

# Wettbewerbspotentiale im heutigen SPFV und die Alternative „Deutschland-Takt“

Hans Leister

Zukunftswerkstatt Schienenverkehr

Tagung: Reformmodelle für die Organisation des  
Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland

27.April 2017



# Typische Eisenbahn-Organisation weltweit

## Japan

Integrierte  
Bahnen im  
Personenverkehr

Güterverkehr als  
Netznutzer

## China, Russland, Indien

Integrierte  
Staatsbahnen

## Nordamerika

Integrierte  
Bahnen im  
Güterverkehr

Personenverkehr  
als Netznutzer

## Europa

Nationale Netzbetreiber,  
Zugang für alle EVU

Integrierte Bahnen nur als  
Ausnahme und mit Regulierung

## Eisenbahn-Organisation in Europa

- Grundgedanken: Wettbewerb und Netz-Zugang.
- Wettbewerb um den Markt: „Public Service“, in Deutschland nur SPNV, in anderen Ländern auch SPFV.
- Wettbewerb im Markt: Open access, grundsätzlich im Güterverkehr, teilweise im SPFV.
- Lange Übergangszeit: Netzzugang/Marktzugang im Personenverkehr noch nicht in allen Ländern realisiert.

# Wettbewerbspotentiale im SPfV in Deutschland: Welche Beispiele gibt es?

**Bisherige Versuche, in Deutschland SPfV mit alternativen Konzepten anzubieten, gab es schon etliche:**

Metropolitan (DB),

InterConnex,

Hamburg-Köln-Express,

IRE Berlin-Hamburg (DB),

ÖBB-Nachtzüge,

Locomove,

Thalys

und drei weitere: Eurobahn, HEX und Vogtland-Express

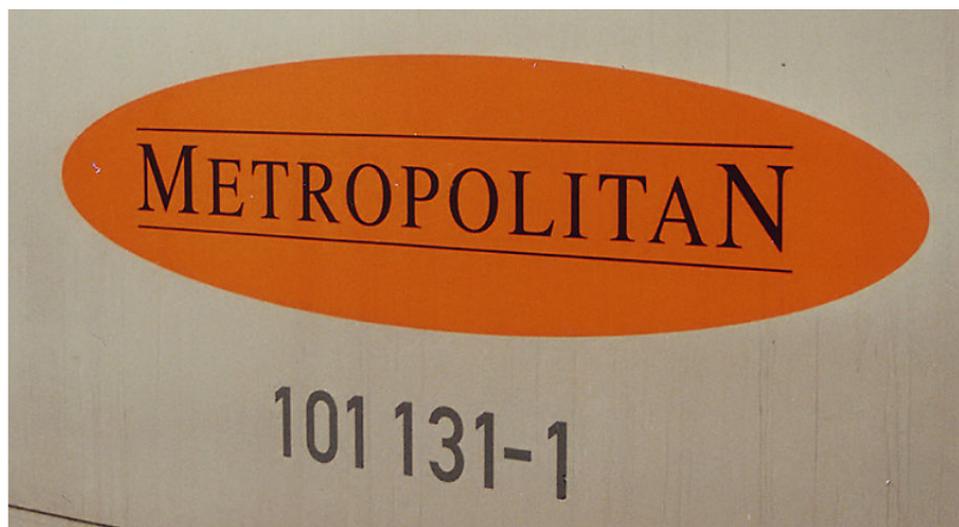
# Wettbewerbspotentiale im SPFV in Deutschland

## Metropolitan Express Train (MET)

Versuch von DB Fernverkehr auf der Strecke Hamburg-Köln.

Betrieb: 1999-2004, zuerst Hochpreis-Segment, danach breitere Kundenschicht, zuletzt integriert in DB-Tarif.

Gewinnschwelle ohne Integration in DB-System nie auch nur annähernd erreicht.



Fotos: Wikipedia



# Wettbewerbspotentiale im SPFV in Deutschland

## InterConnex

Connex / Veolia / Transdev, angegliedert an regionale SPNV-EVU.

Betrieb: 2002-2014, (Gera-) Leipzig-Berlin-Rostock.

Als Nebenbei-Geschäft (Nutzung vorhandener Ressourcen) zeitweise knapp profitabel.

Dramatischer Fahrgastschwund durch Fernbus-Liberalisierung.



Traveller Economy Business Economy Traveller



Mit dem InterConnex an die Ostsee  
Der InterConnex Zittau - Stralsund ist die beste Verbindung zwischen Ober- und Niederlausitz, Berlin und Vorpommern. In den Sommermonaten geht es sogar noch weiter nach Rügen auf Rügen und Mecklenburg auf, sodass, trotz auch außerhalb der Saison und die besten Kreuzfahrten mit dem InterConnex gut erreichbar.  
Hinweis: Ab Stralsund besteht ein günstiger Anschluss an die Züge der Deutschen Bahn in Richtung Rügen. In der Kreisstadt Bergen gibt es weitere Anschlüsse zu den Regionalbussen in alle Richtungen der Insel. Für die Fahrt nach Schaprode und weiter zur Insel Hiddensee bietet sich Freitag und Sonntag vom Bahnhof Stralsund aus auch der Regionalbus 413 an.  
Ueckermann: In der letzten Jahreszeit hat der InterConnex Freitag und Samstag an den Ostsee-Anschlüssen Anschluss an den Regionalbus 201, der die Insel Rügen mit den Küstendörfern verbindet. So können nun in real timebus-Straßen von Berlin bis Vorpommern Fahrten gehen es für 5,90 € beim InterConnex, während es ein 10€ wenn es ein Bahn.

**Zittau -> Stralsund**  
1x Sa, 5x Mo ab 14.12.2003 bis 1.4.2004  
vom 2.4.2004 bis 25.10.2004 verlängert nach Bütz

LBX 88156	ZITTAU	LBX 88157
05:04		20:43
05:12	Hirschfeld	20:35
05:29	Oritz	20:17
05:38	Hagenwerder	20:07
05:47	Güter Wernitztal	19:57
05:50/06:01	Güter Hfz	19:47/19:52
06:16	Horka	19:24
06:25	Rietzchen	
06:35	Wolkester	19:05
06:41	Schieffe	
06:49	Spremberg	18:49
06:58	Raganz	
07:05	Neuchausen	
07:23	Cottbus	18:16/18:31
1:49	Lößnitz	17:51/17:56
08:45/08:51	Bin Lichtenberg	16:49/16:55
08:59	Bin Hohensobottzen	16:41
09:11/09:18	Barnau	16:27
09:31/09:39	Eberwäld	16:12
10:19	Prenzlau	15:31
10:37	Prausitz	15:27/15:16
11:02	Anklam	14:48
11:28	Greifswald	14:26
11:50/11:57	Stralsund	14:00/14:07
12:20	Bergen	13:51/13:37
12:45	Binz	13:17

Gute Noten für Connex-Züge  
Auf der Fahrt nach dem morgentlichen Bahnverkehr, nehmen Deutschlands beste die Stiftung Warentest in ihren Untersuchungen Vergleichen fest, dass die Qualität der Kategorie Service und Komfort im Zug der Note 1,7 erreicht hat. Nachbarn in der Kategorie von 1,0 bis 2,0.

**InterConnex Fahrplan und Tarife Zittau -> Stralsund**  
vom 2.4.2004 bis 25.10.2004 verlängert nach Bütz

InterConnex  
www.interconnex.com



Foto: Hans Leister

# Wettbewerbspotentiale im SPFV in Deutschland

## Hamburg-Köln-Express (HKX)

Start-up, de facto geführt von Railroad Development Corporation (RDC).

Betrieb: 2012 (42 Zugfahrten pro Woche) bis heute (6 Zugfahrten pro Woche) Hamburg-Köln.

Zunächst geplant: Hochpreissegment plus Normalgeschäft, reduziert auf Normalgeschäft.

2015/2016 Tarifintegration DB Nahverkehrstarif.  
Gewinnschwelle nie erreicht. Einnahmenschwund durch  
Preismaßnahmen der DB gegen Fernbusse.

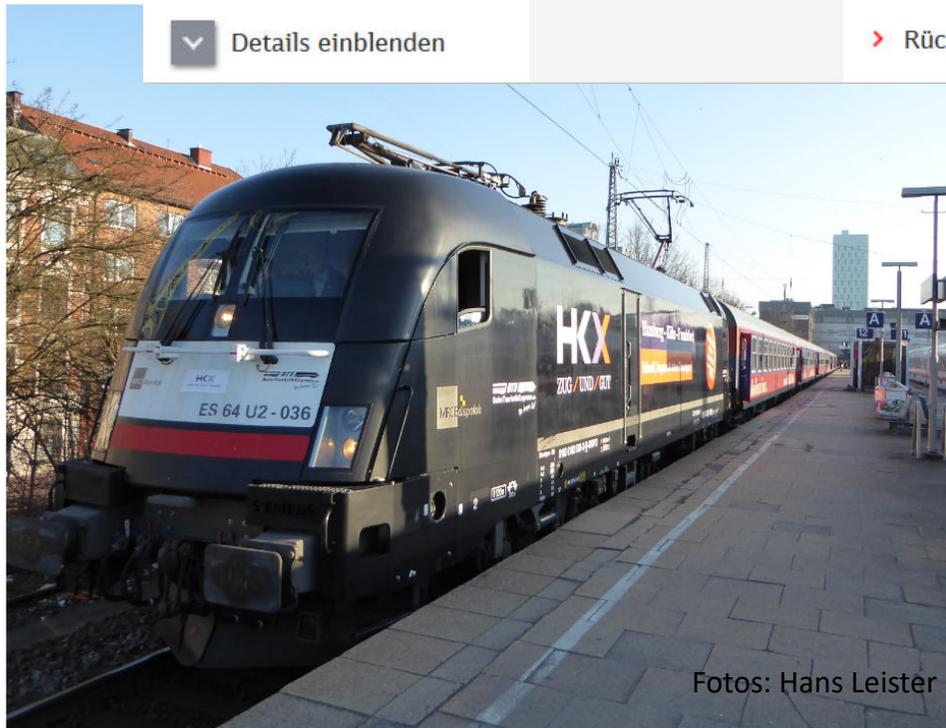


HAMBURG / KÖLN / EXPRESS

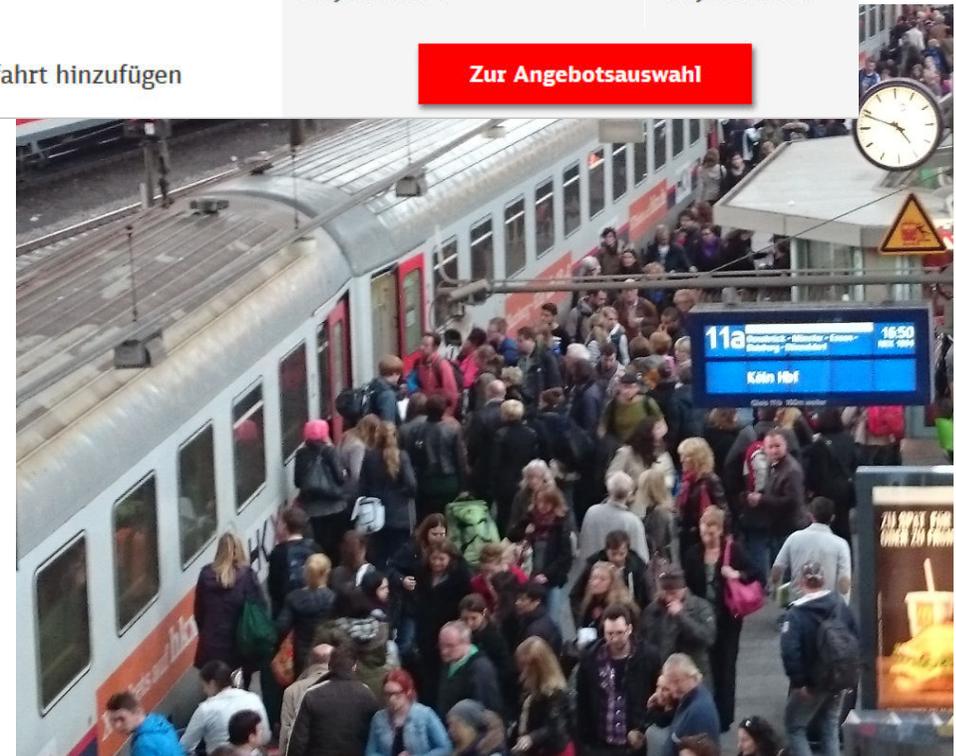
# Wettbewerbspotentiale im SPFV in Deutschland

## Hamburg-Köln-Express (HKX)

Hamburg Hbf	<b>16:10</b>	3:49	0	IC	<b>69,00 EUR</b>	<b>87,00 EUR</b>
Köln Hbf	<b>19:59</b>					
<input type="checkbox"/> Details einblenden		<a href="#">&gt; Rückfahrt hinzufügen</a>			<a href="#">Zur Angebotsauswahl</a>	
Hamburg Hbf	<b>16:49</b>	4:08	0	HKX	<b>40,00 EUR</b>	<b>66,60 EUR</b>
Köln Hbf	<b>20:57</b>					
<input type="checkbox"/> Details einblenden		<a href="#">&gt; Rückfahrt hinzufügen</a>			<a href="#">Zur Angebotsauswahl</a>	



Fotos: Hans Leister



# Wettbewerbspotentiale im SPFV in Deutschland

## Berlin-Hamburg-Express (IRE)



Versuchslabor der DB, Teil der Bus-Abwehr-Strategie.

Betrieb 2014-heute, Berlin-Stendal-Uelzen-Hamburg.

Voll integriert in Nahverkehrstarif der DB, günstige Alternative zum ICE.



Fotos: Hans Leister

# Wettbewerbspotentiale im SPFV in Deutschland

## Nachtzüge, Autoreisezüge

Geschäftsaufgabe der DB führt zur Übernahme durch ÖBB und kleine Unternehmen.

Nachtzug: Beginn 2014 (Wien-Düsseldorf, Wien-Hamburg), mit Dezember 2016 völliger Rückzug DB und Übernahme der meisten noch bestehenden Linien durch ÖBB.



Foto: ÖBB

# Wettbewerbspotentiale im SPFV in Deutschland

## Locomore

Start-up (Crowd-finanziert).

Betrieb: 2016-heute, von vorneherein breite Kundenschicht.

Gewinnschwelle nach Angaben des Betreibers demnächst erreicht.



Foto: Locomore



# Wettbewerbspotentiale im SPFV in Deutschland

## Thalys Paris-Brüssel-Köln-Dortmund

Thalys: Ursprünglich Kooperation mit der DB, in mehreren Schritten zu einem Wettbewerbsprodukt geworden.

Seit 2011 ist die DB nicht mehr am Ergebnis beteiligt, seit Dez. 2015 gelten keine DB-Fahrkarten mehr, seit Dez. 2016 ist die DB nicht mehr Betriebsführer.

Binnenverkehr in Deutschland völlig unbedeutend.



Foto: SNCF

# Wettbewerbspotentiale im SPFV in Deutschland

## Der Vollständigkeit halber:

Erster eigenwirtschaftlicher nicht-DB-Fernverkehr überhaupt: **Eurobahn** Bielefeld-Köln (zwei Monate in Betrieb, Dezember 2000 bis Januar 2001). Eingestellt mangels Bekanntheit und Auslastung.

**Harz-Express (HEX)**: Wochenendverkehr von Berlin in den Harz, als Teil eines Nahverkehrsauftrags, aber ohne direkte zuggebundene Zuschüsse für die Berlin-Züge.

**Vogtland-Express (VX)**: Wettbewerbsprojekt der Vogtland-Bahn (Netinera), ebenfalls aus einem Nahverkehrsnetz heraus.

## SPFV Wettbewerbsbahnen in Europa

Schweden, Tschechien, Italien und Österreich haben eigenwirtschaftliche Open-access-Bahnen.

Tendenziell auf Strecken mit ausreichend Kapazität und mit (relativ) niedrigen Trassenpreisen.

Hohe Investitionen in neue und innovative Fahrzeuge!



Foto: Hans Leister



**SVERIGES  
PUNKTLIGASTA  
SNABBTÅG  
GBG – STO**

**FRÅN  
185:-**

**mtr express** | 



Fotos: MTR,  
Hans Leister

# Wettbewerbspotentiale im SPFV in Deutschland

## **Gibt es überhaupt Wettbewerbspotentiale?**

- Ja, zu günstigen Trassenpreisen.  
Beispiele: Nachtzüge, Punkt-zu-Punkt-Verkehre (nach Terminologie DB-Trassenpreissystem).
- Ja, wenn Zugang zum Endkunden hergestellt werden kann.  
Entweder: in DB-Verkaufssystem integriert,  
oder: eigenes eingeführtes Verkaufssystem vorhanden,  
oder: Beschränkung auf „Bus-Kundschaft“ über neutrale Portale (busliniensuche.de usw.).

# Wettbewerbspotentiale im SPFV in Deutschland

## Wirkt Wettbewerb im SPFV?

Wenn man ehrlich ist: Bisher gewirkt hat nur der „Fernbus-Schock“: DB war zu radikalem Kurswechsel gezwungen.

- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit neuer Fahrzeuge, 160/200, 230, 250 km/h für IC2, EC(neu) und ICE4, mehr Kostenbewußtsein.
- WLAN für alle.
- Deutliche Preissenkung im non-business-Bereich.
- Verbesserung Service, Qualität und Information.

Demgegenüber waren frühere Reaktionen der DB auf SPFV-Wettbewerb eher gering und unbedeutend.



Alternative zum Wettbewerb?

Was ist eigentlich „Deutschland-Takt“?

1. Taktverkehr als Systemangebot im öffentlichen Verkehr.
2. Ausbau der Infrastruktur nach einem Zielfahrplan.
3. Deutschland-Takt als Marke für die Verkehrswende.



## Vom Takt zum Integralen Taktfahrplan (ITF)

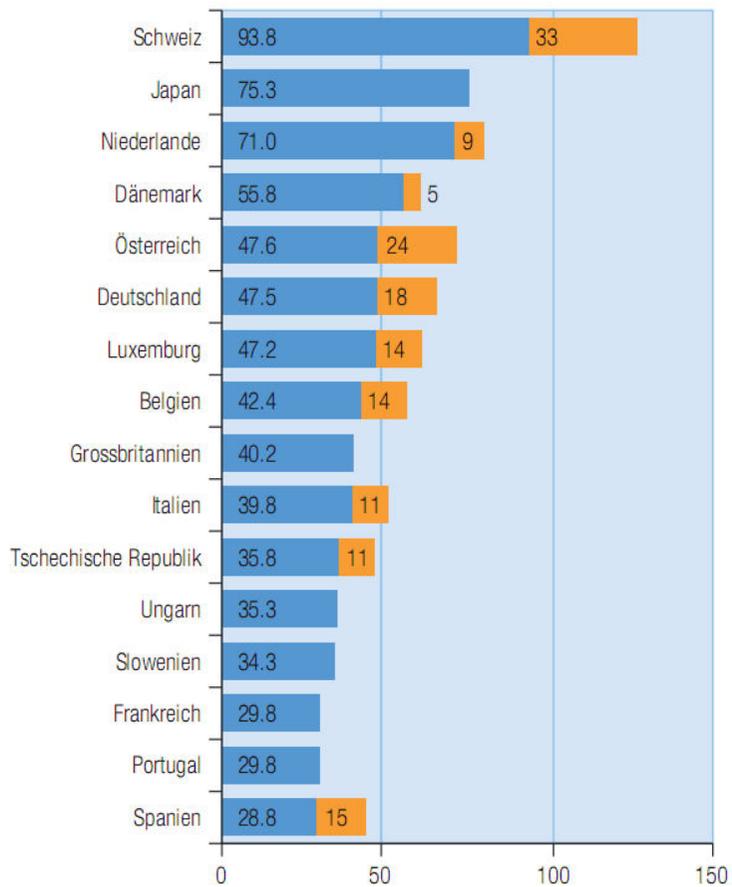
1. Takt: Züge fahren im festen Zeitabstand.
2. Nullsymmetrischer Taktfahrplan: Alle Linien fahren synchron mit derselben Takt-Symmetrie, z.B. Null-symmetrisch.
3. ITF: Die Linien sind in Taktknoten verknüpft, als Nullknoten oder 30er-Knoten mit Rundum-Anschluss oder als Richtungs-Knoten.

# Warum sollte man die Infrastruktur nach dem Fahrplan bauen?

Erfahrung Schweiz: Mehr Kapazität, mehr Qualität.

**Zugsdichte je Tag und Netz-km auf den Bahnnetzen**

■ Personenzüge je Tag und Netz-km  
■ Güterzüge\*



## Realität im Fahrplan von DB Netz heute

1. Ca. 90% der Züge des Personenverkehrs, also ca. 70% der Züge insgesamt, fahren im Taktfahrplan („Deutschland-Takt 1.0). Das Netz ist für diesen Fahrplan heute noch nicht optimiert.
2. Open-access-Verkehre erhalten entweder eine nicht belegte Takt-Trasse (z.B. HKX) oder werden aus der „Rest-Kapazität“ bedient (analog eines Großteils des Güterverkehrs).
3. Würde Wettbewerbsverkehr im Fernverkehr deutlich zunehmen, sind negative Auswirkungen auf das heutige Fahrplangefüge kaum zu vermeiden.
4. Derzeit kein Vorrang für Takt-Grundgerüst im System der Trassenvergabe.

## Was machen andere Länder mit etablierten Taktfahrplansystemen?

1. Die SBB hat eine Konzession für den eigenwirtschaftlichen Takt-Fernverkehr; jährlich wird der Umfang der Mindestleistung neu justiert.
2. Neu: Es gibt Konkurrenten um Teile der Konzession, die mit dem Angebot besserer Leistungen der SBB Linien anziehen wollen.

BAHNVERKEHR

# Südostbahn macht der SBB

# Konkurrenz und will

BLS und SOB greifen SBB-Monopol an

# Gotthard-Bergstrecke

# Machtkampf der obersten

# betreiben

# Bähnler

Die beiden Regionalbahnen BLS und SOB wollen wachsen – und den SBB Linien Konkurrenz machen. Woher bekommen sie die Lokomotive von ehemaligen SBB-Kadern?



## Wo stehen wir mit dem Deutschland-Takt?

1. Planungsgrundsatz „erst Fahrplan, dann Infrastrukturausbau“: Jetzt im BVWP verankert als fahrplan- und kapazitätsorientierter Ausbau!
2. Zielfahrplan 2030+ wird bis Jahresende im Entwurf vorliegen, danach werden zusätzliche Infrastruktur-Ausbaumaßnahmen für den Deutschland-Takt definiert.

Die Weichen sind in Richtung Deutschland-Takt gestellt!



Was ist noch offen?

Die Frage der Organisation des Fernverkehrs:

Wie kann man die Trassen des Taktfahrplans sichern, ohne Wettbewerbern den Netzzugang für Wettbewerber grundsätzlich zu verwehren?

Konzession, Wettbewerb um den Markt? Oder ganz anders?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Bin gespannt auf die anderen Beiträge – und die Lösungsvorschläge.

Hans Leister  
post@zukunft-schiene.de

