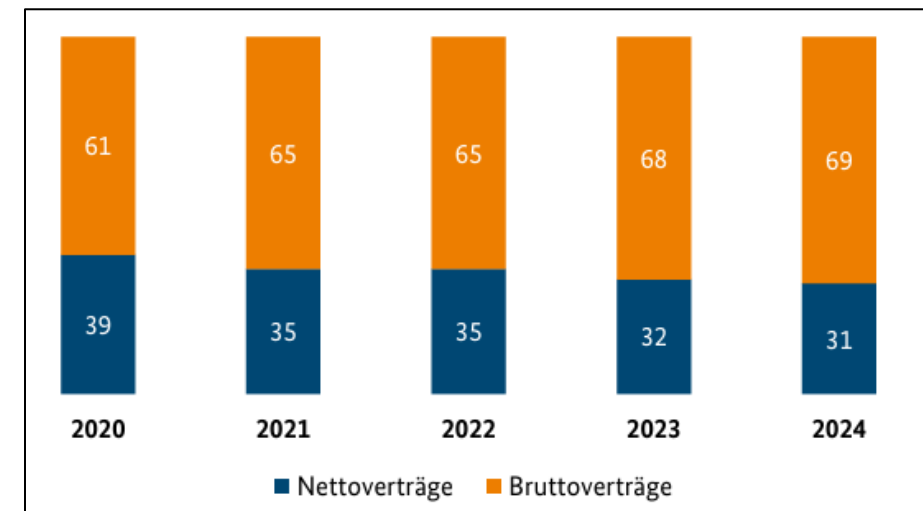


Grafik basierend auf BSL Transportation Consultants (2013): Marktreport SPNV

Reaktion der Aufgabenträger

- Fahrzeugfinanzierungsmodelle
- Eigene Fahrzeuge
- Mehr Brutto- statt Nettoverträge

Anteil Vertragsart an Ausgaben für bestellte Leistung



Grafik aus Bundesnetzagentur (2025): Marktuntersuchung Eisenbahnen 2025

Insbesondere die Covid-Pandemie sowie die Auswirkungen internationaler Konflikte haben Entwicklungsbedarfe bei der Preisfortschreibung aufgezeigt.

Die 2010er- und 2020er-Jahre



Indizes in Verkehrsverträgen: Mechanismen, um die Ausgleichszahlungen über die Vertragslaufzeit an sich verändernde Kosten anzupassen

Allgemeine
Marktentwicklung

- Bei Zweitvergaben häufig keine weiteren Einsparungen: Diskrepanz zur politischen Erwartungshaltung
- Nach „Markteuphorie“ werden erfahrene Bieter vorsichtiger: Anzahl Bieter je Verfahren lässt nach

Pandemie

- Nachfragerückgang und Einnahmeausfälle in vorher nicht gekanntem Ausmaß
- Aufrechterhalten von Notangeboten als Grundversorgung

Internationale Konflikte

- Unterbrochene Lieferketten beeinträchtigen Ersatzteilverfügbarkeit
- Energiekosten entwickeln sich mit extremen Ausschlägen

Energie: Beschaffung sowie Nebenkosten

Personal: PKI SPNV

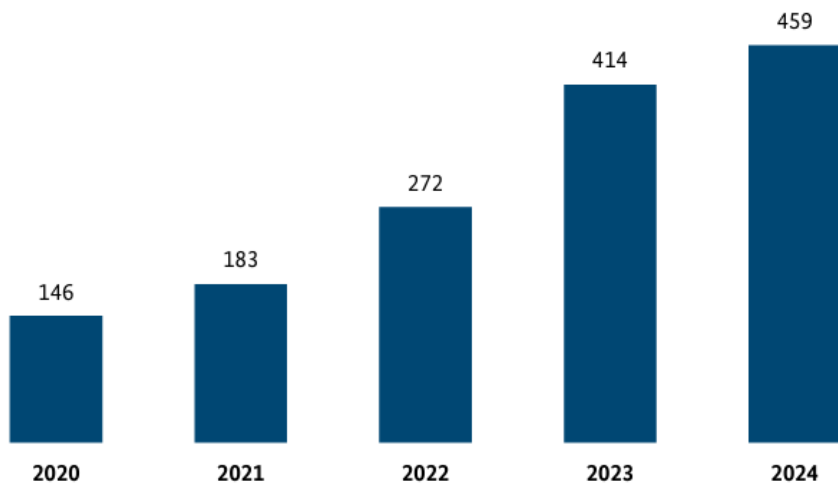
Weitere: Z. B. Materialkosten Instandhaltung

=> Keine „Warenkörbe“ bilden! Passende Indizes! Kein Phasenverschub!

Die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Infrastruktur haben den größten Einfluss auf Pünktlichkeit sowie Fahrtausfälle und damit auf Pönnen.

Das Tagesgeschäft

Strafzahlungen/Pönnen von EVU an AT in Mio. Euro



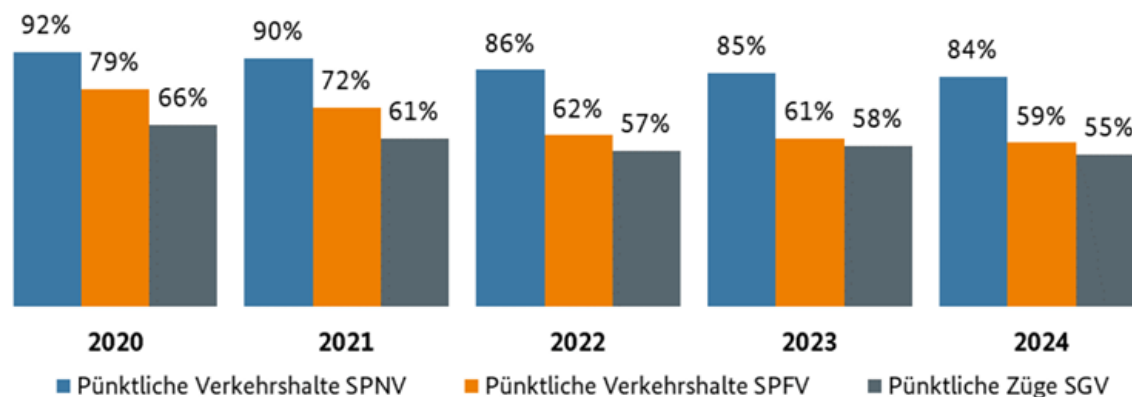
Baustellen: Anzahl, Kurzfristigkeit, Belastbarkeit von Ankündigungen

Personal: Grundsätzliche Verfügbarkeit, kurzfristige Ausfälle

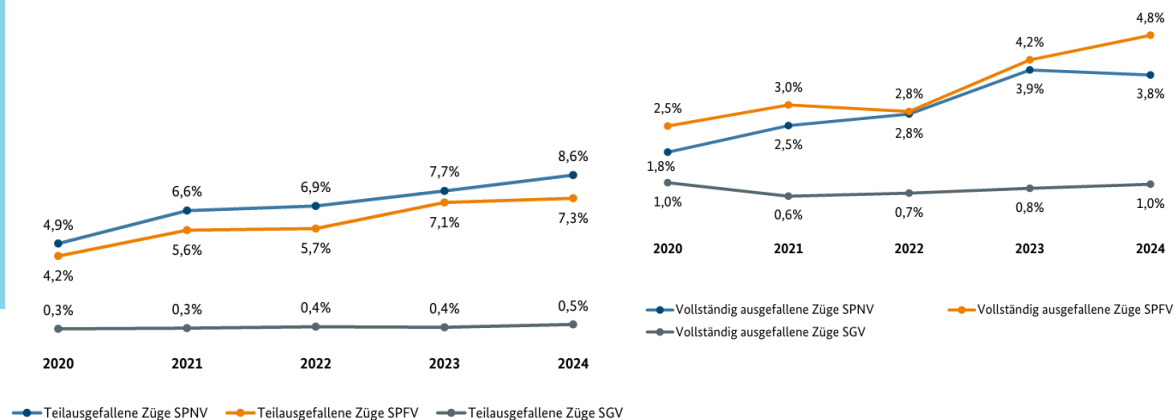
Fahrzeuge: Zulassung/Auslieferung Neufahrzeuge, Ersatzteilverfügbarkeit

=> Verspätungen und Ausfälle führen zu finanzieller Belastung der EVU

Entwicklung der Pünktlichkeit



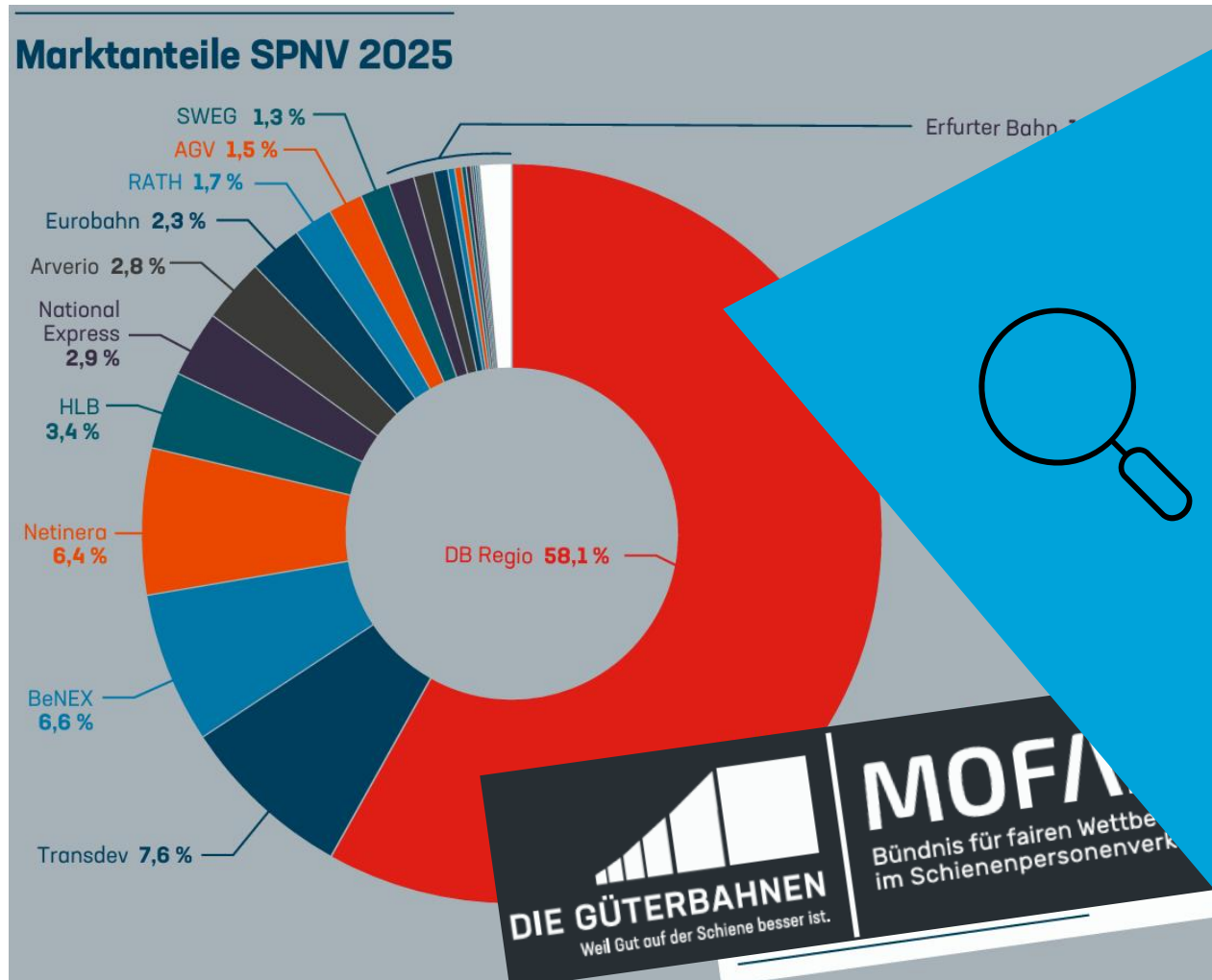
Entwicklung der Teil- und Fahrtausfälle



Grafiken aus Bundesnetzagentur (2025): Marktuntersuchung Eisenbahnen 2025

Noch immer hält ein Marktakteur fast 2/3 Marktanteil und profitiert dabei auch vom sogenannten integrierten Konzern und politischer Voreingenommenheit.

Die Wettbewerbssituation



Rund 60 % Marktanteil bei DB Regio

- Auch mit DB InfraGO weiterhin (zu) **enge Verflechtung** des größten SPNV-Betreibers und des größten Infrastrukturbetreibers

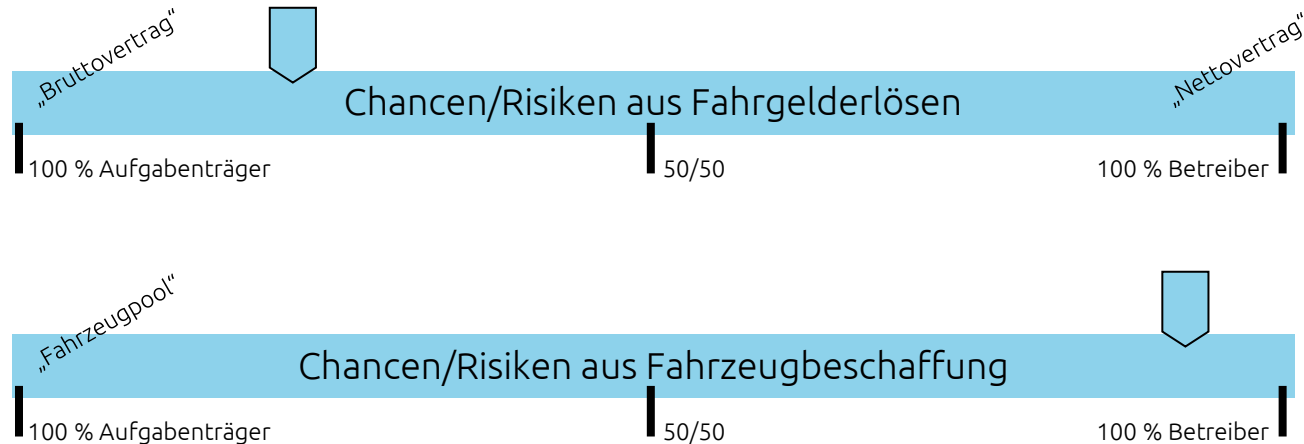
DB Regio profitiert außerdem zum Beispiel weiterhin von...

- ...früherer Monopolstellung vor Liberalisierung
 - Insbesondere **große S-Bahn-Netze** (z. B. Berlin, Hamburg, München, Rheinland/Köln) werden (übergangsweise oder langfristig) so ausgeschrieben, dass DB Regio sie als Bestandsbetreiber **faktisch wettbewerbsfrei weiter betreiben** wird
- ... Status als Staatsbahn, die „nie insolvent wird“
 - Beispielsweise werden nach Verlusten im Wettbewerb **langwierige Gerichtsverfahren** geführt, um Konkurrenten über die Zeit aus einem Vergabeverfahren zu drängen

Der SPNV-Markt in Deutschland ist geprägt von regionalen Unterschieden, die sich auch in der Ausgestaltung von Verkehrsverträgen wiederfinden.

Die Vielzahl von Anforderungen

- Aktuell 26 (bisher 27, bald 24) Aufgabenträger
- Grundsätzlich wettbewerbliche Vergabeverfahren
- Unterschiedliche Ausgestaltung von Verkehrsverträgen



Quelle: <https://www.schienenbahnverkehr.de/ueber-uns/unsere-mitglieder/>

Die vorgenannten Herausforderungen sind in ihren Auswirkungen unterschiedlich zu bewerten – und es kommen noch weitere, aktuelle Herausforderungen hinzu!

Status der Herausforderungen

Herausforderung	Status
Fahrzeugfinanzierung	Unterschiedliche Modelle etabliert, aber zunehmend eigene Aktivitäten der Aufgabenträger
Brutto-/Nettoverträge	Durch Deutschlandticket Nettoverträge bis auf weiteres faktisch kaum möglich – nach Verstetigung ggf. wieder denkbar, zumindest Bruttoverträge mit Anreizsystemen
Anzahl und Zuverlässigkeit von Baumaßnahmen an der Infrastruktur	Größte Herausforderung im Tagesgeschäft, tendenziell wird es noch schlimmer
Vertragliche Regelungen	Wirtschaftliche Auswirkungen von Störungen, die Dritte verursachen, sind enorm – außerdem passen Index-Regelungen zur Preisfortschreibung nicht immer zur Realität
Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit	Personalverfügbarkeit schon verbessert, positiver Trend – auch Fahrzeugverfügbarkeit verbessert, Termintreue bei Auslieferung muss bei Herstellern wieder verbessert werden
Dominierende DB Regio	Problem besteht weiterhin, Chance z. B. zur Entflechtung von InfraGO wurde wiederholt verpasst – Politik muss „Eisenbahn = Branche“ statt „Eisenbahn = DB“ verstehen und leben
Vielzahl von Anforderungen	Reduzierung der Anzahl an Aufgabenträgern ist ein positiver Trend und auch Gespräche zur Weiterentwicklung von Verkehrsverträgen zeigen positive Ansätze
Neue Herausforderungen: Wegfall der Trassenpreiskontrolle / Entwicklung Reg.-Mittel / Preisentwicklung Deutschland-Ticket / Fehlender regulatorischer Rahmen beim Fernverkehr mit potenzieller Gefahr für SPNV-Trassen / Zuverlässigkeit der Hochleistungskorridore inkl. Umleiterverkehre usw.	

4 **Ausblick und Empfehlungen**

Mit kleineren und größeren Maßnahmen kann der SPNV-Markt im Sinne von Qualität und Effizienz durch die Branche gemeinsam weiterentwickelt werden.

SPNV-Verkehrsverträge

Weiterentwicklung von Verkehrsverträgen:

Eine Aufgabe, die von der Branche gemeinsam angegangen wird

Regeln zur
Preisfortschreibung

- **Passende Indizes auswählen, keine Phasenverschiebung** vorsehen und neben Personal- und Energie auch **weitere Kostenpositionen** fortschreiben – Wechsel von Indizes **während Vertragslaufzeit** ermöglichen

Faire und sachgerechte
Risikoverteilung

- Pönalisierung/Minderung **verursachergerecht / angemessene Regelungen** zur Erstattung von **Ersatzverkehrskosten** / Regelungen zu **Remanenz- und Mehrkosten** bei exogenen Störungen (Hochleistungskorridore, Qualitätsoffensiven und „Baucontainer“, Pandemie, Krieg usw.)

Komplexität reduzieren /
Entbürokratisierung

- **Regelungsumfang** möglichst **reduzieren**, um unternehmerische Freiheit und Eigenverantwortung zu **stärken** – gilt auch für **Fahrzeugbeschaffung** und IH

Fokusthema Fahrzeugbeschaffung:

- **Kreativität und Erfahrung** der EVU nutzen!
- Als **Aufgabenträger Sicherheiten geben**, nicht selbst investieren und personelle Ressourcen aufbauen/vorhalten
- Die **Vorteile** des Wettbewerbs mit den Vorteilen der Finanzierungskonditionen der öffentlichen Hand **kombinieren!**

Insgesamt ist der SPNV seit der Regionalisierung ein Erfolgsmodell – um das zu bestätigen, muss die Branche sich jetzt konsequent weiterentwickeln!

Zusammenfassung

Ansätze sind benannt und werden diskutiert – Umsetzung muss schnell folgen!

Druck wächst (Trassenpreisdiskussionen, Mittelknappheit...), effizienter zu sein!

Aufgabenträger: auf Kernaufgaben fokussieren, entschlacken, standardisieren!

Ein funktionierender Markt braucht Raum für unternehmerische Freiheit und Eigenverantwortung – dann sichert Wettbewerb effizienten Mitteleinsatz, sodass SPNV in hoher Qualität finanzierbar bleibt!

Kontakt

Dr. Sebastian Fuit
+49 (0) 40 39 99 58 - 105
sebastian.fuit@benex.de

BeNEX GmbH
Burchardstraße 21
D-20095 Hamburg

Beteiligungen

