

civity Management Consultants

Internationale Wettbewerbsstrategien im Schienenpersonenverkehr

Modelle, Erfahrungen und Schlussfolgerungen für Deutschland

Arne Beck

Konferenz „Kommunales Infrastruktur-Management“

Berlin, 24. Juni 2011

Internationale Wettbewerbsmodelle und ihre Erfolgsbilanzen

Aktuelle Herausforderungen in Deutschland

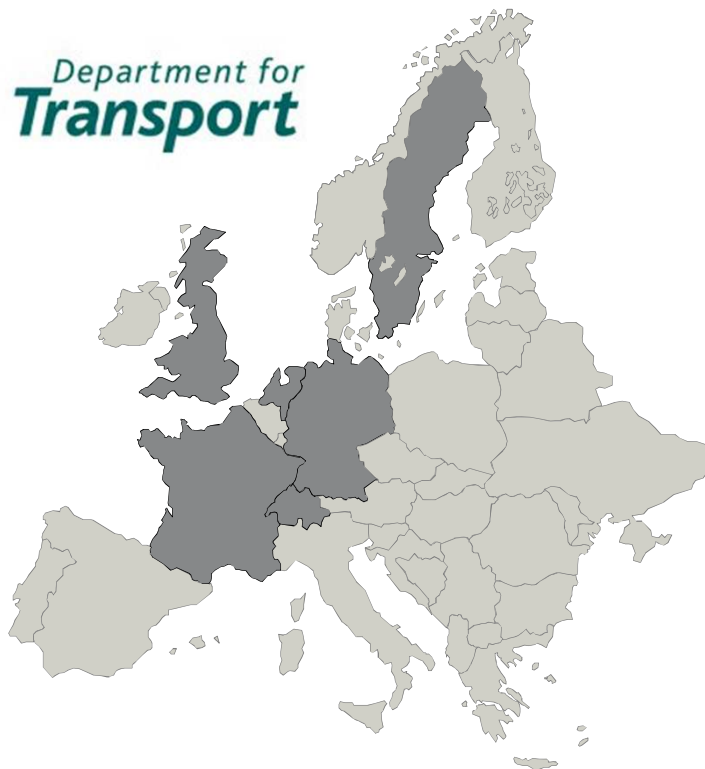
Internationale Lösungsansätze

Fazit

civity begleitete das Department for Transport bei der Neuausrichtung der Eisenbahnpolitik

Hintergrund

Fokus

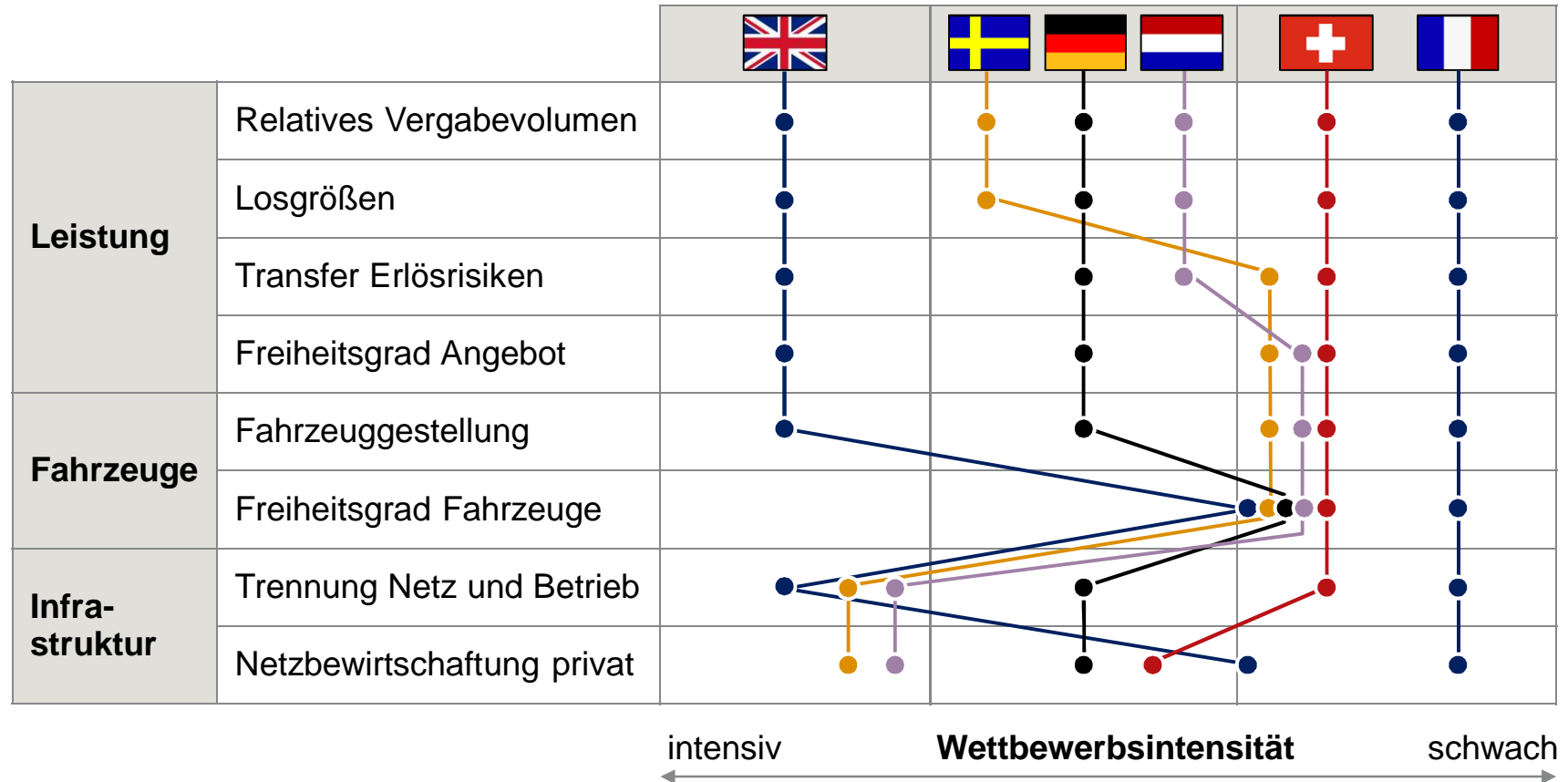


Hintergrund

- England in der Vergangenheit mit dem radikalsten Wettbewerbsmodell in Europa
- Teilweise mit gravierenden Auswirkungen
- Aktuell Phase des Umdenkens
- civity begleitete "Value for money"-Studie des Departement for Transport (DfT)
- Analyse anderer Modelle in Europa und Ableitung von Lehren für England

Die Bandbreite in Europa reicht von starker Wettbewerbsorientierung bis zu eher konservativen Strukturen

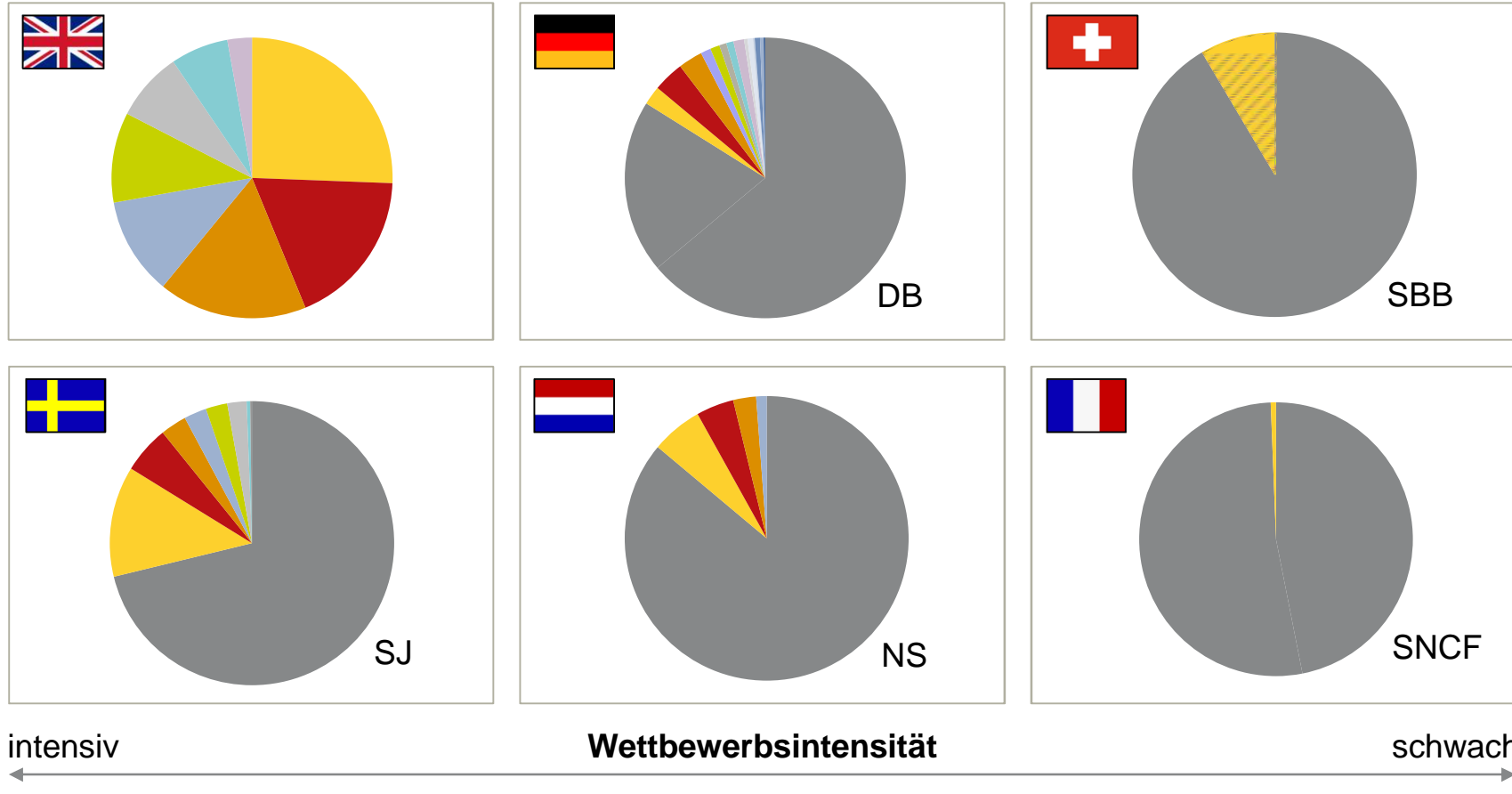
Wettbewerbsmodelle



© civity 2011 /// 20110624_KIM_Berlin_Int.SPNN-Wettbewerb_fin_arb.pptx

Die Folge: neue Strukturen mit sehr unterschiedlichen Betreiberzahlen und Anteilen an der Betriebsleistung

Betriebsleistung im SPV [Zug-km]

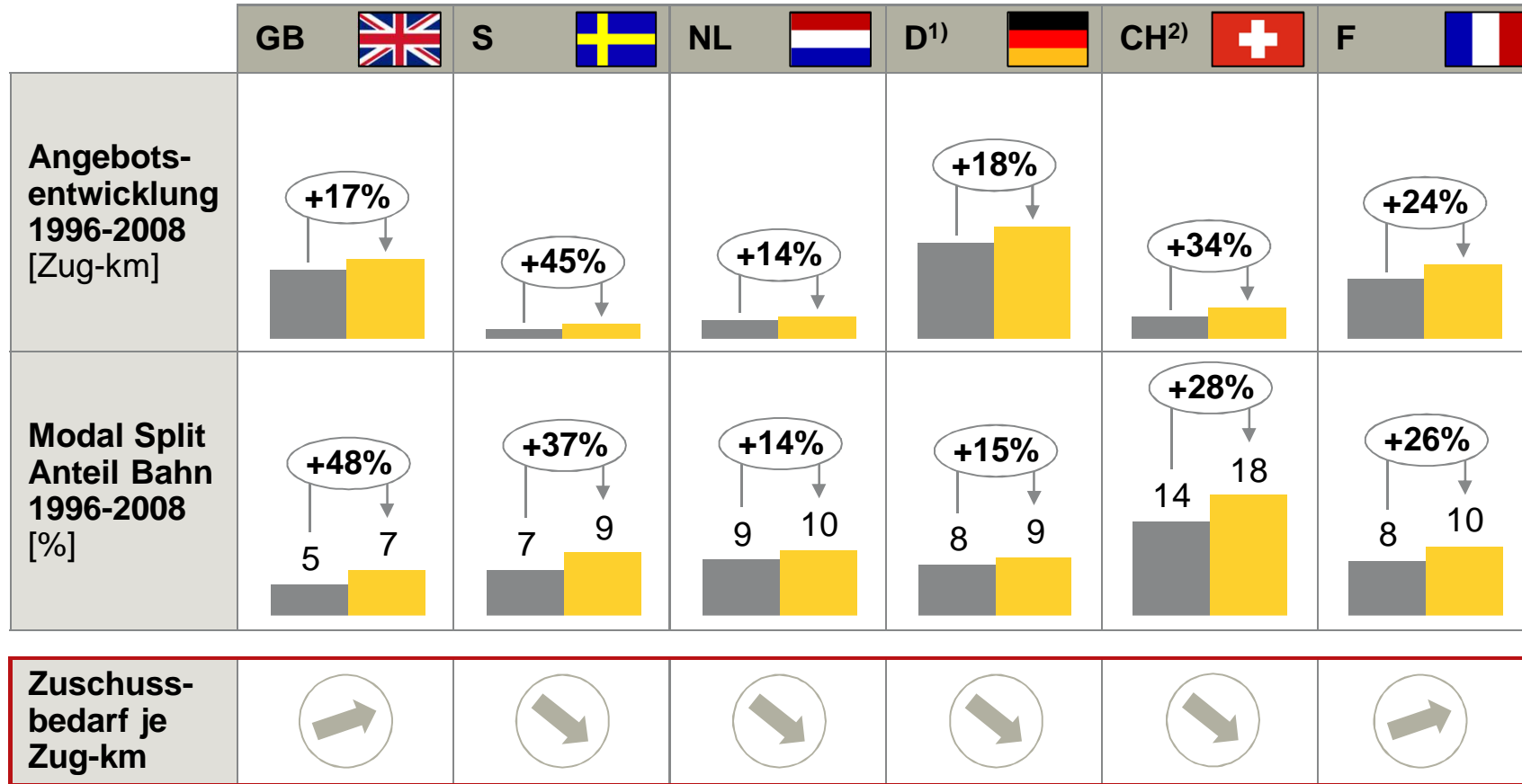


Datenbasis 2008/2009, Zug-Kilometer

© civity 2011 /// 20110624_KIM_Berlin_Int.SPNV-Wettbewerb_fin_arb.pptx

Die Folge auch: positive Entwicklungen am Fahrgastmarkt – in England teuer erkauft, in der Schweiz am effektivsten

Erfolgsbilanz



1) Angebotsentwicklung in DE nur für SPNV

2) Betrachtungszeiträume Schweiz: Angebot (1995-2008), Modal Split (1994-2008)

Quellen: BAG-SPNV 2010, Eurostat 2011, civity-ORR-Studie, Statistik Schweiz 2010, Litra 2010, VÖV 2010

England hat mehrere weitgehende Reformen durchgeführt, die Schweiz entwickelt kontinuierlich das System Bahn

Reformen



Privatisierung der Infrastruktur und Fahrzeugflotte

Einführung Wettbewerb

Re-Verstaatlichung der Infrastruktur und Insourcing der Instandhaltung

Kontinuierliche Anpassungen der Vergabemodalitäten

"Value-for-Money Study"

- Steigerung Kosteneffizienz
- Wirkungsvollere Anreize
- Bessere Zusammenarbeit



1980

Taktfahrplan

1990

Bahn 2000

- Modernisierung Rollmaterial
- Angebotsverbesserungen
- Ausweitung von Kapazitäten

2000

Zukünftige Entwicklung Bahnstruktur

2010

Bahn 2030

- Weiterer Knotenausbau
- Doppelstockwagen
- Ausbau Bahnhöfe

**Internationale Wettbewerbsmodelle und ihre
Erfolgsbilanzen**

Aktuelle Herausforderungen in Deutschland

Internationale Lösungsansätze

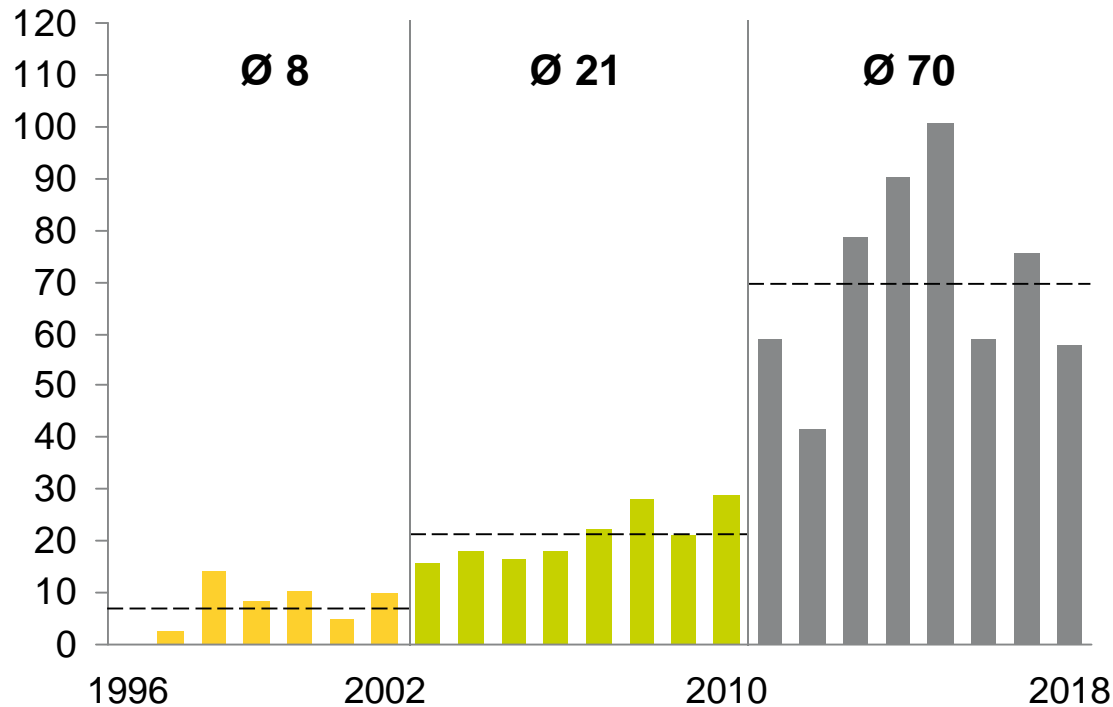
Fazit

Aktuell erleben wir einen massiven Anstieg der jährlich vergebenen Leistungen im SPNV

Vergabewelle

Wettbewerblich vergebene Zug-km

Mio. p.a. nach Betriebsaufnahme



Erläuterungen

- Verdreifachung des Volumens ab 2011
- Lose werden deutlich größer:
 - Künftig mehrere sehr große Lose > 5 Mio. Zug-km
 - Anteil der Lose < 1 Mio. Zug-km nimmt ab
- Große Lose vor allem im Süden

Quelle: civity-Vergabedatenbank

Die anstehende Vergabewelle in Deutschland stellt alle Beteiligten vor große Herausforderungen

Herausforderungen durch die Vergabewelle



Strukturen

- Minimierung Nachteile dezentraler Strukturen
 - Individuelle Vergabeverfahren
 - Unterschiedliche Fahrzeugstandards



Ressourcen

- Hoher Aufwand, knappe Ressourcen
 - Ausschreibungsmanagement
 - Angebotserstellung und Betriebsaufnahmen



Fahrzeuge

- Hoher Bedarf an (Neu-)Fahrzeugen
 - Engpässe: Produktionskapazitäten, Zulassung
 - Eintrittsbarriere Finanzierung



Infrastruktur

- Effiziente Bereitstellung der Infrastruktur
 - Langfristige Strategie und Investitionsplanung
 - Kosteneffiziente Bereitstellung

**Internationale Wettbewerbsmodelle und ihre
Erfolgsbilanzen**

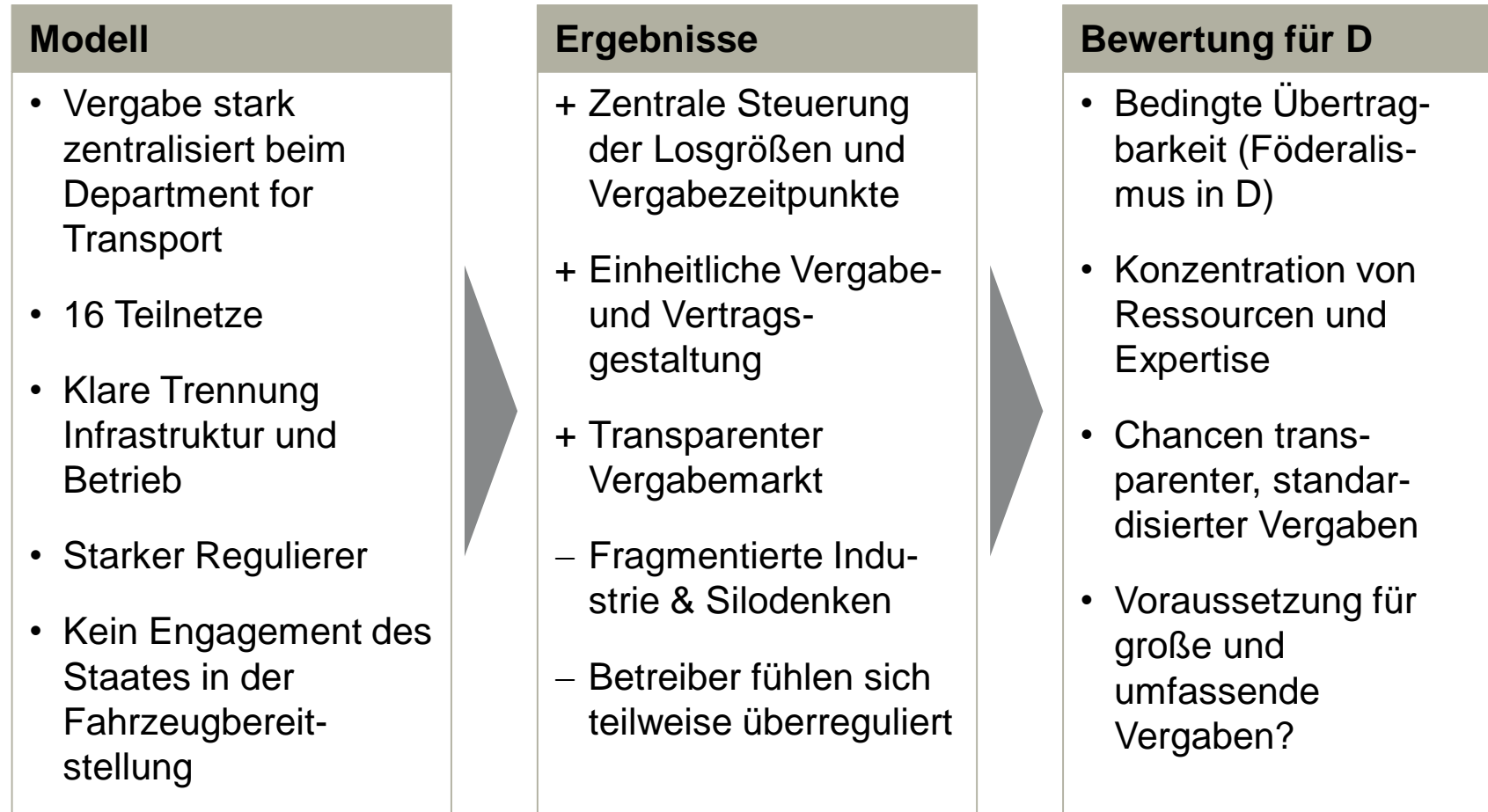
Aktuelle Herausforderungen in Deutschland

Internationale Lösungsansätze

Fazit

Die zentralisierte Vergabe und Steuerung des Gesamtsystems in GB ist so nicht auf Deutschland übertragbar

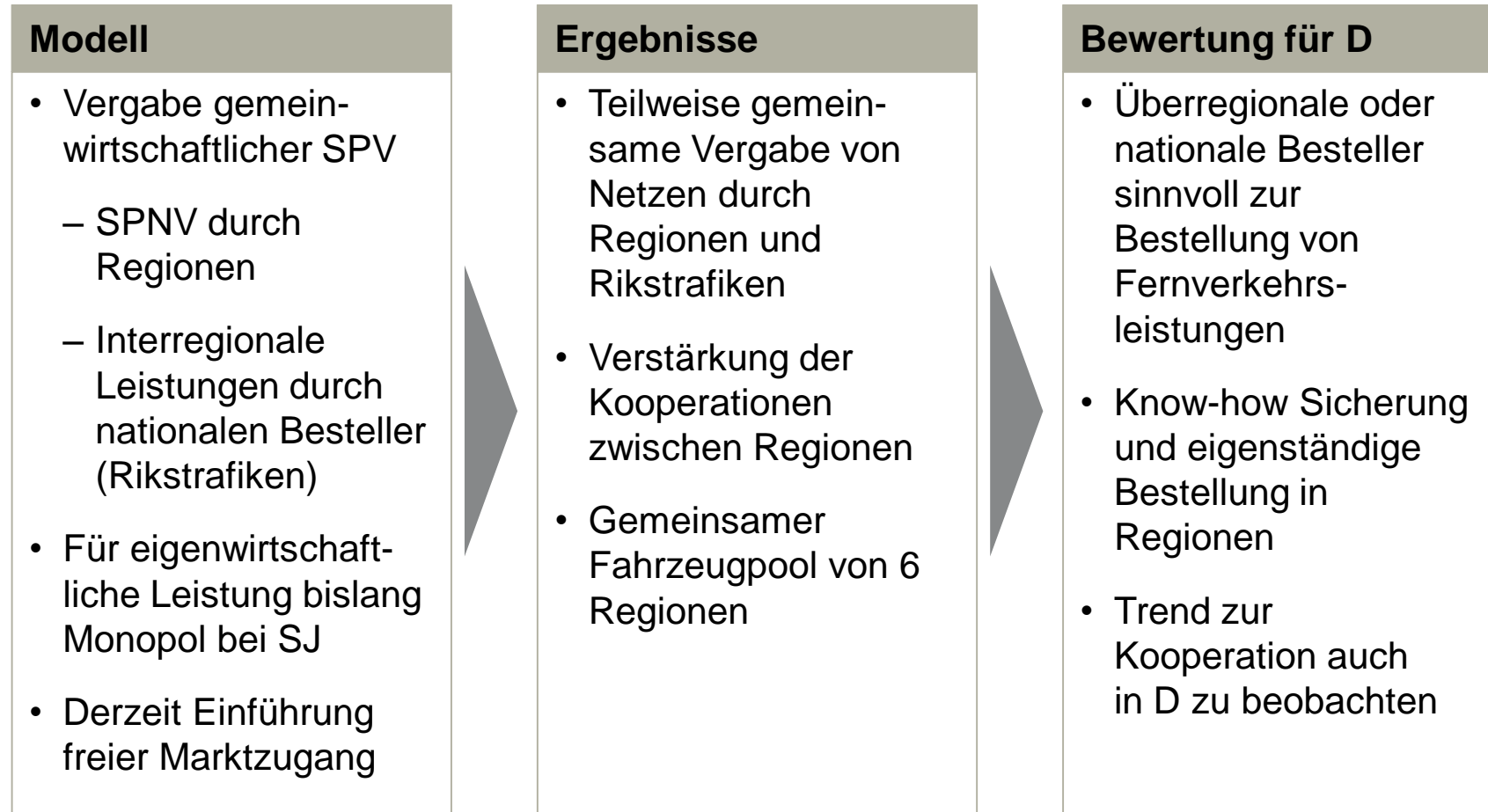
Vergabeorganisation GB



© civity 2011 /// 20110624_KIM_Berlin_Int.SPNV-Wettbewerb_fin_atb.pptx

Die Zusammenarbeit zwischen zentraler und regionaler Ebene ermöglicht eine Koordination des Gesamtsystems

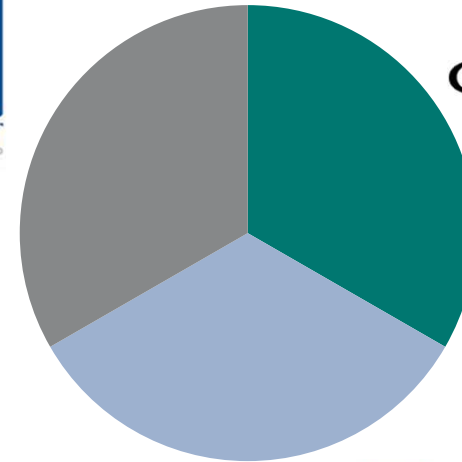
Koordinationsmodell S



© civity 2011 /// 20110624_KIM_Berlin_Int.SPNV-Wettbewerb_fin_atb.pptx

Der britische Fahrzeugmarkt wird von drei privaten Fahrzeuggesellschaften dominiert

Fahrzeugkonzept Großbritannien



© civity 2011 /// 20110624_KIM_Berlin_Int.SPNN-Wettbewerb_fin_atb.pptx

Eine voll privatisierte Fahrzeugbereitstellung wie in GB gibt den ATs Flexibilität, kann aber auch die Kosten erhöhen

Fahrzeugkonzept Großbritannien



Ergebnisse

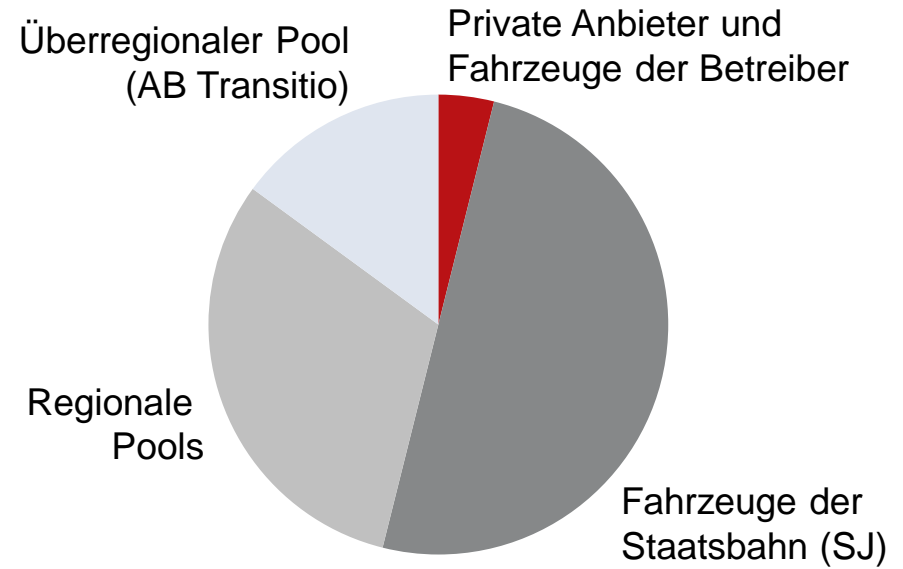
- Zu wenig Interoperabilität im gesamten Netz
- Wechsel des Fahrzeuganbieters kaum möglich
- Keine Verhandlungsmacht für Betreiber
- Oligopol / teilweise Marktversagen
- Hohe Kosten im internationalen Vergleich

Lehren für Deutschland

- Rein private Lösung mit Risiko des Marktversagens (zu wenig Anbieter)
- Ausreichende Investitionsbereitschaft?
- Risikotransfer = Risikoprämien
- Höhere Finanzierungskosten im Vergleich zu staatlicher Lösung
- Hindernis für Wettbewerb

In Schweden haben sich privatwirtschaftliche Lösungen nicht durchgesetzt

Fahrzeugkonzept Schweden



© civity 2011 /// 20110624_KIM_Berlin_Int.SPNNV-Wettbewerb_fin_arb.pptx

Die Bereitstellung des Rollmaterials durch staatliche Institutionen reduziert Markteintrittsbarrieren

Fahrzeugkonzept Schweden



Ergebnisse

- + Sichert Fahrzeugtransfer zwischen den Betreibern
- + Diskriminierungsfreie Vergabe möglich
- + Staatliche Re-Finanzierungskonditionen
- Teilweise fehlende Größenvorteile
- Staatliche Fahrzeugspezifikationen en detail
- Private konnten sich nicht durchsetzen

Lehren für Deutschland

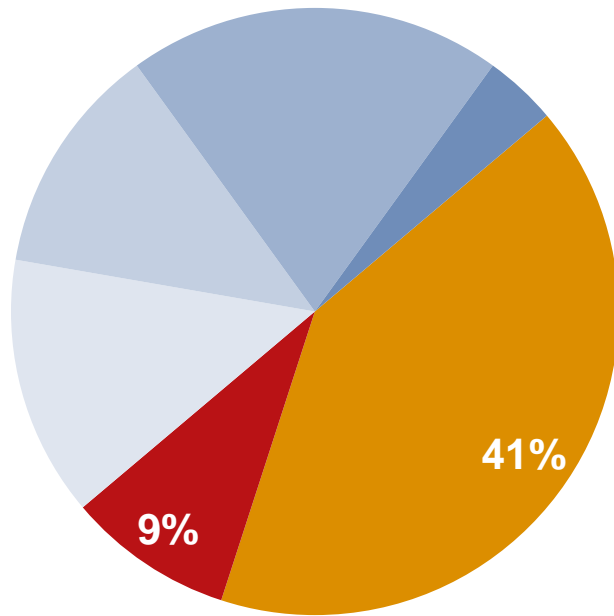
- + Instrument sichert bestehendes Rollmaterial und senkt Marktaustrittsrisiko für Altbetreiber
- + Staatliche Gestellung reduziert Finanzierungskosten und sichert Wettbewerb
- Instrument kann an Liquiditätsproblemen der Aufgabenträger scheitern
- Flexibilität sinkt

Die Infrastruktur stellt die größte Aufwandsposition dar – mit sehr unterschiedlichen Ausgabenniveaus in Europa

Infrastruktur

Kostenstruktur SPNV¹⁾

Anteile in %



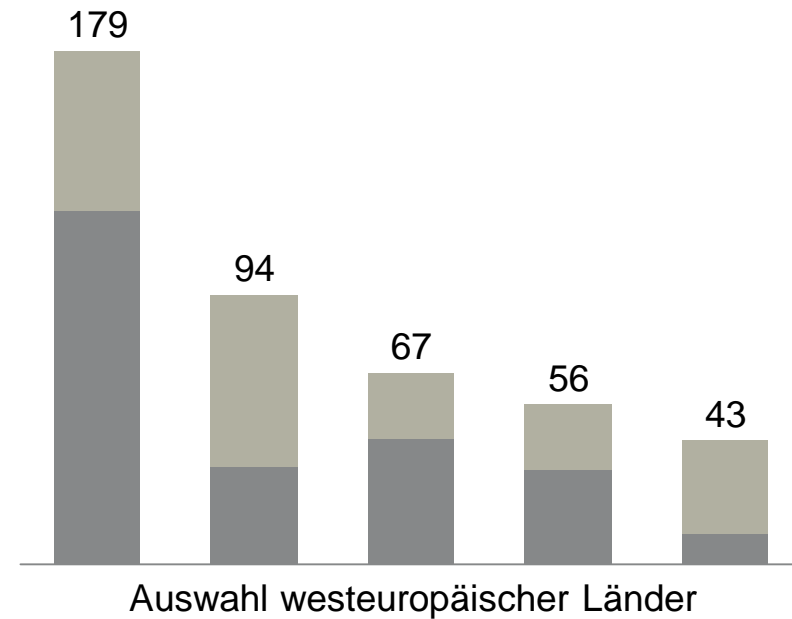
- Netz
- Energie
- Fahrzeuge
- Stationen
- Personal
- Sonstiges

1) BAG SPNV (2010, S. 11/12)

2) Diverse civity-Projekte

Normalisierte Infrastruktur-Ausgaben²⁾

1.000 EUR/Hauptgleis-km



- Instandhaltung
- Erneuerung

Aktuelle Projekte europäischer Infrastrukturunternehmen und Bahnen zielen auf Kosteneffizienz und mehr Qualität

Infrastruktur

Implementierung von Instrumenten zur Steigerung der Transparenz

Konsequente Optimierung des Anlagenmanagements



Langfristige Investitions-szenarien und Finanzierungspläne

Stärkere Regionalisierung und intensivere Zusammenarbeit mit den EVUs

**Internationale Wettbewerbsmodelle und ihre
Erfolgsbilanzen**

Aktuelle Herausforderungen in Deutschland

Internationale Lösungsansätze

Fazit

Das deutsche Wettbewerbsmodell ist durchaus eine Erfolgsgeschichte, aber die Vergabewelle erzeugt Handlungsbedarf

Schlussfolgerungen

- **Wettbewerb** hat in Deutschland und anderen Ländern nachweislich zu positiven Effekten bei Angebot, Nachfrage und Kosteneffizienz geführt
- Der **Hebel** zur Kostenbeeinflussung liegt künftig maßgeblich bei Fahrzeugen und Infrastruktur
 - In der Infrastruktur hat sich bisher kein Marktmodell durchgesetzt – mehr Transparenz erforderlich, starke Kostenunterschiede in Europa
 - Bei Fahrzeugen zeigt sich, dass die Bereitstellung nicht allein dem Markt überlassen werden kann
- **Erfahrungen** aus dem Ausland zeigen deutlich, worauf sich Deutschland aufgrund der laufenden Vergabewelle konzentrieren sollte:
 - Chancen der Standardisierung ausnutzen
 - Potenziale der Koordination stärker heben
 - Fahrzeugbeschaffung erleichtern
- Neben der Gestaltung des Wettbewerbs ist die konsequente, durch die Politik unterstützte Konzentration auf das **Kerngeschäft** wie in der Schweiz ein Schlüsselfaktor

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Arne Beck
Project Manager

civity Management Consultants
Oranienburger Str. 5
D-10178 Berlin
phone: +49.30.688 135 22-22
mobile: +49.178.20 62 746
email: arb@civity.de
www.civity.de

oder

Doktorand (extern)
Fachgebiet für Netzwerkökonomie
Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung (IWW)
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Waldhornstraße 27, 76131 Karlsruhe
arne.beck@iww.uni-karlsruhe.de

Beratung aus **Begeisterung**

