



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

„Daseinsvorsorge“ im Eisenbahnverkehr?

Dr. Matthias Stoffregen

3. Leipziger Gespräche zum Verkehrsmarktrecht

Universität Leipzig

22. November 2019

Agenda

MOF/IR Wer ist mofair?

- 🏠 Wo hat Daseinsvorsorge im Verkehr ihren Platz?
- ^ Welche Rolle spielt die Infrastruktur?
- 🚆 Wie wird Daseinsvorsorge im Betrieb sichergestellt?
- 🏗️ Herausforderungen der Daseinsvorsorge bei einem integrierten Konzern
- 🎯 Fazit

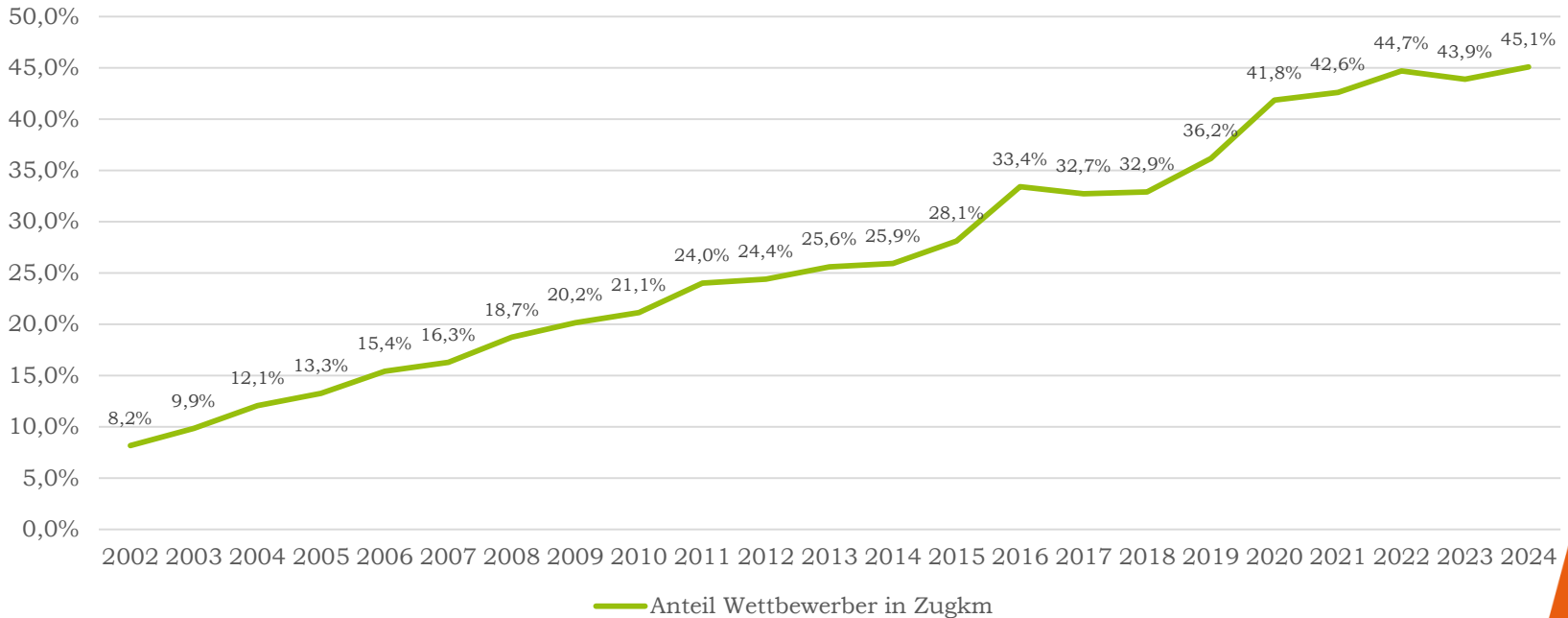
Wer ist mofair?



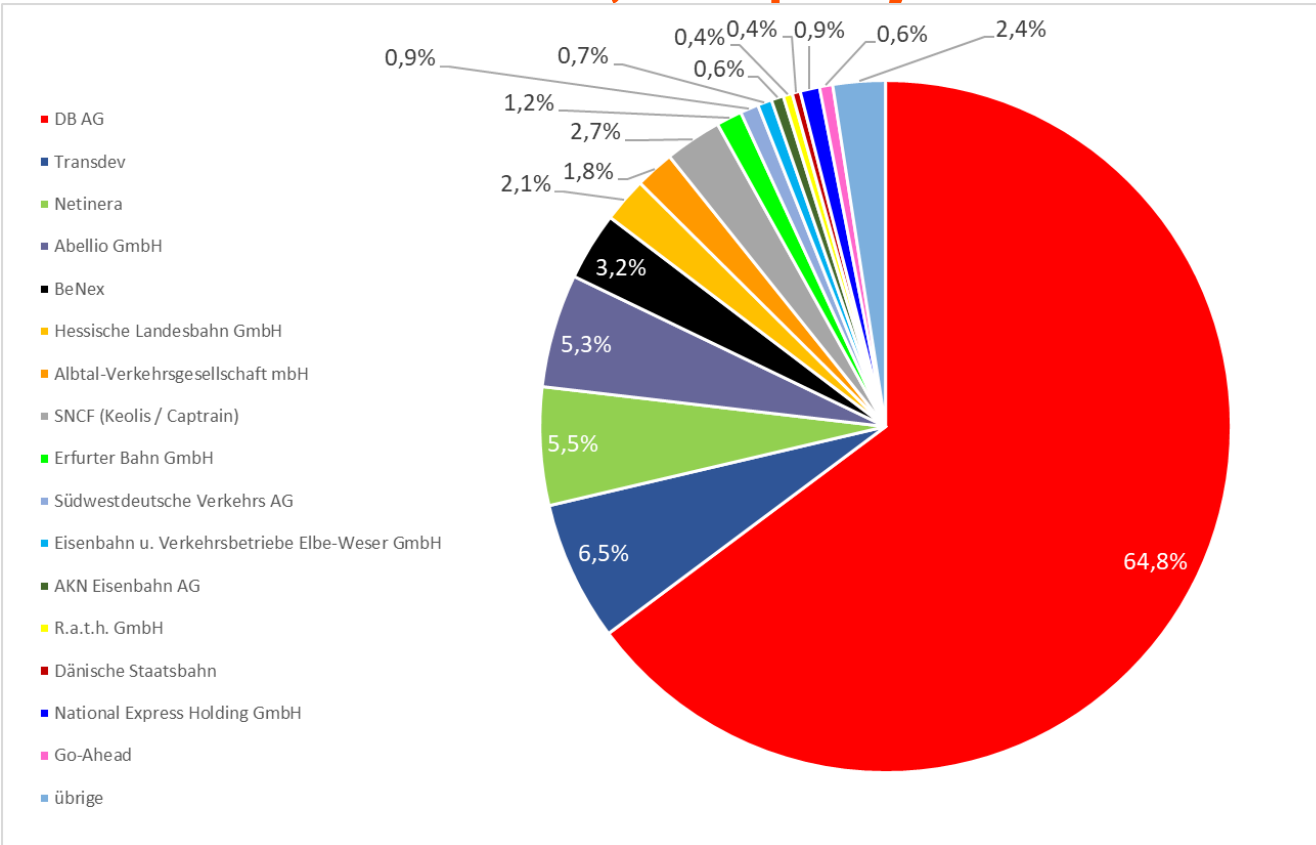
mofair: Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr



Anteil der Wettbewerbsbahnen an der Betriebsleistung



Marktanteile im SPNV, Fahrplanjahr 2019



Quelle: Marktrecherche BSL

- Marktanteile in % der Betriebsleistung
- Aufteilung nach Konzernen.
- Betriebsaufnahmen im Juni 2019 anteilig gewichtet.
- Übernahme der bisherigen Leistungen der Städtbahn Sachsen durch Transdev noch nicht berücksichtigt

Wo hat Daseinsvorsorge im Verkehr ihren Platz?

Wo hat Daseinsvorsorge im Verkehr ihren Platz?

Verkehrsart	Daseinsvorsorge?
üÖPNV	ja!
SPNV	ja
SPFV	jein (Art 87e GG)
Fernbus	nein

Begriffsinhalt wandelt sich:

- kleinere Familien
- größere berufliche Mobilität

Alle Jahre wieder: Streit um die Ticketpreise!!

Vieles spricht dafür, dass auch Fernverkehr heute Daseinsvorsorge ist.

Initiativen für ein SPFV-Gesetz nach Art 87a (4) GG

Jahr	
2001	Bundesrat und CDU/CSU fordern SPFV-Gesetz
2005/07	Raumordnungs- und Verkehrsministerkonferenz fordern SPFV-Gesetz
2008	Bundesrat beschließt Gesetzentwurf, bleibt im BT hängen
2015	VMK fordert SPFV-Gesetz
2016	Bundesrat beschließt Entwurf eines SPFV-Gesetzes
2017	Grüne bringen Gesetzentwurf in BT ein, unterfällt der Diskontinuität
2018ff	„Zukunftsbündnis Schiene“ diskutiert

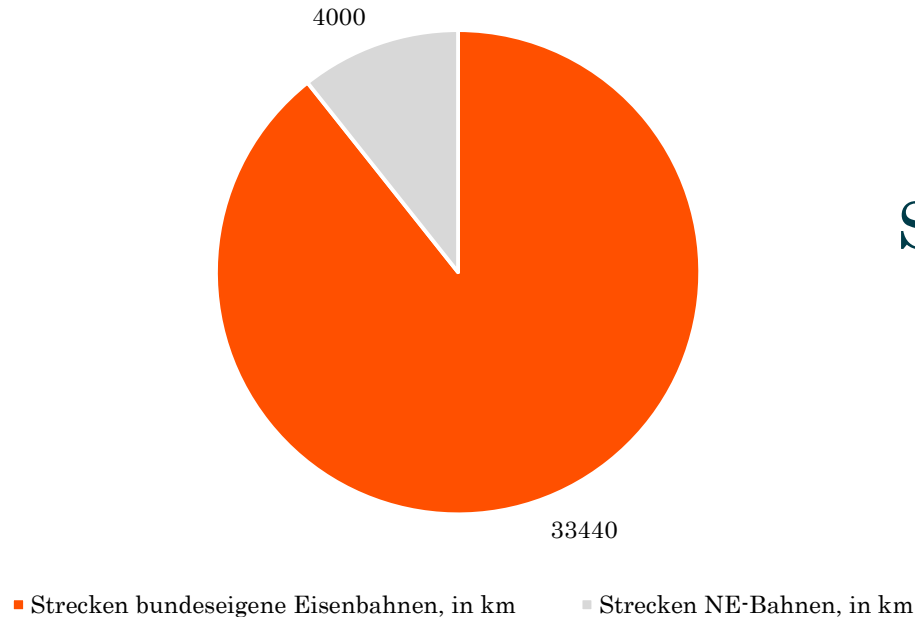
nach: Georg Speck, MWVLW Rheinland-Pfalz (Auszug), eigene Ergänzungen.

Welche Rolle spielt die Infrastruktur?

Eigentum an (und Bewirtschaftung) der Infrastruktur

Typ	üÖPNV	SPNV	SPFV	Fernbus
Energie (Treibstoff/ Strom)	unternehmens- eigen	EIU	EIU	frei
Werkstätten	idR unternehmens- eigen	verbundenes oder fremdes EIU	verbundenes (oder fremdes) EIU	eigene oder fremde Werkstatt
Stationen	idR unternehmens- eigen	verbundenes oder fremdes EIU	verbundenes oder fremdes EIU	Kommune
Strecke (Schiene/ Straße)	idR unternehmens- eigen (Schiene) Kommune / Land /Bund (Straße)	verbundenes oder fremdes EIU	verbundenes oder fremdes EIU	Land / Bund

Eigentum an der Schieneninfrastruktur in Deutschland (2018)



Knapp 90% der
Schieneninfrastruktur
gehören der DB

Schlechte Infrastrukturqualität

...bleibt Verspätungsursache Nummer 1!
(ca. 60-80% der Fälle, direkt oder indirekt)

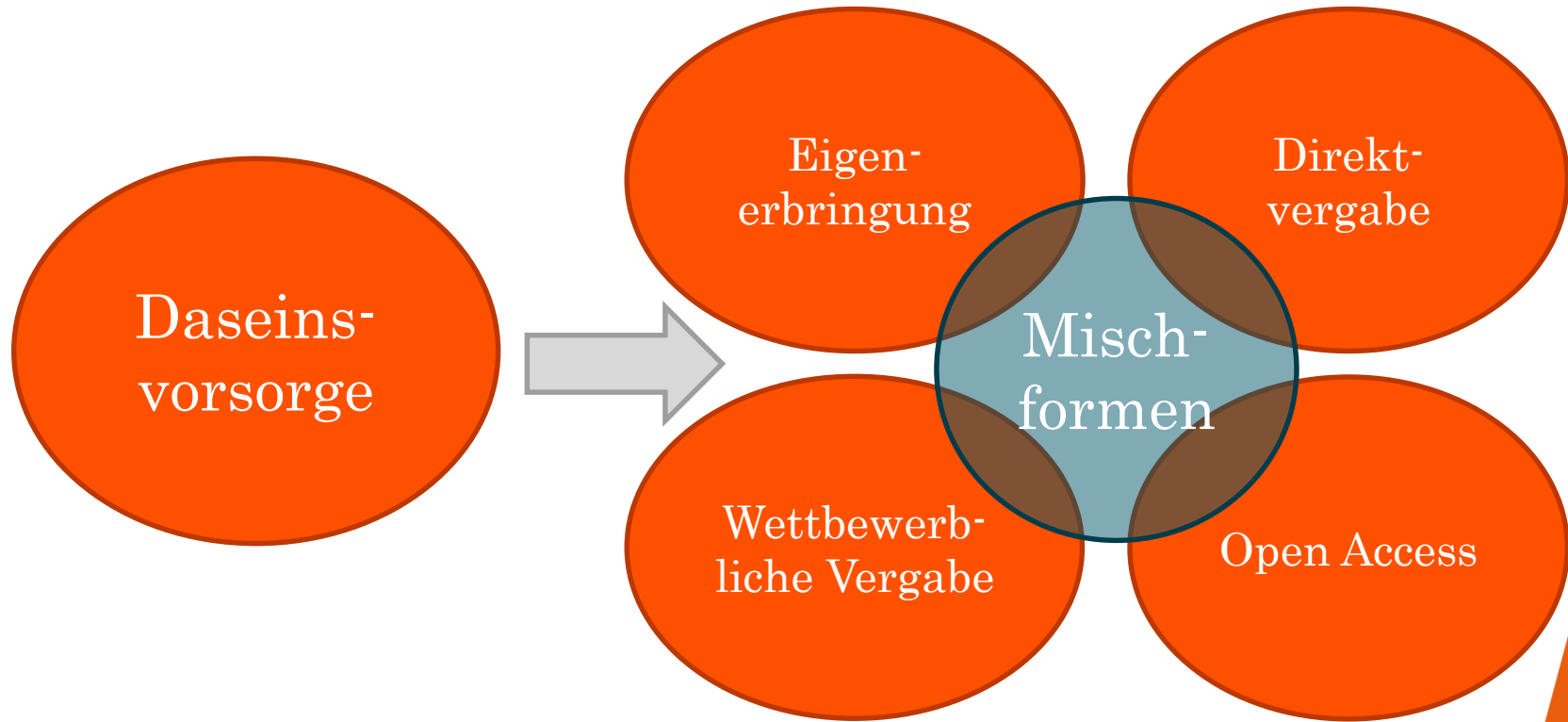
Nötig sind:

- ✓ klare Haftungsregelungen
- ✓ Stärkung Bundesnetzagentur;
Grundrevision SNB
- ✓ bessere Einbindung von EVU und Aufgabenträgern in die Baustellenplanung
- ✓ Veröffentlichung der Verspätungsursachen
- ✓ gesetzliche Anreize zum Netzausbau; Streichung §35 Abs. 1 ERegG
- ✓ Umsetzung der Ergebnisse aus dem „Runden Tisch Baustellenmanagement“,
u.a. zur Finanzierung des SEV



Wie wird Daseinsvorsorge im Betrieb sichergestellt?

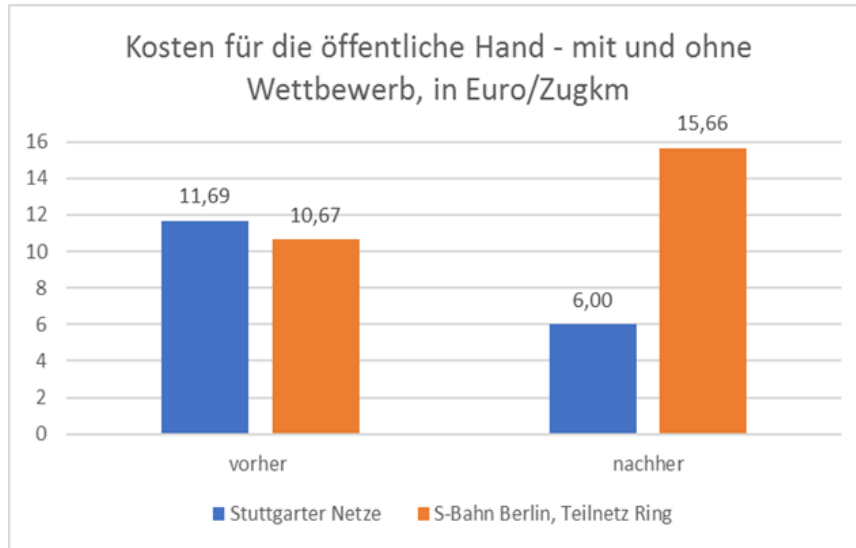
Wie wird Daseinsvorsorge im Betrieb sichergestellt?



Modelle der Erbringung im Personenverkehr (Betrieb)

Formen	üÖPNV	SPNV	SPFV	Fernbus
Eigenerbringung	✗	✗	✗	✗
Direktvergabe	✓	✓	✗	✗
Vergabewettbewerb	✓	✓	✗ (formal) ✓ (de facto)	✗ ✓ (an Sub's)
Open Access	✗	✗ (de facto) ✓ (formal)	✓	✓
Mischformen	✓	✓	✓	✗

Vergabe mit und ohne Wettbewerb (1)



Wettbewerb spart der öffentlichen Hand Geld, das für

- Mehrleistungen
- mehr Qualität zur Verfügung steht

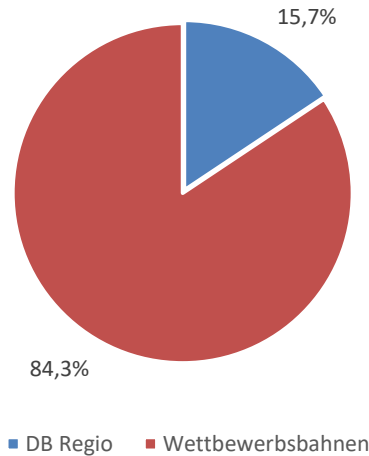
Aber: Es gibt auch gegenläufige Trends!

Quelle: BT-Drucksache 19/7481

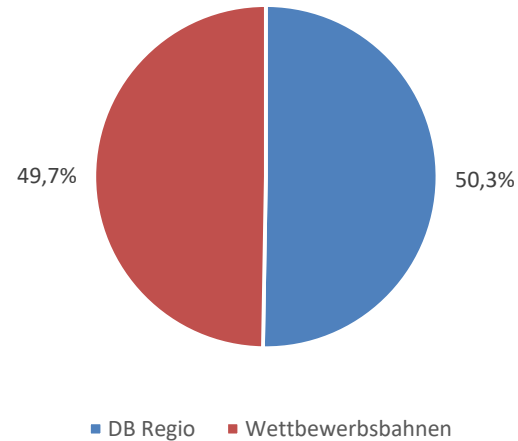
Jahr	Anzahl der Verkehrsverträge	Gesamtvolumen der Vergaben
2015	11	3,9 Mio. Zugkm
2016	9	6,9 Mio. Zuakm
2017	14	49,8 Mio. Zugkm

Vergabe mit und ohne Wettbewerb (2) – Wettbewerb 2018/19

2018
im Wettbewerb vergeben:
knapp 28 Mio. Zugkm

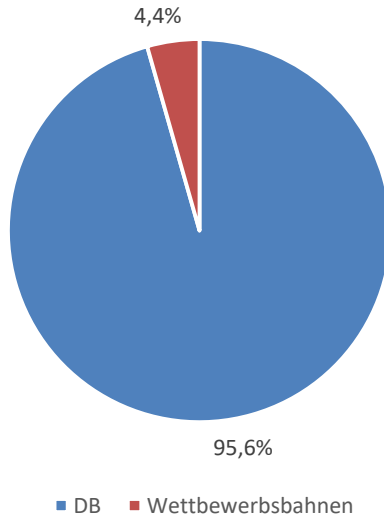


2019
im Wettbewerb vergeben:
55,6 Mio. Zugkm

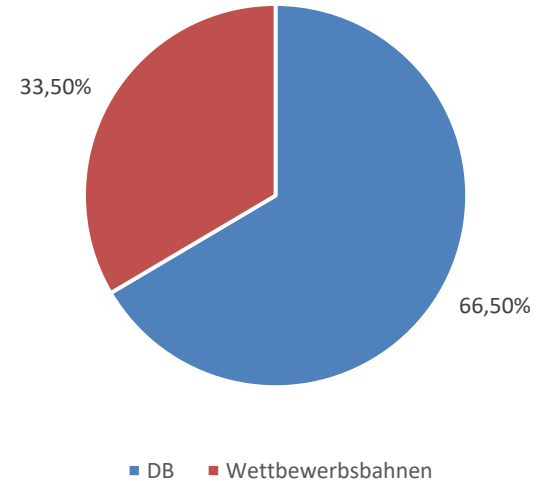


Vergabe mit und ohne Wettbewerb (3) – Direktvergaben 2018/19

2018
direkt vergeben: 11,1 Mio. Zugkm



2019
direkt vergeben: 7,9 Mio. Zugkm



Herausforderungen der Daseinsvorsorge bei einem integrierten Konzern

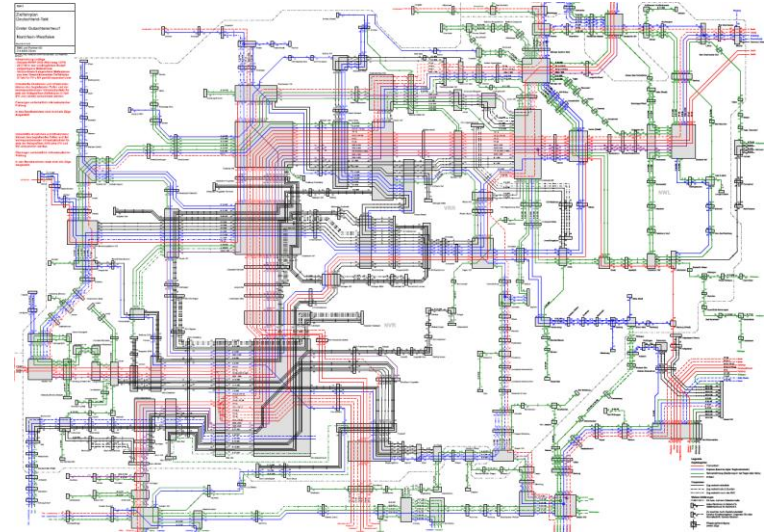


Deutschland-Takt/Marktmodell Fernverkehr

„Fahrplan 2030+“ soll bis Anfang 2020 vorliegen

- aber viele Fragen sind offen:

- ? Sicherung Takttrassen
 - ? nach Wegfall Rahmenverträge
- ? Marktorganisation Fernverkehr
 - ? Vergabe Systemtrassen
 - ? unattraktive
 - ? besonders attraktive
 - ? Zugang zu Rollmaterial
- ? Deutschland-Tarif
- ? Finanzierung



Bundshaushalt 2020: Sehr viel Geld – immer für das Richtige?



Thema	HH-Entwurf nach Bereinigungssitzung	Bedarf p. a. (mittelfristig)
LuFV III inkl. kapazitätsschonendes Bauen (2020-29)	4,6 (ab 2024 5,3)	mindestens 6,7
BVWP-Projekte	1,5	3,0
weiterer Netzausbau (D-Takt)	-	0,4 (grobe Schätzung)
zusätzliche Elektrifizierung	0,01 („4 Säulen“)	0,4
ETCS/DSTW	0,2 (incl. erste Tranche Starterpaket)	>1,5, incl. OBU-Finanzierung
Eigenkapitalerhöhung DB	1,0 (jährlich bis 2030)	0,0
GVFG	0,66 (ab 2021: 1 Mrd.; ab 2025: 2 Mrd.)	2,0

Christian-Demokratische Union Deutschlands (CDU)
 Konrad-Adenauer-Haus
 Frau Annegret Kramp-Karrenbauer
 Vorsitzende der CDU Deutschlands
 Klingelhofstraße 8
 10785 Berlin

Matthias Stoffregen
 Projektleiter
 Tel: +49 (0)30 5206-140
 Fax: +49 (0)30 5206-142
 m.stoffregen@cdde.de

Umsetzung des Koalitionsvertrages in der Haushaltsplanung
 Berlin, 11. März 2019
 Sehr geehrte Frau Vorsitzende,
 Sehr geehrte Frau Kramp-Karrenbauer,

Im Bundshaushalt 2020 und der Mittelfristplanung müssen wichtige eisenbahn- und netzinfrastrukturelle Maßnahmen umzusetzen. Ein solches Element ist...

Schreiben der acht Bahnverbände vom März 2019

...plus „Mogelpackung“ RegG-Mittel-Steigerung um „5“ Mrd. bis 2030

Haltung des Bundesrechnungshofes, Januar 2019 (und später)



- *Kernziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ nicht erreicht – (intermodale) Marktanteile in Deutschland sinken weiter*
- *Ausweitung internationaler und bahnfremder Geschäftstätigkeiten*
- *Finanzielle Ziele nicht erreicht – DB AG-Konzern ist hoch verschuldet*
- *Aktivere Rolle des Bundes als Eigentümer erforderlich*
- *Fehlende Strategie des Bundes!*

Bericht

nach § 99 BHO

zur strukturellen Weiterentwicklung und Ausrichtung der Deutschen Bahn AG am Bundesinteresse



Eckpunkte des Klimakabinetts vom 20. September 2019

Nr.	Inhalt		Einschätzung
3	Anhebung Entfernungspauschale		bringt für den <u>Umstieg</u> auf den ÖV nichts
15c	Änderung PBefG, Emissionsstandards		unklare Auswirkungen für den Wettbewerb
17	Steigerung GVFG-Mittel		gut, aber sehr spät (ab 2025)
19	Zusätzliche Investitionen ins Eisenbahnnetz		Viel zu unkonkret - keine Unterscheidung zwischen Aus- und Neubau, ETCS, D-Takt...
20	Stärkung Schienengüterverkehr		Unkonkret – Förderung Einzelwagenverkehr einseitig zugunsten DB?
21	Erhöhung Eigenkapital DB AG		katastrophal, überteuert, wettbewerbsfeindlich (siehe gesonderte Folie)
25	Digitalisierung Mobilität		Hier ist konzeptionell noch sehr viel Arbeit zu leisten.
27a	Einheitlicher Umsatzsteuersatz für Bahntickets 7%		Erleichtert die Arbeit der EVU, Attraktivitätssteigerung für den ÖV, Wirkung nicht überschätzen
28	Modellprojekte ÖV-Jahrestickets für 365 Euro		Weitere Erosion der Einnahmenbasis des ÖV schwächt das System, anstatt es zu stärken
63	Planungsbeschleunigung		Grundsätzlich sehr gut, aber schwierig in der Umsetzung

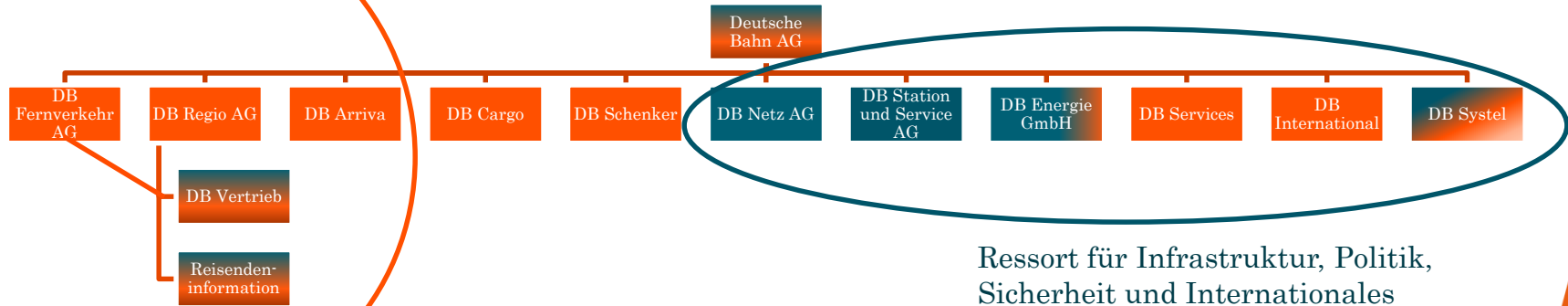
Maßnahme 21: Eigenkapitalspritze für die Deutsche Bahn AG

- 1 Mrd. jährlich 2020-2030 für ein Unternehmen im Wettbewerb
 - Kritik des Rechnungshofes an fehlender Strategie des Bundes
- Einsatz der Mittel für das Gesamtsystem? Für die Infrastruktur?
 - nein, denn keinerlei Zweckbindung möglich
 - statt dessen Einsatz für...
 - neue Fahrzeuge im Fernverkehr
 - Dumpingangebote im SPNV und im SGV
 - Stuttgart 21?
 - steigender Renditeanspruch – steigende Trassen- und Stationspreise?!



Massive Wettbewerbsverzerrung!!!

Struktur des DB-Konzerns



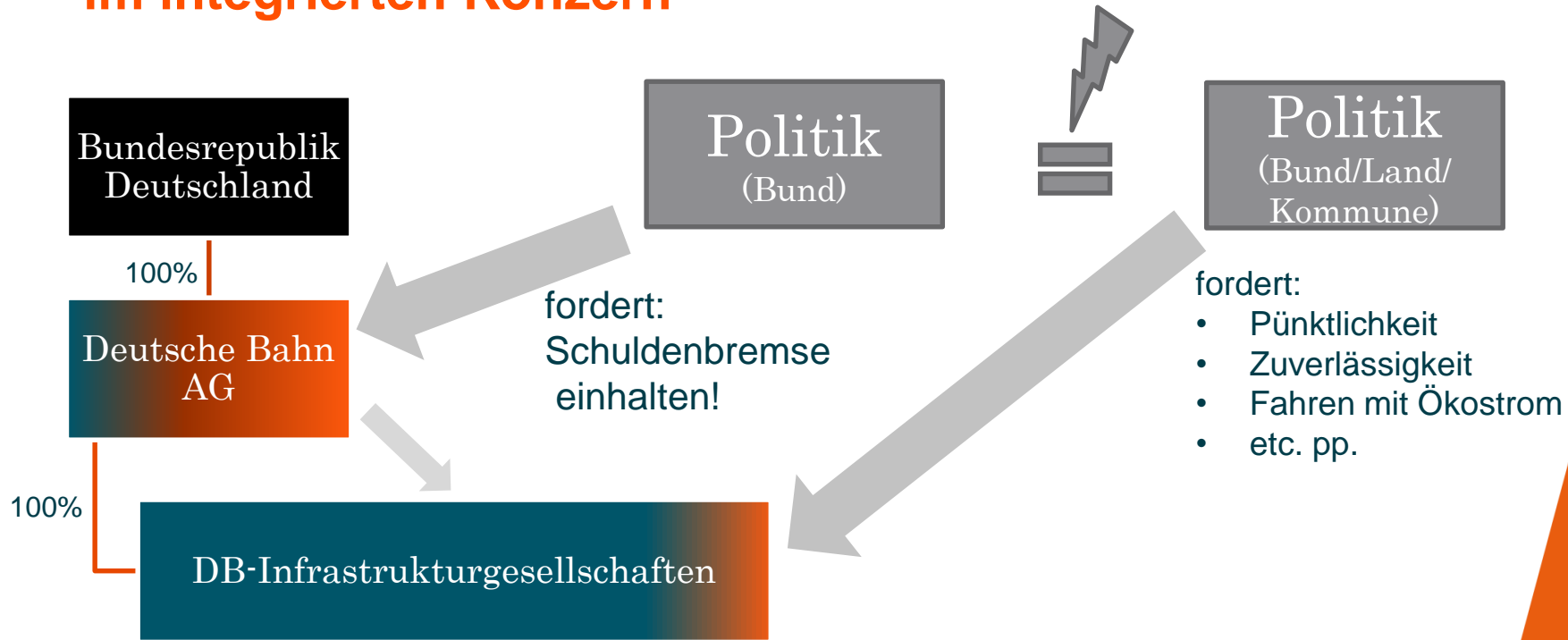
Ressort Personenverkehr
(Berthold Huber)

Ressort für Infrastruktur, Politik,
Sicherheit und Internationales
(Ronald Pofalla)

Monopolbereich

Wettbewerbsbereich

Widersprüchliche „Programmierung“ im integrierten Konzern



Fazit

Wie es besser ginge

- 🚆 klar definieren, „welche und wieviel“ Bahn der Bund (und die Länder) wollen
- 👥 Primat der Politik – nicht mehr (nur) die DB fragen
- ⚖️ strukturelle vor personellen Fragen
- ⚖️ in der Diskussion klar unterscheiden zwischen Infrastruktur- und Transportteilen des Deutsche-Bahn-Konzerns, zwischen Monopol- und Wettbewerbsteilen des Bahnsystems
- ⚖️ prüfen, inwieweit diese Trennung auch organisatorisch umgesetzt werden kann/muss
- € nicht nur mehr Geld, auch die passenden Rahmenbedingungen schaffen (Kostenwahrheit im intermodalen Vergleich)

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Vielen Dank!

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer

mofair e. V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

