



Foto: © momius - Fotolia.com

Marktstudie

Deutscher Bahnmarkt steht vor Richtungsentscheidungen

Maria Leenen
und
Karl Strang,
SCI Verkehr
GmbH,
Hamburg/Köln



Zwanzig Jahre nach der Bahnreform stehen Bahnwirtschaft und bahntechnische Industrie in Deutschland vor substanziellen Herausforderungen. Die Nachfrage nach Verkehrsdiensten auf der Schiene ist seit Jahren stark und erfordert in den Wachstumskernen einen deutlichen Ausbau der Netze und Flotten. Gleichzeitig machen demografische Prognosen für den ländlichen Raum ein massives Umgestalten des öffentlichen Verkehrs in diesen Regionen erforderlich.

Investitionen in die Infrastruktur und in den Schienenpersonennahverkehr, den beiden wichtigsten Marktsegmenten, werden überwiegend direkt aus öffentlichen Haushalten finanziert. Sämtliche Grundlagen hierfür werden 2013 neu verhandelt. Parallel dazu sind offene Fragen von Marktregulierung über Haushaltskonsolidierung bis zum Wettbewerb mit anderen Daseinsbereichen zu klären und mit der politischen „Großwetterlage“ im Wahljahr zu vereinbaren – ein bisher beispielloses Szenario. Die anstehenden Entscheidungen werden die Zukunft des deutschen Bahnmarktes politisch, wirtschaftlich und strukturell neu bestimmen.

Ungewissheit mit Struktur

Viele Randbedingungen der anstehenden Entscheidungsprozesse sind derzeit offen – gleichwohl benötigen die Marktteilnehmer belastbare Planungsgrößen und Prognosen. In einer Marktstudie (Der deutsche Bahnmarkt. Fakten, Zahlen, Akteure, Trends, SCI Verkehr GmbH, Köln 2012) untersuchte die SCI Verkehr GmbH alle wesentlichen Teilmärkte (Abbildung 1) und zeigt Handlungskorridore für die Beteiligten auf.

Die Untersuchung basiert wesentlich auf Analysen und Prognosen

- von Verkehrsleistungen und -aufkommen im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr,
- der Ausschreibungen für Verkehrsdienste im SPNV,
- der Beschaffungsvorhaben für Fahrzeuge,
- der Entwicklung der Streckennetze und ihrer bahntechnischen Ausrüstung sowie
- der Projekte zum Neu- und Ausbau der Infrastruktur.

Zur Erstellung der Prognosen führt SCI Verkehr ein umfassendes internes Datenbanksystem mit fortlaufend gepflegten Informationen zu allen oben genannten Bereichen. Aus Neuvergaben von Verkehrsdiensten, Fahrzeugbeschaffungen sowie Neu- und Ausbauten der Infrastruktur sowie der Abbildung der entsprechenden Produkt-Lebenszyklen für die Leistungen nach dem Neueinsatz eines Fahrzeugs bzw. der Fertigstellung einer Infrastruktur entsteht insgesamt ein zusammenhängendes Bild der Marktentwicklung.

Da in mittelfristiger Perspektive ein Bezug allein auf bekannte und absehbare Entwicklungen nicht ausreicht, werden diese

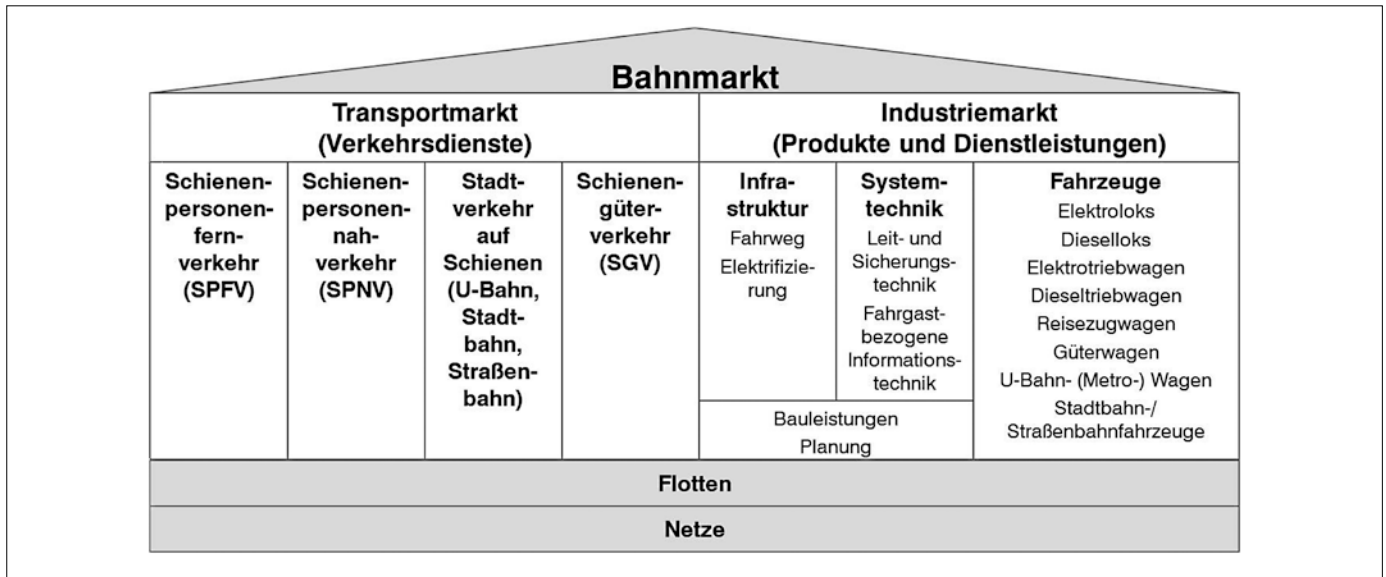


Abbildung 1

um noch nicht angekündigte, aber aus der Marktentwicklung herleitbare (virtuelle) Vorhaben sowie allgemeine bestands- und bedarfsorientierte Treiber ergänzt, die im Zeitverlauf gegenüber bekannten und angekündigten Vorhaben und stärkeren Einfluss gewinnen (Abbildung 2).

Den schwierigsten Teil bildete die Berücksichtigung der zu erwartenden konjunkturellen und insbesondere bahnpolitischen Entwicklungen.

Personenverkehr und Triebwagen

Der Transportmarkt erreichte im Jahr 2011 ein Gesamtvolumen von 21,5 Milliarden (Mrd.) Euro; fast 80 Prozent davon werden im Personenverkehr erwirtschaftet (Tabelle 1).

Das Volumen des Industriemarkts liegt aktuell bei knapp 8,3 Mrd. Euro pro Jahr und wächst bis 2016 voraussichtlich auf knapp 10,6 Mrd. Euro pro Jahr an (Wachstumsrate bzw. Compound Annual Growth Rate (CAGR): + 5,0 Prozent). Zugleich größtes und dynamischstes Marktsegment sind Fahrzeuge (Tabelle 2).

Die Kombination beider Betrachtungen zeigt die zentrale Bedeutung der Fahrzeugbeschaffungen für die Entwicklung des Industriemarkts.

Das Trendprodukt der nächsten Jahre sind elektrische Triebzüge und Triebwagen. 220 bis 300 neue ICx-Triebzüge – größter einzelner Beschaffungsauftrag über Fernverkehrszüge in der deutschen Bahngeschichte – werden ab 2016 die Unterschiede zwischen Hochgeschwindigkeits- (ICE) und konventionellen Fernverkehrszügen (IC/EC) aufheben. Das Marktvolumen in

Verkehrsart	Verkehrsleistung 2011	Modal Split 2011	Anteil Wettbewerber Verkehrsleistung	Aktuelles Marktvolumen 2011
Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	35,5 Mrd. Pkm	3,3 %	~ 1 %	3,8 Mrd. EUR 17,7 %
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	49,5 Mrd. Pkm	4,5 %	~ 14 %	9,4 Mrd. EUR 43,7 %
Stadtverkehr auf Schienen	16,5 Mrd. Pkm	1,1 %	–	3,6 Mrd. EUR 16,7 %
Schienengüterverkehr (SGV)	113,2 Mrd. tkm	18,0 %	~ 26 %	4,7 Mrd. EUR 21,9 %
Gesamt			21,5 %	100,0 %

Pkm = Personenkilometer; tkm = Tonnenkilometer

Tabelle 1: Transportmarkt – Verkehrsleistung, Modal Split, Marktvolumen (Quelle: BNetzA, DESTATIS, eigene Berechnungen © SCI Verkehr GmbH)

Deutschland: Industriemarkt – Marktsegmente			
Segment	Aktuelles Marktvolumen (Ø 2010-2012) (Mio. EUR/Jahr)	Durchschnittliche Marktentwicklung 2011–2016 (%/Jahr)	Volatilität Marktentwicklung 2011–2016 (% gesamt)
Infrastruktur	2.140	+4,7	5,4
Systemtechnik	1.410	+2,2	2,5
Fahrzeuge	4.740	+5,9	3,6
Gesamt	8.290	+5,0	2,0

Tabelle 2: Industriemarkt – Marktvolumen und -entwicklung (© SCI Verkehr GmbH)

diesem Bereich steigt von aktuell zirka 430 Millionen (Mio.) Euro pro Jahr bis 2016 auf zirka 630 Mio. Euro an (CAGR: + 8 Prozent).

Ein großer Teil der Elektrotriebwagen im SPNV verkehrt in S-Bahn-Netzen; ansonsten wurden lokbespannte Züge bislang vielfach von Dieseltriebwagen abgelöst. Inzwischen stehen ausreichend große elektrifizierte Netze für die Ausschreibung von SPNV-Verkehrsdiensten zur Verfügung, so dass Elektrotriebwagen zunehmend auch Regionalbahn- und Regionalexpress-Dienste übernehmen. Bis 2016 wird ihr Bestand voraussichtlich auf zirka 2.800 Fahrzeuge und das Marktvolumen (aktuell zirka 950 Mio. Euro pro Jahr) signifikant auf voraussichtlich zirka 1.620 Mio. Euro pro Jahr ansteigen (CAGR: + 11,2 Prozent).

Problemfeld SPNV

Sowohl hinsichtlich Nachfrage und Marktvolumen als auch der strukturellen, politischen und ökonomischen Problemstellungen ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) das anspruchsvollste Segment im Transportmarkt. Zentrale Akteure in diesem Marktsegment sind die bundesweit 27 nach Landesrecht bestellten SPNV-Aufgabenträger.

Zwischen 2000 und 2011 verzeichnete der SPNV einen Aufkommenszuwachs von fast 400 Mio. Reisenden (Abbildung 3). Parallel dazu stieg auch die Betriebsleistung 2011 auf einen neuen Rekordwert von 641 Mio. Zugkilometern (Zkm) sowie die durchschnittliche Auslastung der Züge.

Folgende Tendenzen kennzeichnen die aktuelle Situation des deutschen SPNV-Marktes:

Eine Vergabewelle rollt heran: Auslaufende und neu zu vergebende SPNV-Verkehrsverträge sowie neue Verkehrsdienste, die zuvor nicht im Wettbewerb vergeben waren oder komplett neu konzipiert wurden, bewirken, dass zwischen 2014 und zirka 2017 bis zu dreimal so viel Betriebsleistungen jährlich in den Markt kommen wie zwischen 2008 und 2011 (Abbildung 4). Allein für die drei kommenden Jahre 2014 bis 2016 summieren sich daraus fast 265 Mio. Zkm. SCI Verkehr geht allerdings davon aus, dass nicht alle angekündigten Ausschreibungen fristgerecht realisiert werden und sich die „Bugwelle“ entsprechend verschiebt.

SPNV-Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Finanzdienstleister stehen vor der Herausforderung, die Anforderungen der Verfahren zu bewältigen und zugleich mit den organisatorischen und finanziellen Möglichkeiten der Anbieter umzugehen.

Das Interesse der Marktakteure lässt nach: Aufgrund der Ballung der Ausschreibungen und der schwindenden ökonomisch-gestalterischen Spielräume der Betreiber ist die durchschnittliche Anzahl der Bieter in wettbewerblichen Verfahren von 1997 bis 2010 sukzessive gesunken. 2010 wurde mit 2,4 Bietern pro Verfahren der niedrigste Wert seit der Regionalisierung des SPNV erreicht (Abbildung 5).

Gerade Mischkonzerne, die nicht nur SPNV betreiben, vergleichen kritisch die erreichbaren Margen bei SPNV-Verkehrsdiensten und in anderen Branchen. Der logisch nahe liegende Ansatz, zur Stärkung des Wettbewerbs weniger Verfahren mit

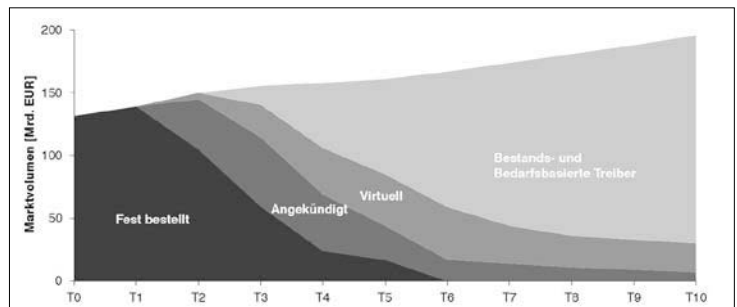


Abbildung 2

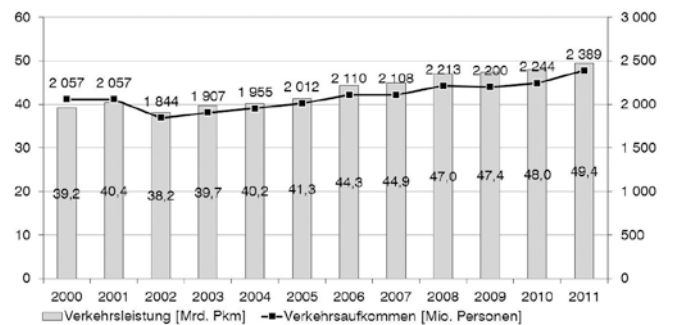


Abbildung 3

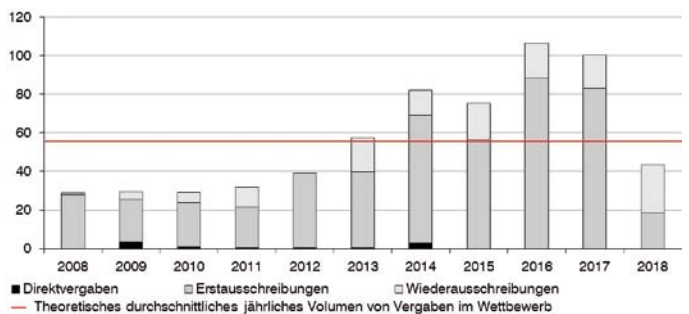


Abbildung 4

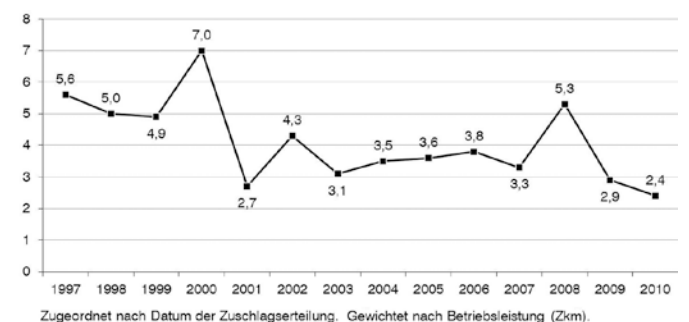


Abbildung 5

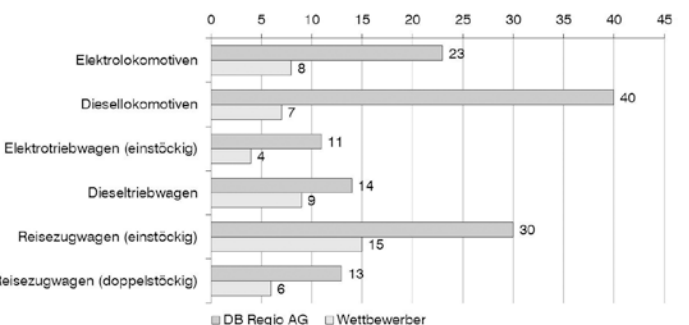


Abbildung 6

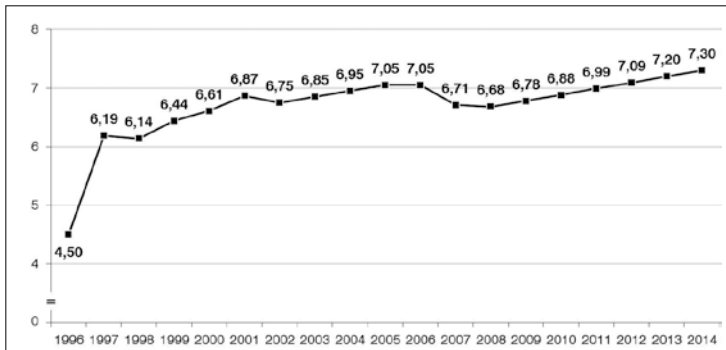


Abbildung 7

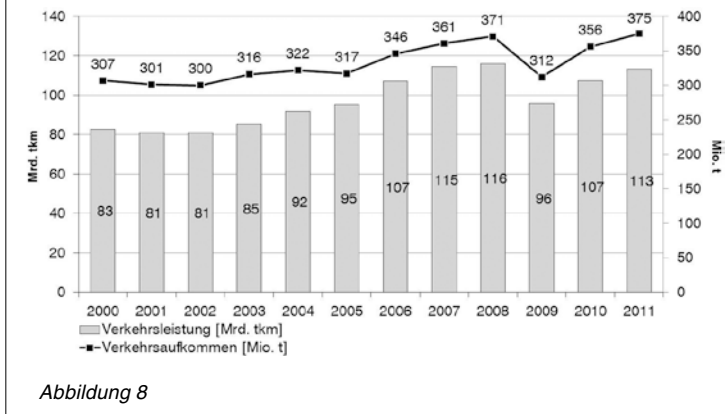


Abbildung 8

jeweils größerem Leistungsumfang aufzusetzen, senkt zwar für alle Beteiligten Aufwand, erfordert jedoch entsprechend leistungsfähige Bieter.

Der Weg zum Kunden ist unterschiedlich weit: Die Deutsche Bahn AG erbringt zurzeit zirka 86 Prozent der Verkehrsleistungen (in Personenkilometern), doch nur 74 Prozent der Betriebsleistung (in Zugkilometern); vor allem das besonders lukrative, aber auch sehr anspruchsvolle Transportsegment S-Bahn liegt mit 94 Prozent Marktanteil (2011) in den Händen der DB. Ihre Wettbewerber legen im Durchschnitt längere Distanzen mit weniger Kunden zurück. Die Aufgabenträger beabsichtigen, mit mehr wettbewerblichen Verfahren und dem Neuzuschnitt von Vergabelosen dem Wettbewerb größere Chancen zu eröffnen.

Welche Zukunft für die Flotte? Ein echter Aktivposten im SPNV-Markt ist die im europäischen Vergleich sehr junge deutsche

SPNV-Fahrzeugflotte (Abbildung 6). Doch birgt dieser zunächst positive Sachverhalt auch Schwierigkeiten für den SPNV der Zukunft: Die aktuell verfügbaren Fahrzeug-lösungen werden für die nächsten 30 Jahre zementiert – in der Zukunft bestehen vermutlich kaum noch fahrzeugbezogene Gestaltungsspielräume. Ein weiteres Hindernis ist die große Vielfalt der geforderten Ausrüstungs- und Ausstattungsvarianten. Dadurch wird die Entwicklung eines Sekundärmarkts für Fahrzeuge verhindert – dieser wäre aber ein wichtiger Stimulator für den Wettbewerb. Das Engagement einiger SPNV-Aufgabenträger bei der Fahrzeug-finanzierung (zum Beispiel Fahrzeugpools) führt dazu, dass sich die öffentliche Hand (anstelle bisher der EVU) mit erheblichen technischen, Zulassungs- und Einsatzrisiken belastet.

Staat übernimmt unternehmerische Aufgaben: Durch ihre steuernden und gestaltenden Initiativen binden die Aufgabenträger den Gestaltungsspielraum der EVU an die Erfüllung der öffentlichen Aufgabe. Werden Aufgabenträger darüber hinaus selbst Unternehmer (zum Beispiel Leasinggeber für Fahrzeuge), so droht den EVU mittelfristig die Rolle von „Carriern“ mit beige-stelltem Material und ggf. Personal, die sie lediglich annehmen oder ablehnen können.

Alle diese Entwicklungen zeigen deutlich, dass fast zwei Jahrzehnte nach der Regionalisierung eine Neujustierung des SPNV hinsichtlich der räumlichen Gewichtung und finanziellen Ausstattung, der Organisation und der Anreizsysteme für die Marktteilnehmer notwendig ist. Die Grundlagen dafür werden bewusst oder unbewusst bereits in den kommenden Vergabeverfahren gelegt. Gefordert ist nun eine mutige Diskussion über die dringendsten Aufgaben: Sicherung der erforderlichen Mittel und Überprüfung ihrer Verteilung, einheitliche Vorgaben, Erhalt unternehmerischer Handlungsspielräume und ausgewogene Risikoverteilung.

Infrastrukturfinanzierung

Wesentliche Finanzierungsströme im SPNV verlaufen in Richtung Infrastrukturentwicklung. Die EVU reichen hierzu ein Drittel ihrer Einnahmen an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) weiter und stellen damit zwei Drittel von deren Umsatz (Tabelle 3).

SPNV und Infrastruktur stehen zugleich im Brennpunkt der kommenden Diskussionsprozesse. Richtungsentscheidungen stehen parallel oder kurz nacheinander auf folgenden Themenfeldern an:

Segment	Umsatz EVU 2011		Umsatz EIU 2011	
	gesamt (Mrd. EUR)	davon Infrastrukturkosten (%)	gesamt (Mrd. EUR)	Anteil (%) *)
Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	3,8	24	~ 1,0	18,3
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	9,4	37	~ 3,5	65,2
Schienengüterverkehr (SGV)	4,7	19	~ 0,9	16,5
Gesamt	21,5	25	~ 5,4	100,0

*) Die vorliegenden Angaben zu den Anteilen der Verkehrsarten an den Trassenentgelten (4,3 Mrd. EUR = 79,6 % des Umsatzes der EIU) wurden für Stationsentgelte (0,7 Mrd. EUR = 13,0 % des Umsatzes) und sonstige Entgelte (0,4 Mrd. EUR = 7,4 % des Umsatzes) als gleich vorausgesetzt. Die resultierende Unschärfe wird angesichts der Anteile dieser Entgeltsorten vernachlässigt.

Tabelle 3: Transportmarkt – Umsatz der EVU und EIU 2011 (Quelle: BNetzA, eigene Berechnungen, © SCI Verkehr GmbH)

Gestaltung und Sicherung der Regionalisierungsmittel: Die jüngste von mehreren turnusmäßigen Revisionen legte im November 2007 die Mittelausstattung bis 2014 fest (Abbildung 7). Bislang verliefen die Überprüfungen weder zeitlich noch strukturell transparent. Die nun anstehenden Verhandlungen für den Zeitraum ab 2015 stehen im Zeichen struktureller Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft (Demographie, Klimawandel, Energiewende), die große Teile der öffentlichen Haushalte von Bund und Ländern belasten. Die Akteure im SPNV werden bereits kurz- bis mittelfristig nach Wegen suchen müssen, Aufwand einzusparen und dennoch Gebiete mit attraktiven Verkehrsangeboten zu erschließen.

Revision (2013) und Wegfall (nach 2019) der Investitionsförderung nach dem Entflechtungsgesetz: An Stelle des abgelösten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erhalten die Länder seit 01.01.2007 jährlich 1.335,5 Mio. Euro. Ab 2014 fällt die Zweckbindung dieser Mittel auf Verkehrsprojekte weg; für den Zeitraum ab 2020 sollen sich Bund und Länder schließlich auf eine umfassende Neuordnung der Verkehrsfinanzierung einigen. Einstweilen ist die Zukunft der Investitionsförderung (insbesondere bei Großprojekten) nach 2019 völlig offen, und den prospektiven Bauherren (im SPNV und im Stadtverkehr auf Schienen) fehlt schon heute jede Planungssicherheit.

Rückentwicklung der Verschuldung der öffentlichen Haushalte („Schuldenbremse“): Zur Erfüllung des Vertrags von Maastricht bestehen seit 2011 für den Bund und mehrere Länder verfassungsrechtliche Vorgaben zur Rückführung der Staatsverschuldung. Die öffentlichen Haushalte ohne Kreditaufnahme auszugleichen, setzt alle föderalen Ebenen einem starken finanzpolitischen Anpassungsdruck aus.

4. EU-Eisenbahnpaket: Die EU verfolgt mit der weiteren Reform der europäischen Bahnen das Ziel, eine möglichst weitgehende Trennung von Netz und Betrieb durchzusetzen. Eine aktuelle Studie der SCI Verkehr im Auftrag der Europäischen Akademie für umweltorientierten Verkehr (EVA) zeigt, dass eine solche Trennung nicht automatisch zu einer qualitativ besseren Bahn führt.

Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG): Das Gesetz, das die Grundlagen für die Regulierung des Marktes auf der Eisenbahninfrastruktur durch die Bundesnetzagentur zusammenfassen soll, hat inzwischen alle wesentlichen Akteure im Markt ihre Chancen erkennen lassen und eine offene Diskussion entfacht.

Neuaufstellung des Bedarfsplanes für den Ausbau der Schienenwege im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015: Dessen Charakter als exekutives Regierungsprogramm mit Haushaltsvorbehalt für die Finanzierung der Bedarfsplanvorhaben erschwert belastbare Marktentwicklungsprognosen.

Stadtverkehr auf Schienen

Die Unternehmen des Stadtverkehrs erbringen ihre Verkehrsleistungen überwiegend eigenwirtschaftlich und sind damit von einem Wettbewerb wie im SPNV ausgenommen.

In den letzten Jahren wurden vor allem verschiedene Modelle zur finanztechnischen Optimierung von Investitionen erprobt

(Cross-Border-Leasing, Asset Management, Public-Private Partnership); nur wenige davon hatten Erfolg.

Auch im Stadtverkehr herrscht Nachfragedruck, getrieben vor allem aus der Situation im Straßenverkehr der Innenstädte. Eine Schlüsselrolle wird mittelfristig die Bevölkerungsgruppe über 65 Jahren haben. Die Entwicklung der Netze und Flotten bleibt jedoch hinter den Möglichkeiten und Erfordernissen zurück. Ähnlich wie im SPNV bedarf es dringend tragfähiger Entscheidungen über eine ausreichende Ausstattung mit Investitionsmitteln.

Wettbewerb Güterverkehr/Straße

Nach einem deutlichen Aufkommens- und Leistungsrückgang 2009 erholte sich der Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland zunächst rasch (Abbildung 8). Die aktuellen Anzeichen weisen jedoch auf eine Konsolidierungsphase.

Erhöhte konjunkturelle Risiken in mehreren europäischen Staaten stimmen die Marktakteure vorsichtig. Nach vorläufigen Berechnungen des Statistischen Bundesamtes gingen 2012 das Aufkommen des SGV um 2,7 Prozent und seine Verkehrsleistung um 3,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurück – die Konjunktur kühlt ab. Der Wachstumspfad der Jahre 2005-2007 bleibt entfernt.

74 Prozent der Verkehrsleistung hält die DB Schenker Rail AG, doch weitere 12 Prozent drei große Wettbewerber im Eigentum anderer eingessener europäischer Bahnunternehmen (Incumbents). Mittelständische Wettbewerber werden zu Spezialanbietern. Benchmarks setzt der selbst kaum auskömmliche, sehr kleinteilig organisierte Straßengüterverkehr.

Fazit

SPNV und Infrastruktur sind die zentralen Handlungs- und Konfliktfelder auf dem Weg des deutschen Bahnmarkts in die Zukunft. Stark divergierende Interessen der zahlreichen Akteure lassen befürchten, dass die dringend erforderliche Grundsatzdebatte um eine echte Neugestaltung unterlassen wird – zugunsten von kurzfristigen Aktionismen und einem linear gekürzten „Weiter So“, mit dem indes die Herausforderungen der Zukunft schwerlich zu meistern sind.

Entscheidend für die Marktentwicklung des Systems Bahn ist, möglichst zeitnah einen weitgehend neuen, tragfähigen Finanzierungsrahmen zu finden. In fachlicher Hinsicht ist diese Aufgabe so umfangreich und komplex wie nie zuvor – und zugleich hochpolitisch. Sicherheit und Orientierung für alle Marktakteure stellen ihre wichtigsten Zielsetzungen dar. ■



Die Studie „Der deutsche Bahnmarkt. Fakten, Zahlen, Akteure, Trends“ kann kostenpflichtig über die Website von SCI Verkehr GmbH angefordert werden.

www.sci.de