



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer

**Für Wettbewerb braucht es mehr als einen –
Reformbedarf in SPNV-Vergaben und -Verträgen**

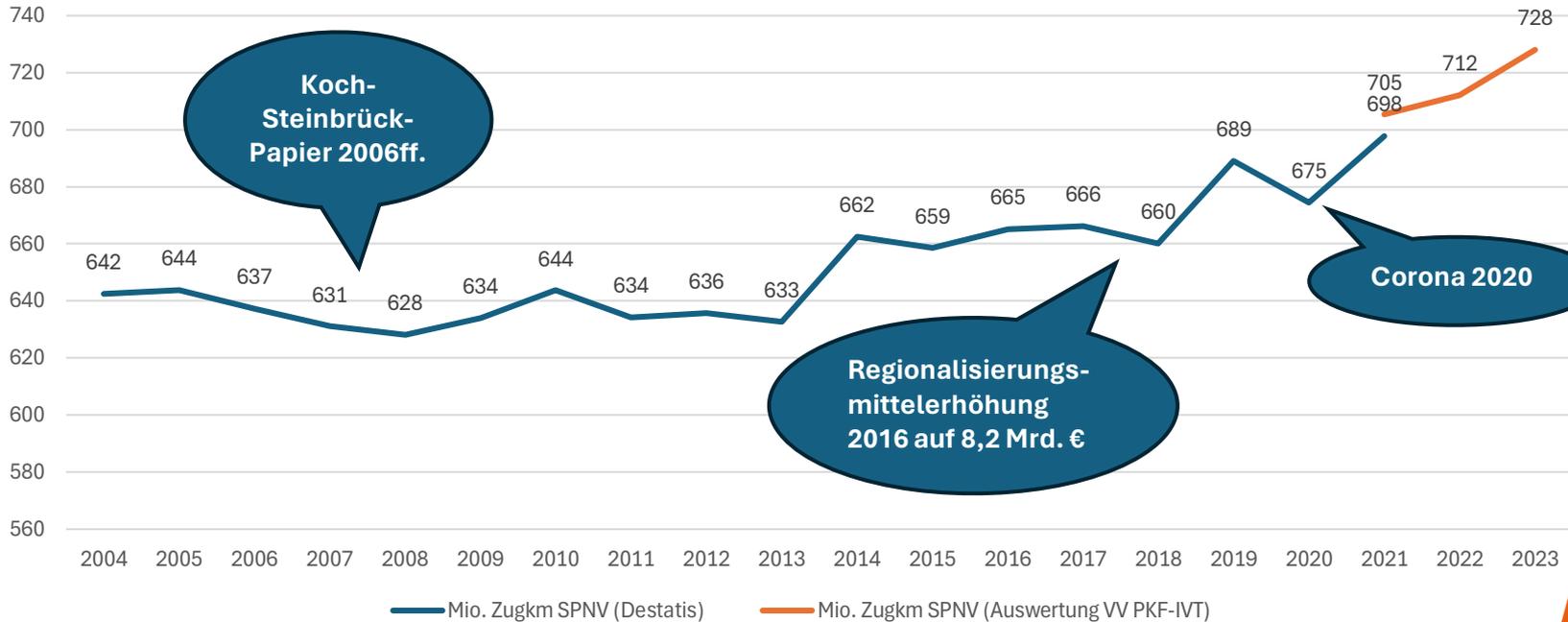
15. Deutscher Nahverkehrstag
Koblenz, 16. bis 18. April 2024

mofair: Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr



Was haben wir zu verlieren?

Betriebsleistung im SPNV seit 2004



Effizienzgewinne: Regionalisierungsmittel vs. Stations- und Trassenentgelte

Ab 2016/17:
„Trassenpreisbremse“
ERegG §37 Abs. 2

> 10 Jahre: Infrastrukturnutzungsentgelte
steigen stärker als Regionalisierungsmittel

- Regionalisierungsmittel (ohne Covid 19 und 9-Euro-/Deutschlandticket), 2002=100
- Stationsentgelte je Zugkm, 2002=100
- Trassenentgelte je Zugkm, 2002=100

Jahr	Regionalisierungsmittel (ohne Covid 19 und 9-Euro-/Deutschlandticket), 2002=100	Stationsentgelte je Zugkm, 2002=100	Trassenentgelte je Zugkm, 2002=100
2002	1.00	1.00	1.00
2003	1.02	1.01	1.03
2004	1.06	0.98	1.07
2005	1.04	1.02	1.07
2006	1.05	1.03	1.04
2007	1.07	1.06	1.07
2008	0.99	1.09	1.08
2009	1.00	1.14	1.11
2010	1.01	1.16	1.16
2011	1.03	1.16	1.17
2012	1.05	1.18	1.18
2013	1.07	1.27	1.19
2014	1.08	1.26	1.24
2015	1.11	1.23	1.25
2016	1.21	1.24	1.28
2017	1.25	1.28	1.29
2018	1.26	1.33	1.27
2019	1.31	1.32	1.30
2020	1.32	1.32	1.30
2021	1.37	1.32	1.32
2022	1.47	1.32	1.32
2023	1.55	1.32	1.32
2024	1.66	1.32	1.32

Attraktivitätsgewinne

**Rollmaterial:
Vom Lok-Wagen-Zug
zum sprintstarken Triebzug**



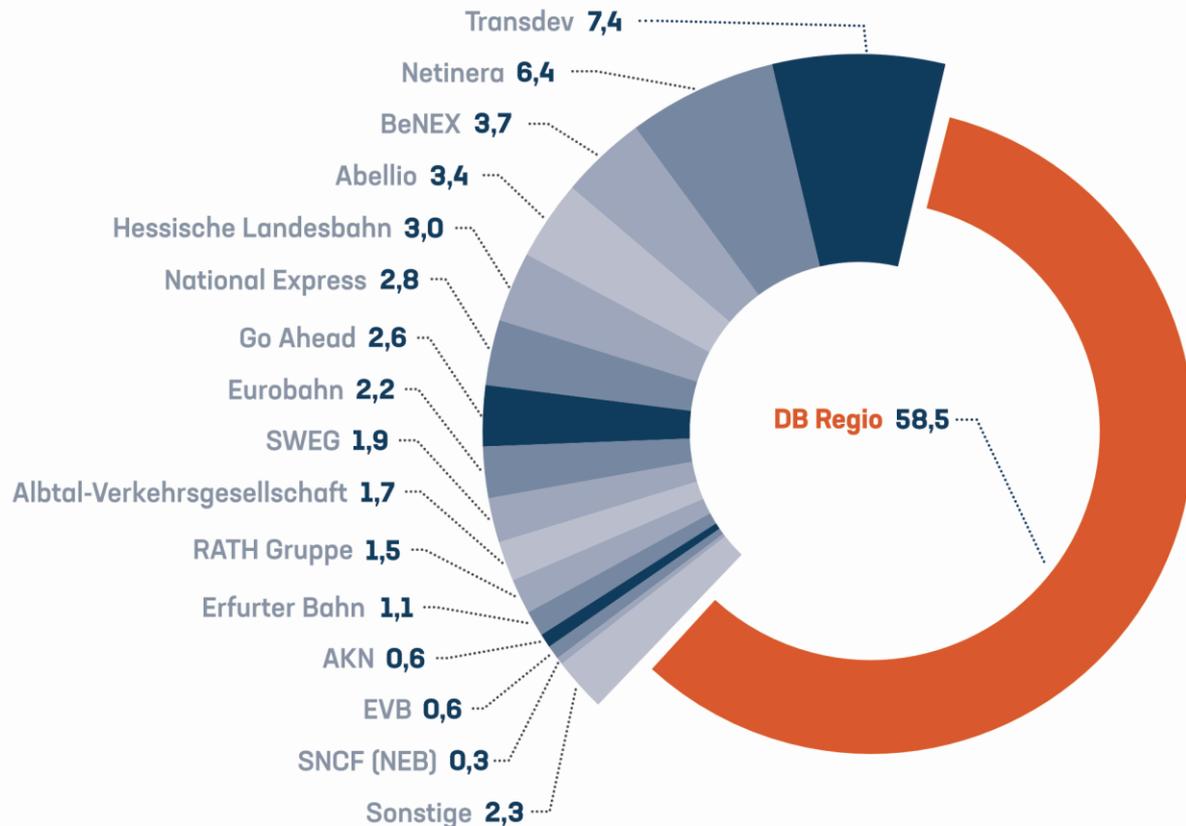
Kundenzufriedenheit: steigt

KuZuFri im Ø höher:

- Wettbewerbsbahnen im Vergleich zur DB Regio
- innerhalb DB Regio:
 - im Wettbewerb vergebene Netze im Vergleich zu direkt / ohne echten Wettbewerb vergebenen Netzen

Marktanteile

Stand September 2023, in Prozent



Gängige Missverständnisse

„Vollkaskomentalität“

Vermutung der Aufgabenträger:

„Die Eisenbahnverkehrsunternehmen wollen jedes Risiko abgesichert bekommen.

Sie wollen Unternehmen sein, agieren aber nicht wie Unternehmen.“

Richtig ist:

- 🗨 Ausschreibungen sind immer detaillierter geworden.
- 🗨 Wertschöpfungskette immer kürzer, unternehmerischer Spielraum immer kleiner
- 🗨 keine Möglichkeit, eintretende Risiken mit Chancen auszugleichen

Exkurs: Verkürzung der Wertschöpfungskette

früher:



heute:



„Die ‚Privatbahnen‘ haben Probleme“

Vermutung (von Teilen) der Öffentlichkeit:

„Die Wettbewerbsbahnen haben sich verzockt.

Kaum weht der Wind mal etwas stärker, knicken sie um wie Grashalme.

Letztlich hilft nur das (eigene) Staatsunternehmen DB Regio.“

Richtig ist:

- Auch (und in letzter Zeit: gerade) die DB kalkuliert mit sehr spitzem Bleistift (Regionalverkehre Start Deutschland GmbH!)
- Die widrigen Rahmenbedingungen treffen alle Unternehmen gleichermaßen.
- Die DB hat aber die „unbegrenzte Feuerkraft des deutschen Steuerzahlenden“ im Rücken.

Kosten und Rahmenbedingungen

Problematische Indizierungen (I): Personalkosten

- 👤 ab Mitte 2010er Jahre:
überproportionale Steigerung der Lohnkosten
- 👤 Verkehrsverträge bilden diese nicht ab:
 - 👤 Wertsicherungsklauseln lehnen sich an H49.x – Indizes des Statistischen Bundesamtes an. Diese enthalten den SPNV-Markt nicht.
 - 👤 Neben Tabellenentgelten nicht-monetäre Effekte problematisch:
 - 👤 Tarifliche Wahlmodelle, Bereitschaftszeiten, etc.
 - 👤 Ausbildungskosten ...
- 👤 neuer Personalkostenindex (PKI) zwischen AT und EVU vereinbart:
 - 👤 von den meisten AT in Neuausschreibungen vorgesehen
 - 👤 aber nicht in laufenden Verträgen



Problematische Indizierungen (II): Energie und Material

⚠ Bahnstrom:

- ⚠ deutliche Steigerung seit Mitte 2021, zeitw. +900% (!)
- ⚠ sehr volatil, nicht berechenbar
- ⚠ Strompreisbremse hilft, aber Umsetzung aufwändig
- ⚠ gängige Indizes (620, 625, 626) enthalten nicht von EVU beeinflussbare Rahmenbedingungen wie Netzentgelte etc.
- ⚠ Umbasierung Indizes auf 2021 und Änderung Warenkorb

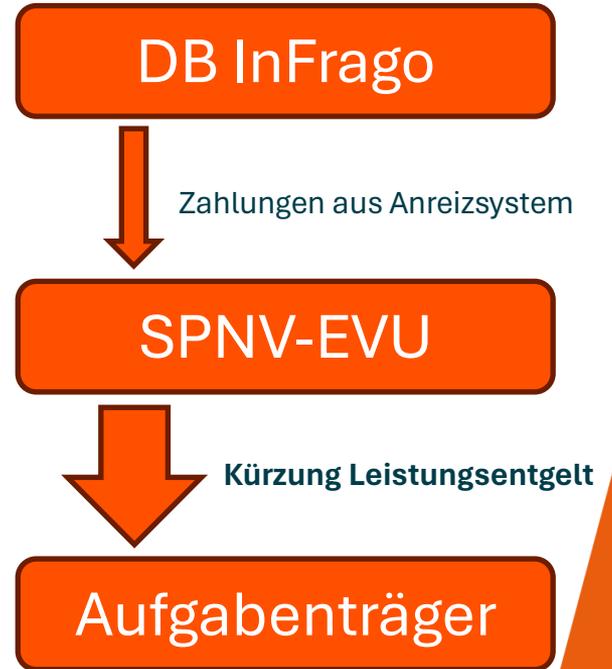
⚙ Material:

- ⚙ Lieferengpässe: Ersatzteile fehlen
- ⚙ Indizes z.T. völlig an den realen Kostensteigerungen vorbei



Unberechenbare Randbedingungen (I): Infrastrukturzustand & Baustellen

- 🏠 Infrastruktur verantwortlich für 80% der Verspätungen
- 🏠 Leistungsentgelte werden gekürzt, EVU können nichts ändern
- 🏠 Anreizsystem DB InFrago wirkungslos
- 🏠 ca. 500 Mio. Euro p.a. an infrastrukturbedingt gekürzten Leistungsentgelten
- 🏠 Generalsanierungen:
 - 🏠 Organisation SEV
 - 🏠 Finanzierung SEV (BSWAG im Vermittlungsausschuss)
 - 🏠 (mindestens!) fünf Monate Vollsperrung
- 🏠 Forderungen der DB-EIU nach Sicherheitsleistungen > 300 Mio. Euro



Unberechenbare Randbedingungen (II): Fahrausweistarife

- ☞ Schon immer schwierig:
 - ☞ Tarife werden stark politisch determiniert
 - ☞ Änderungen Verbundgrenzen (Durchtarifierungsverluste etc.)
- ☞ Auswirkungen Deutschlandticket:
 - ☞ Unklarheiten „Leipziger Modell“ (Stufen 1 bis 3), Einnahmenaufteilung, Vertriebsprovision
 - ☞ unklare Gesamtfinanzierung ab 2026, bei deutlich steigendem Finanzierungsbedarf



D-TICKET

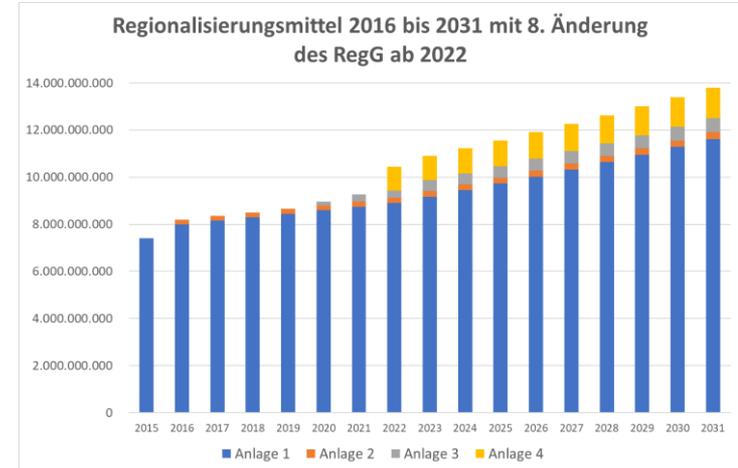
Lösungsansätze: „Verkehrsvertrag 2.0“, 3.0, x.0...

- Wiederverlängerung der Wertschöpfungskette
- Rückkehr zu funktionalen Ausschreibungen
- realistischere Indizierungen (z.B. „PKI“, Bahnstromindex)
- sachgerechte Zuordnung von Verantwortlichkeiten:
 - Freistellung der EVU von nicht beeinflussbaren Risiken
 - höhere Pönalisierung bei beeinflussbaren Faktoren
 - klarere Haftung InFrago (Beitrag auf dem Weg zur InfraGO)
- Flexibilisierung der Verkehrsverträge (Sprechklauseln, Innovationsbudget)
- faire Vergabeverfahren (Ausbildung von Personal, Rückgriff auf Fahrzeugflotten...)
- Erhöhung der Regionalisierungsmittel



Hindernis: Höhe und Entwicklung der Regionalisierungsmittel

- ☞ Regionalisierungsmittel Ende 2022
 - ☞ um 1 Mrd. Euro p.a. erhöht
 - ☞ Dynamisierungsrate auf 3% angehoben
 - ☞ Trassen- und Stationspreisbremse bis 2025 auf 1,8 % eingefroren
 - ☞ Gesamtvolumen 17 Mrd. Euro bis 2030
- ☞ dennoch: Finanzierung des bestehenden Angebots teilweise nur noch 2024 gesichert
- ☞ Streit um Finanzierung Deutschlandticket bremst Einigung zwischen Bund und Ländern zum „Ausbau- und Modernisierungspakt“
- ☞ offen, welche staatliche Ebene welchen Beitrag leisten kann und sollte



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Dr. Matthias Stoffregen

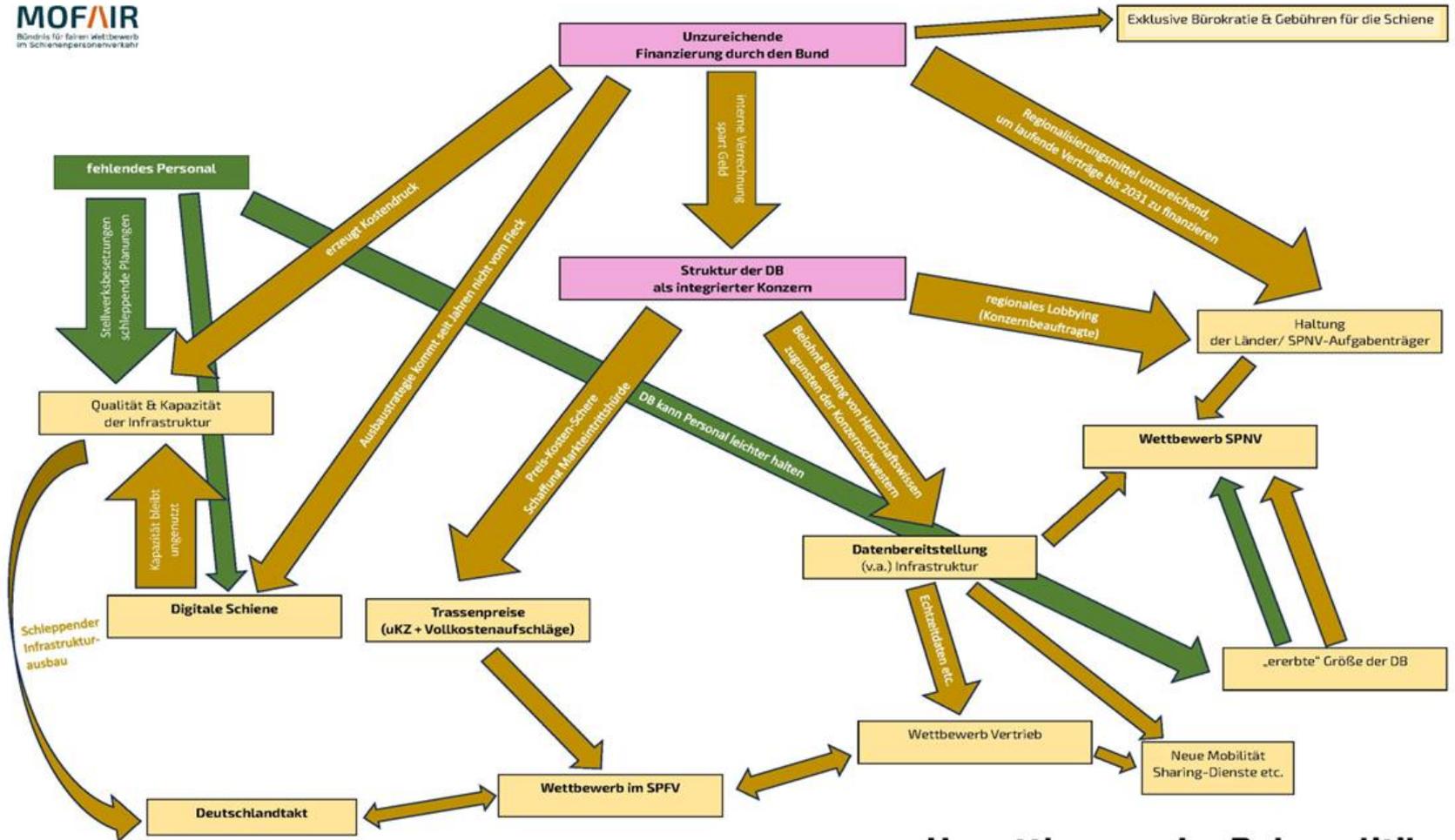
Geschäftsführer

Marienstraße 3

10117 Berlin

Fon +49 30 50 93 1304 1 / +49 160 96 90 61 43





Hauptthemen der Bahnpolitik – und wie sie zusammenhängen