

# Wettbewerb und Finanzierung der Schiene

Präsentation in der  
Landesvertretung  
Hamburg  
am 24. Juni 2010



Netzwerk  
Privatbahnen

Alexander Kirfel, Netzwerk Privatbahnen e.V.

## **Wettbewerb**

### **I – Liberalisierung durchaus erfolgreich... (1/4)**

Liberalisierung des Schienenverkehrs in Deutschland weitgehend durchgeführt

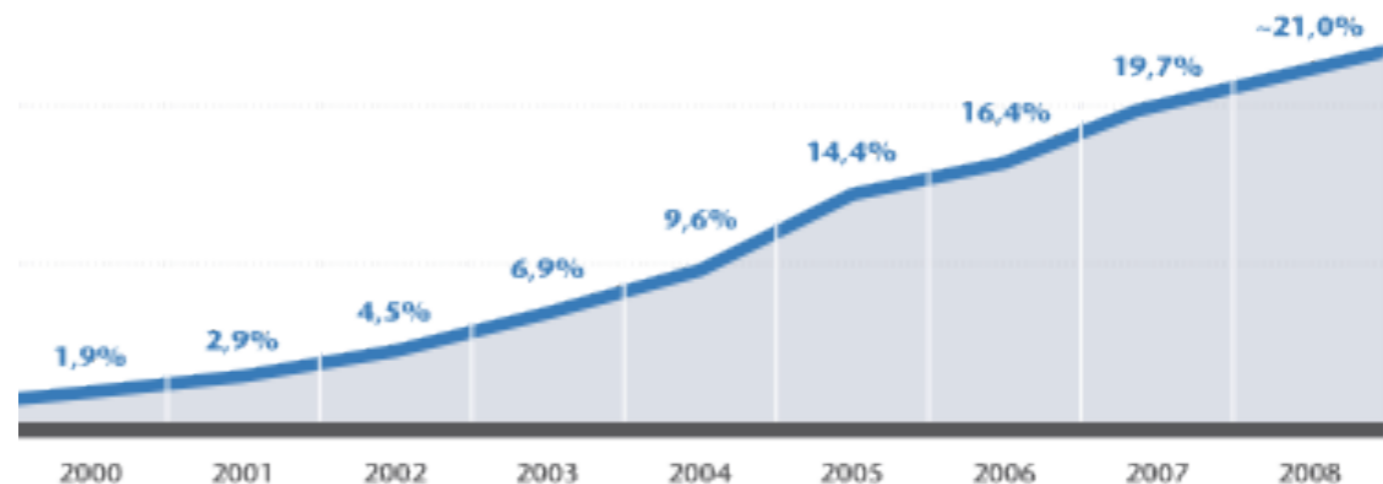
Erfolge: Ca. 45 EVU, die im Schienengüterverkehr auch Wettbewerber der Deutschen Bahn sind

- ▶ Davon 5 Staats- und 2 kommunale Bahnen
- ▶ Auch im Krisenjahr 2009 kaum Insolvenzen
- ▶ Wenige Aufkäufe durch ausl. Staatsbahnen, trotzdem relativ stabiler privater Sektor

## Wettbewerb

### I – Liberalisierung durchaus erfolgreich... (2/4)

Marktanteil der  
Wettbewerbsbahnen  
von 1,9 % (2000)  
auf 24,6 % (2009)  
gestiegen



Im Schienengüterverkehr

- ▶ untergeordnete Rolle der Personalkosten
- ▶ Marktanteile durch Qualität und Service

## **Wettbewerb**

### **I – Liberalisierung durchaus erfolgreich... (3/4)**

Ausblick - nach der Wirtschaftskrise:

- ▶ Transportvolumina der Wettbewerbsbahnen nähern sich wieder den Werten von 2008 an
- ▶ Weitere Steigerung der Marktanteile nur noch begrenzt möglich:
  - DB nutzt Erpressungspotenzial des Einzelwagenverkehrs

## **Wettbewerb**

### **I – Liberalisierung durchaus erfolgreich... (4/4)**

- Verlagerung von Schrottransporten auf Wettbewerbsbahnen scheitert an Stahlwerken
- Potenzielle Kunden nutzen Gleisanschluss nur als Druckmittel gegenüber Spediteur
- Gleisanschlussförderrichtlinie verunglückt; zu wenige Firmen haben noch Gleisanschluss
- DB Schenker Rail kann auf Teilkostenbasis kalkulieren

## Wettbewerb

### II - ...aber nicht ohne Probleme (1/6)

#### 1. Problem: DB diskriminiert Wettbewerbsbahnen

- ▶ DB-konzernangehörige Bahnen erhalten beim Bahnstrombezug 5 % „Großkundenrabatt“
- ▶ 2009 wurden 206 Mio. € vom Gesamt-EBIT der DB AG (1.788 Mio. €) durch Wettbewerbsbahnen erwirtschaftet (Aufkauf von Wettbewerbern)
- ▶ DB AG darf wettbewerbsfeindliche sog. „RegioNetze“ betreiben (vertikal integrierte Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen)

## Wettbewerb

### II - ...aber nicht ohne Probleme (2/6)

- ▶ Infrastruktur durch DB Netz AG zu stark zurückgebaut  
(Überholgleise, Weichenverbindungen)  
daher: keine Neu- bzw. Mehrverkehre möglich
- ▶ Rückbau von Serviceeinrichtungen  
(Z.B. Neben- und Abstellgleise),  
bislang nicht in § 11 AEG einbezogen  
keine Pflicht zur Ausschreibung

## **Wettbewerb**

### **II - ...aber nicht ohne Probleme (3/6)**

**2. Problem:** EU verteuert Schienengüterverkehr und verhindert Neugründungen von KMU

- ▶ Sicherheitsmanagementsystem (SMS) auch bei Kleinstbetrieben; Bürokratie
- ▶ Lärmabhängige Trassenpreise geplant
  - Lärmmessstellen auf allen Strecken nötig
  - Kunststoffbremssohlen für alle Güterwagen
  - Unklar, ob Zuschüsse gewährt werden

## Wettbewerb

### II - ...aber nicht ohne Probleme (4/6)

- ▶ European Train Control System (ETCS) (zunächst auf den EU-Güterverkehrskorridoren)
  - Pro Lok Zusatzkosten von 0,5 bis 1 Mio. €
  - Ertüchtigung Infrastruktur kostet Milliarden
  - Unklar, ob Zuschüsse gewährt werden

## **Wettbewerb**

### **II - ...aber nicht ohne Probleme (5/6)**

#### **3. Problem: Begünstigung des Straßengüterverkehrs**

- ▶ Einführung von 25 m-Lkw („Monstertrucks“)
  - Größere Gefäße, Straßengüterverkehr billiger
  - Lkw-Maut (Bundesstraßen) nicht ausgleichend
- ▶ Umschichtung Investitionsmittel zur Straße
  - 500 Mio. € „Dividende“ DB AG ins Netz
  - ABER: 500 Mio. € Lkw-Mauteinnahmen von der

## Wettbewerb

### II - ...aber nicht ohne Probleme (6/6)

- ▶ Verkehrlich unsinnige Leuchtturmprojekte („Stuttgart 21“, „Y-Trasse“, feste Fehmarnbeltquerung)
  - binden in Zeiten knapper Kassen die vorhandenen Gelder
  - bringen dem Güterverkehr wenig bis nichts

## **Wettbewerb**

### **Forderungen an die Politik**

- ▶ Ausweitung Befugnisse Bundesnetzagentur im Zuge Novellierung AEG / EIBV
- ▶ Förderung Umrüstung Güterwagen
- ▶ Förderung bezüglich Einführung ETCS
- ▶ Keine 25 m-Lkw auf Deutschlands Straßen
- ▶ Verzicht auf teure „Leuchtturmprojekte“ bei der Infrastruktur; stattdessen Förderung kleiner Maßnahmen mit Nutzen für Schienengüterverkehr

## **Finanzierung – Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr**

- ▶ Sowohl Schienengüter- als auch Schienenpersonenfernverkehre müssen eigenwirtschaftlich sein; Zuschüsse durch die öffentliche Hand finden nicht statt
- ▶ Bei Unwirtschaftlichkeit von Verkehren können diese jederzeit eingestellt werden, wenn Transportverträge auslaufen oder Fahrplanperioden ablaufen.

## **Finanzierung Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

Finanzierung überwiegend durch  
Regionalisierungsmittel (2009: 6,78 Mrd. €)

- ▶ 4,47 Mrd. € davon an DB Regio + DB Stadtverkehr
- ▶ 2,3 Mrd. € Rest: an Wettbewerbsbahnen (ca. 0,9 Mrd. €) bzw. für „allgemeine Zwecke des ÖPNV“

Finanzierung auch durch Fahrgeldeinnahmen (2008:  
ca. 3,2 Mrd. €)

## **Finanzierung**

### **Quersubventionierung Güter und Fernverkehr durch SPNV**

Ohne SPNV vielerorts kein Infrastrukturerhalt möglich:

- 17 Zugpaare/Tag zur Refinanzierung eingleisiger, nichtelektrifizierter Nebenbahn notwendig
- SPNV der DB trägt mit 3,4 Mrd. € (2008) zum Umsatz der Infrastrukturbereiche bei (2008: 7,5 Mrd. €); SPNV von Wettbewerbern mit 0,8 Mrd. €
- Kürzungen der Regionalisierungsmittel (Koch-Steinbrück-Papier) wirken mittelbar negativ auf Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr

## Finanzierung

### Infrastruktur bundeseigene Bahnen

Erlöse aus Trassenpreisen sowie Anlagenentgelten  
2008: rund 4,4 Mrd. € (3,0 Mrd. € SPNV, 0,8 Mrd. €  
SPFV, 0,6 Mrd. € SGV)

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV  
Schiene): 2,5 Mrd. €

Tatsächlicher Finanzbedarf für Erhalt Bestandsnetz:  
ca. 8,5 Mrd. € (ca. 4,3 Mrd. € operative Betriebskosten  
+ ca. 4,2 Mrd. € Investitionen bzw. langfristiger  
Abschreibungsaufwand)

Derzeit noch Konjunkturmittel (0,5 Mrd. €) + Mittel aus  
der Lkw-Maut (1,1 Mrd. €)

## Finanzierung

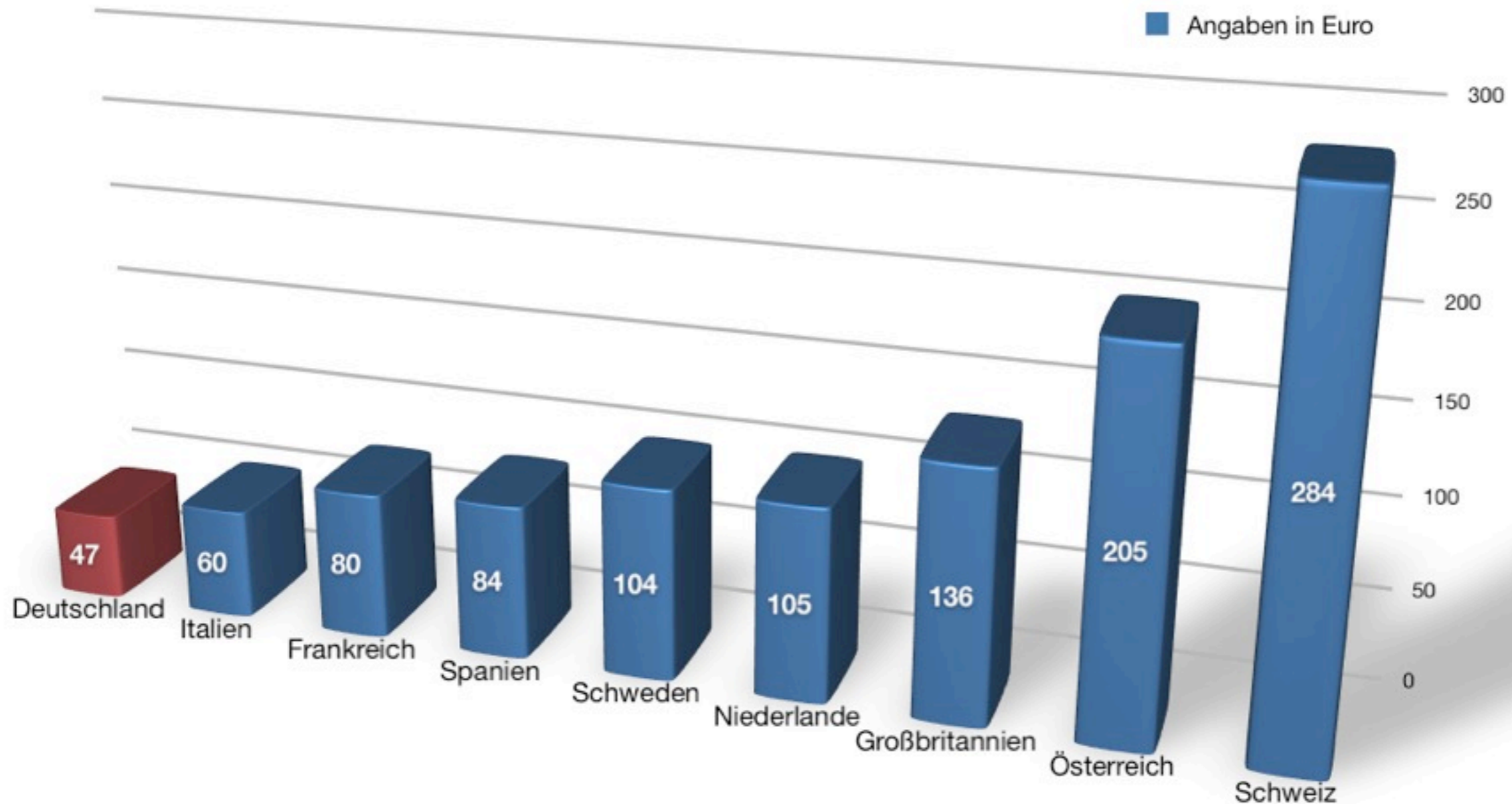
### Infrastruktur nichtbundeseigene Bahnen (NE-Bahnen)

- Auf 65 % der 4.300 km NE-Infrastruktur nur Güterverkehr
- Trassenerlöse decken Erhaltungskosten nicht (d.h.: seit Jahren fahren auf Verschleiß)
- Mit Stilllegungen ist zu rechnen, wenn LuFV NE nicht kommt  
(Erste „Kandidaten“: Münster – Neubeckum; Hövelhof – Gütersloh – Harsewinkel – Lengerich – Ibbenbüren)
- Ca. 1 Mrd. Instandhaltungsrückstand

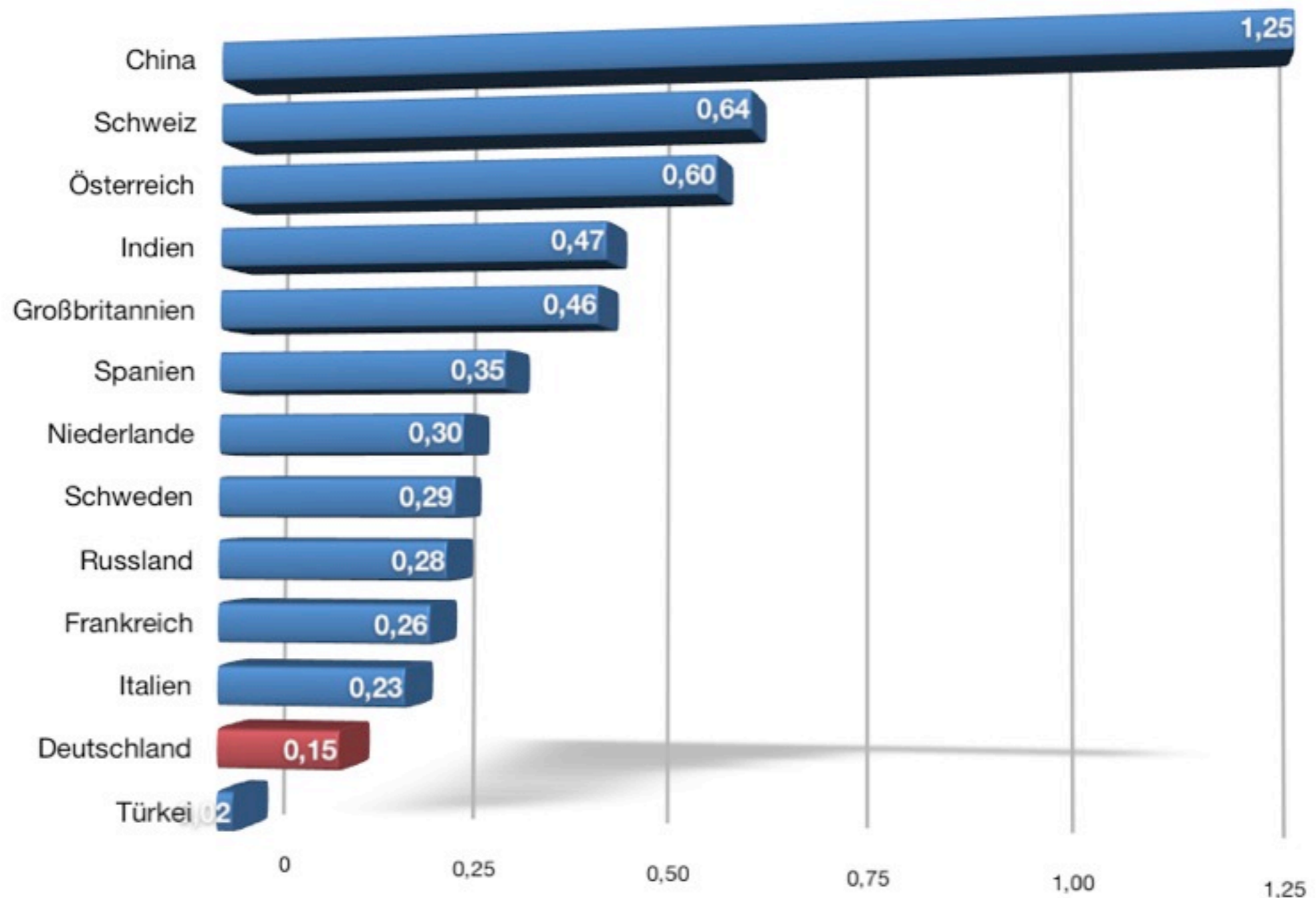
## **Finanzierung Infrastruktur – Folgerungen**

- ▶ Derzeit nur bei nichtbundeseigener Infrastruktur Unterfinanzierung vorhanden (ca. 0,2 Mrd. €/a.)
- ▶ Wenn Konjunkturpaket-Mittel auslaufen und Umschichtung Lkw-Mauteinnahmen: Bei DB Netz Unterfinanzierung von ca. 1 Mrd. €/a.
- ▶ Zugleich BVWP-Vorhaben nicht ausfinanziert (Deckungslücke ca. 1,5 Mrd. €/a.)
- ▶ Deutschland ist europäisches Schlusslicht bei Investitionen in Schieneninfrastruktur

## Investitionen in Schieneninfrastruktur je Einwohner 2008



## Investitionen in Schieneninfrastruktur in Cent je Euro des BIP 2008



## **Finanzierung**

### **Infrastruktur – Forderungen an die Politik...**

- ▶ Einführung einer LuFV für NE-Bahnen
- ▶ Aufstockung des Fördertopfes für Gleisanschlussförderung und Umstellung auf österreichisches Modell (Förderung Anschlussweiche zu 100 %)
- ▶ Umschichtung Investitionsmittel Straße zu Schiene
- ▶ Lkw-Mauteinnahmen müssen vollständig bei Schiene verbleiben

# Netzwerk Privatbahnen

## Infrastruktur

... damit es bei uns nicht auch irgendwann so aussieht:



## **Kontakt**

**Netzwerk Privatbahnen** – Vereinigung europäischer  
Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.

Am Weidendamm 1A

D-10117 Berlin

*Geschäftsführer: Ass. jur. Alexander Kirfel*

Tel. +49 (0) 30 – 59 00 99-626 (Fax:-628)

[kirfel@netzwerk-privatbahnen.de](mailto:kirfel@netzwerk-privatbahnen.de)

**[www.netzwerk-privatbahnen.de](http://www.netzwerk-privatbahnen.de)**