

Herzlich Willkommen zur Abschlusskonferenz

Internationaler Vergleich von Regelungen
zum Personalübergang und zu
Lohn-, Sozial- und Arbeitsschutzstandards
bei Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr



Abschlusskonferenz Ländervergleich



Begrüßung und Einführung

Dirk Schlömer, Vorstand mobifair e. V.

- **Kanalbelegung Sprachen** (siehe rechts);
- **Fragen gerne im Anschluss an Vorträge;**
- **Wortmeldungen:**
Bitte Sprache, Name und Funktion nennen und Saalmikrofon benutzen;
- **Präsentationen** werden demnächst auf www.mobifair.eu veröffentlicht.



Translation channels:

- 01: Danish
- 02: Dutch
- 03: English
- 04: German
- 05: Italian
- 06: Swedish

Wir fotografieren und filmen während der Veranstaltung zum Zwecke der Veröffentlichung auf unserer Webseite/App und/oder unseren Social-Media-Kanälen auf Facebook und YouTube.

Mit der Teilnahme an der Veranstaltung erklären Sie sich mit der Veröffentlichung von Fotos und Videos einverstanden, auf denen auch Sie abgebildet sind.

Wenn Sie dies nicht möchten, teilen Sie dies bitte unserem Fotografen mit und vermerken Sie es auf unserer Teilnehmerliste. Danke!

Was:

- Förderung des Arbeitsschutzes, der Unfallverhütung und Förderung des Umweltschutzes;
- Schutz der Beschäftigten vor unseriösem, sittenwidrigen und kriminellen Verhalten in der Mobilitätswirtschaft;
- mobifair e.V. betreibt gewerkschaftsnahe Lobbyarbeit mit Information, Beratung und Schulungen;
- mobifair e.V. ist gemeinnützig und parteipolitisch neutral, verfügt aber über eine Unvereinbarkeitspassage in der Satzung gegenüber rechtsextremen Parteien oder Organisationen.

Wie:

- Begleiten von Gesetzgebungsverfahren rund um den öffentlichen Verkehr:
 - in Europa - Bund - Länder,
 - mit EVG und DGB und ETF.
- Monitoring von Vergabeverfahren im SPNV und Fortschreibung des Vergabekalenders:
 - Information an betroffene Geschäftsstellen;
 - Begleiten von Aktionen und Lobbying;
- Beratung und Unterstützung bei politischen Aktivitäten vor und bei Vergabeverfahren;
- Beratung und Schulung von Betriebsräten und interessierten Kolleg:innen;
- Recherchen zu Entwicklungen im öffentlichen Verkehr;
- Recherchen zu Rechtsverstößen und Ausbeutung von Beschäftigten.

**mobifair - für fairen Wettbewerb
in der Mobilitätswirtschaft e.V.**
Weilburger Str. 24
60326 Frankfurt am Main
info@mobifair.eu

Programm

10:00-10:15	Begrüßung und Einführung <i>Dirk Schlömer, Vorstand mobifair e. V.</i>
10:15-11:30	Verfehlte Weichenstellungen. Die Liberalisierung des europäischen Bahnsektors und ihre fatalen Folgen <i>Prof. Dr. Tim Engartner und Daniel von Orloff, Universität zu Köln</i> Anschließend Fragen aus dem Publikum
11:30-12:00	Ein EU-Recht, viele Umsetzungen: Ziele und Methoden des Vergleichs und Situation in Deutschland <i>Christian Gebhardt, Abteilungsleiter mobifair e. V.</i>
12:00-13:00	Mittagspause

Programm

13:00-14:00 **Ergebnisse der Fallbeispiele Dänemark, Italien, Niederlande und Schweden**

Christian Gebhardt, Abteilungsleiter mobifair e. V.

Anschließend Fragen aus dem Publikum

14:00-14:15 **Schlussfolgerungen:
Was können wir daraus lernen? Was muss sich ändern?
Welchen Wettbewerb wollen wir eigentlich?**

Dirk Schlömer, Vorstand mobifair e. V.

14:15-15:15 **Gemeinsame Diskussion der Ergebnisse und Schlussfolgerungen im Plenum**

15:15-15:30 **Zusammenfassung und Verabschiedung**

Dirk Schlömer, Vorstand mobifair e. V.

Anschließend Ausklang bei Kaffee und Kuchen

Verfehlte Weichenstellungen.

Die Liberalisierung des europäischen Bahnsektors und ihre fatalen Folgen

*Prof. Dr. Tim Engartner und Daniel von Orloff,
Professur für Sozialwissenschaften mit dem Schwerpunkt Ökonomische Bildung
Universität zu Köln*



UNIVERSITÄT
ZU KÖLN

Verfehlte Weichenstellungen

Die fatalen Folgen der Bahnliberalisierung in Europa

16. September 2026 | Frankfurt a. M. | Mobifair-Abschlusskonferenz

Prof. Dr. Tim Engartner & Daniel von Orloff

Professur für Sozialwissenschaften mit dem Schwerpunkt ökonomische Bildung · Universität zu Köln

Tim Engartner,
Daniel von Orloff
*Verfehlte
Weichenstellungen*
Die fatalen Folgen der
Bahnliberalisierung
in Europa



campus

Gliederung

- 1 European Green Deal und Bedeutung des Schienenverkehrs
- 2 Wie Brüssel den Markt öffnete: die EU als Treiber der Liberalisierung
- 3 Deutschland – zwischen Reformeifer und Realitätserkenntnis
- 4 Österreich – Direktvergabe als Erfolgsmodell
- 5 Europa im Vergleich: Spanien, Italien, Niederlande, Schweden
- 6 Großbritannien – das gescheiterte Experiment
- 7 Schweiz und übergreifende Befunde: was leistungsfähige Bahnsysteme auszeichnet

Teil 1

European Green Deal und Bedeutung des Schienenverkehrs

Der Verkehr ist das Sorgenkind der europäischen Klimapolitik

16,5 → 31 %

stieg der Verkehrsanteil an den europäischen Gesamtemissionen (1990–2023)

– 90 %

verkehrsbedingte Emissionen bis 2050 – so das Ziel der EU-Kommission

– 73,44 %

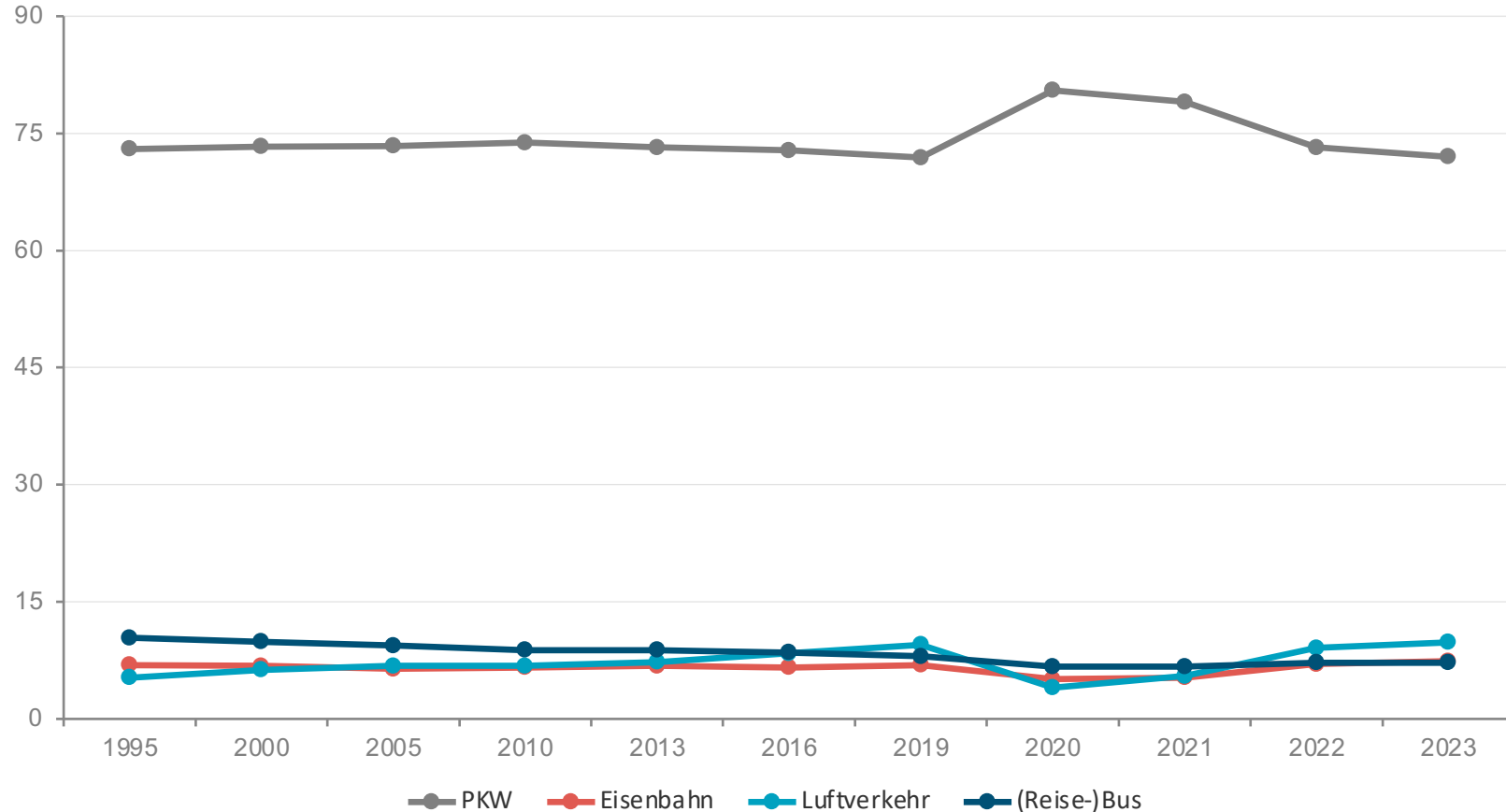
Rückgang der Emissionen des Verkehrsträgers Schiene (1990–2023)

Befund: Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem die klimaschädlichen Emissionen seit 1990 nicht gesunken sind. Während die Gesamtemissionen Europas um ca. 1/3 zurückgingen, stiegen die Verkehrsemissionen bis zum pandemiebedingten Einbruch 2020 kontinuierlich an.

⇒ **Ohne eine Renaissance der Schiene ist der Green Deal nicht zu verwirklichen.**

Unveränderter Modal Split: keine Verlagerung auf die Schiene

Anteil der Verkehrsträger am europäischen Personenverkehrsaufkommen (in %)



Ernüchternd:

Der Bahnanteil stagniert seit 1995 bei ca. 7 % – trotz jahrzehntelanger Liberalisierung. Zuwächse verzeichnet vor allem der Luftverkehr (5,3 → 9,8 %).



**Allzeithoch des
Flugverkehrs im Sommer
2026**

Quelle: Europäische Kommission, 2025, S. 49 (eigene Darstellung)

Teil 2

Wie Brüssel den Markt öffnete: die EU als Treiber der Liberalisierung

Ein EuGH-Urteil machte die Verkehrspolitik zum Liberalisierungsprojekt

1957

EWG-Gründungsvertrag verankert eine gemeinsame Verkehrspolitik – sie bleibt jedoch jahrzehntelang weitgehend unausgefüllt.

1985

„Untätigkeitsurteil“ des EuGH: Der Rat wird verurteilt, die Dienstleistungsfreiheit im grenzüberschreitenden Verkehr herzustellen – Startschuss der Liberalisierung.

1991

Richtlinie 91/440/EWG: (buchhalterische) Trennung von Infrastruktur und Betrieb, Öffnung für internationale Verkehre.

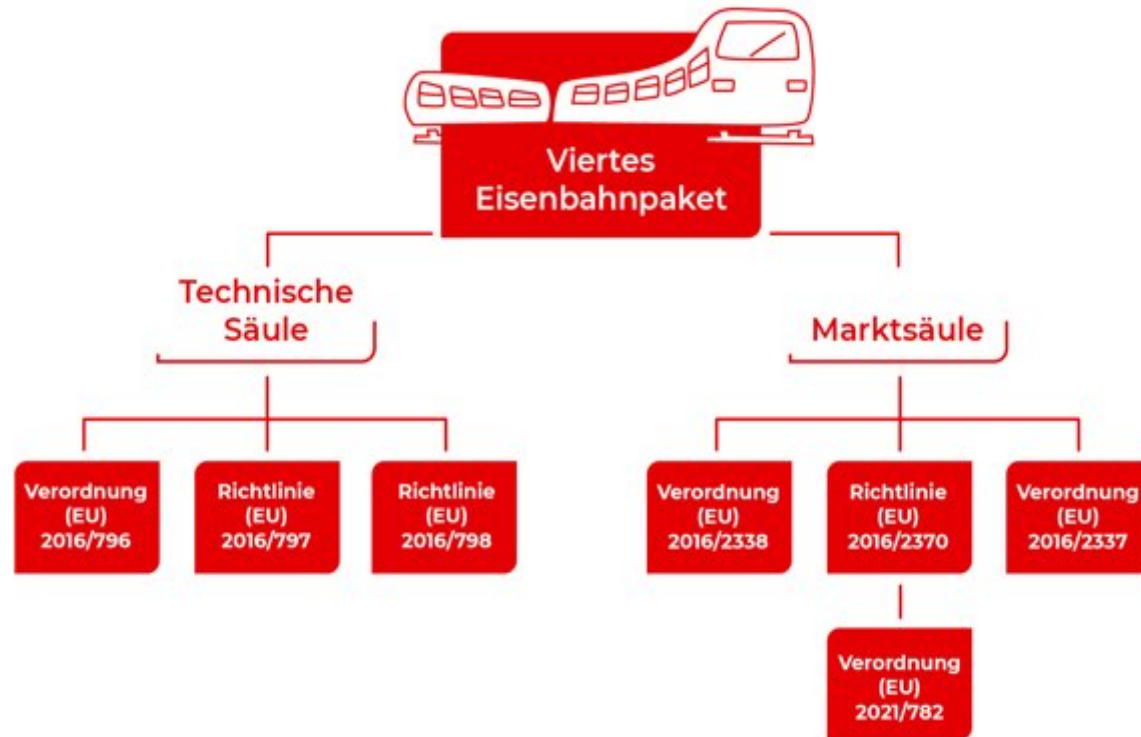
2001–2016

Vier „Eisenbahnpakete“ öffnen schrittweise Güter- und Personenverkehr und harmonisieren Technik und Recht.

Programmatik: Eine **markt- und wettbewerbsorientierte** Politik soll Leistungssteigerungen, günstigere Fahrpreise, Binnenmarktintegration und die Entlastung öffentlicher Haushalte bewirken – so das Versprechen.

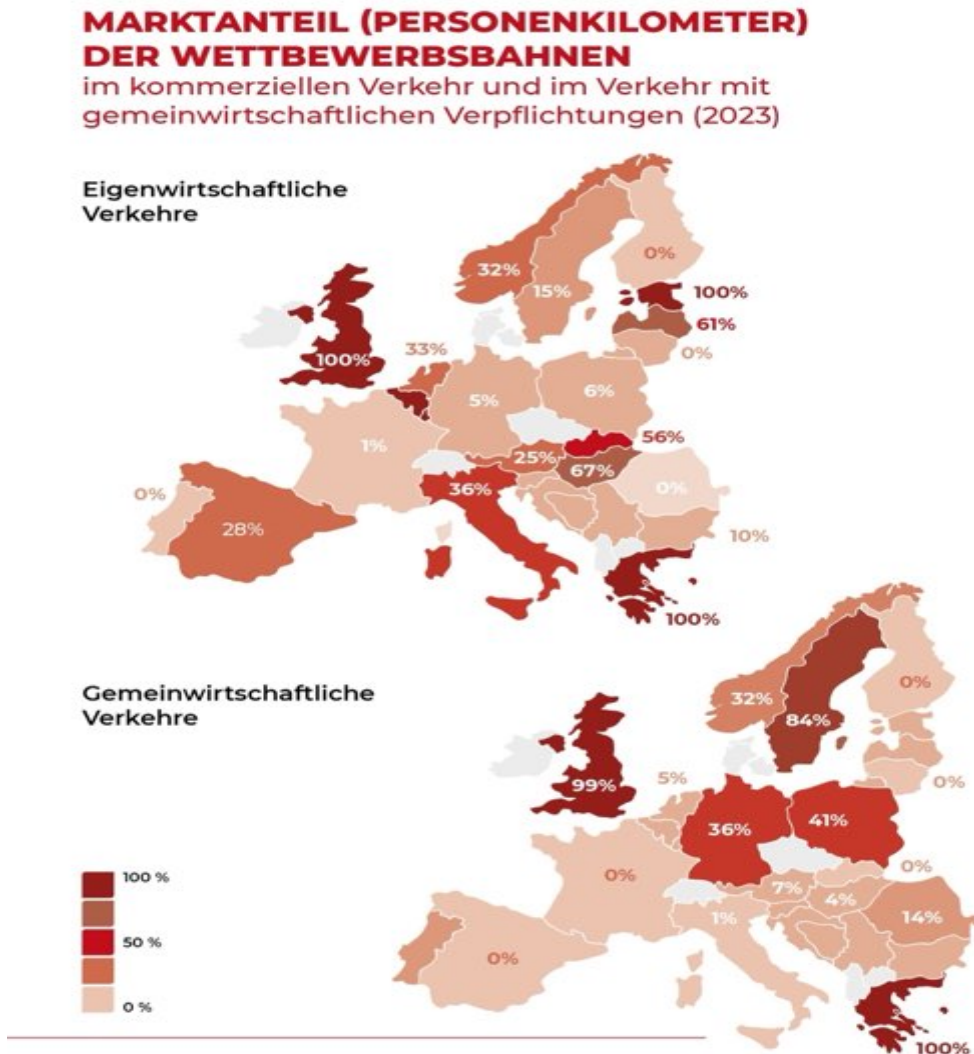
Das 4. Eisenbahnpaket (2016) finalisiert die Liberalisierung

VIERTES EISENBAHNPAKET 2016



- Die PSO-Verordnung 2016/2338 macht Ausschreibungswettbewerbe im gemeinwirtschaftlichen Verkehr zum Regelfall.
- Erhofft werden Effizienz, Kundenorientierung, Innovation sowie bessere Qualität und Preise – das „Binnenmarktpotenzial“ soll ausgeschöpft werden.
- **ABER: Berücksichtigt wird nur der Eisenbahnmarkt (intramodal) – nicht der gesamte Verkehrsmarkt (intermodal).**

Wettbewerbsintensität variiert in Europa erheblich – je nach Marktsegment

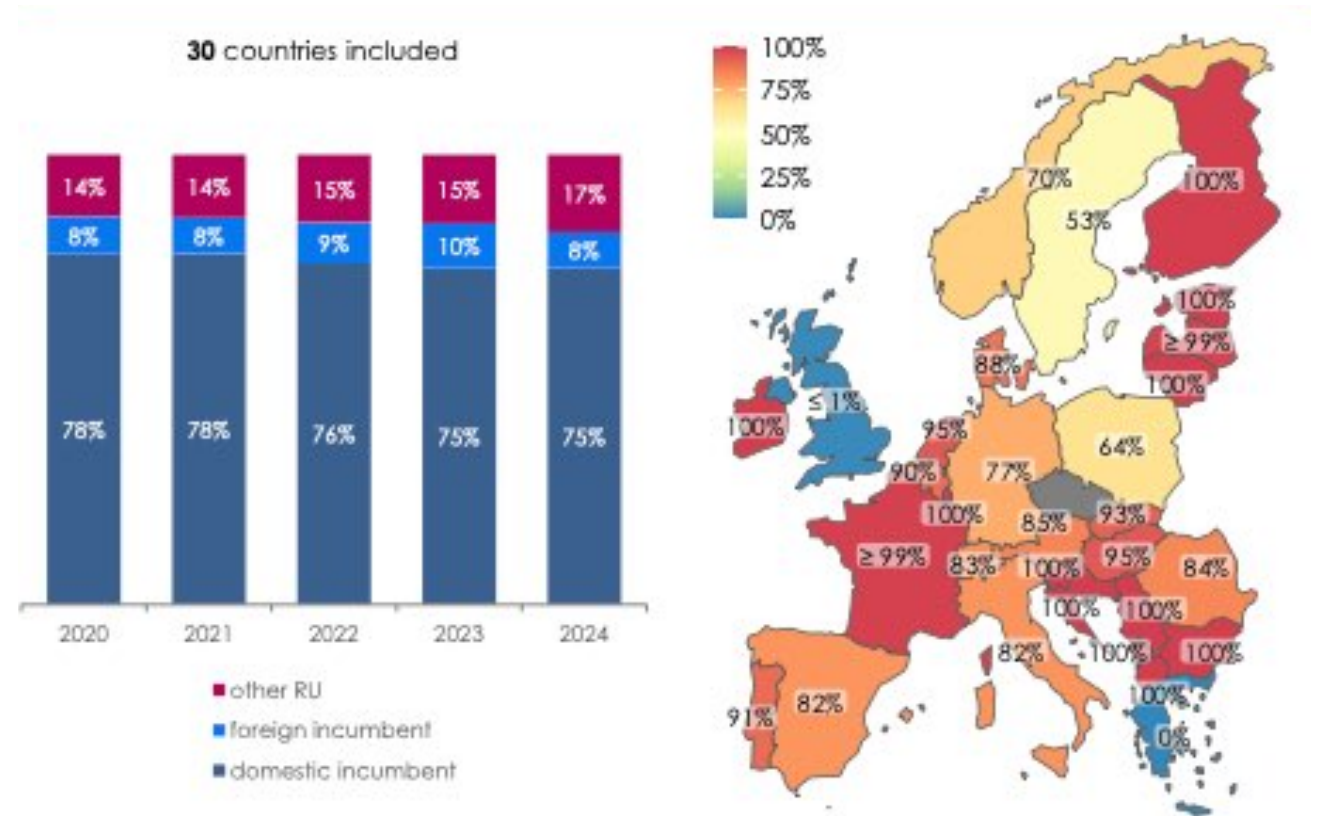


- Die Karten zeigen die Marktanteile der Wettbewerbsbahnen (auf Basis der Personenkilometer) im kommerziellen (oben) und gemeinwirtschaftlichen Verkehr (unten).
- Hohe Wettbewerbsanteile finden sich u. a. in Schweden (im gemeinwirtschaftlichen Verkehr), in Italien (im eigenwirtschaftlichen Verkehr) und in Großbritannien (beide Segmente).
- Österreich, die Niederlande und die Schweiz setzen dagegen überwiegend auf ihre etablierten Staatsbahnen.
- **Wettbewerbsintensität und Leistungsfähigkeit eines Bahnsystems korrelieren nicht positiv.**

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 1

Staatsbahnen auf dem absteigenden Ast?

Marktanteil (nach Personen-km) von Eisenbahnunternehmen (links) und Marktanteil des jeweiligen Incumbents pro Land im Jahr 2024 (rechts)



- Grafik zeigt die Marktmacht der nationalen Incumbents je Land, gemessen in Personenkilometern.
- 83 % des Personenverkehrs sind demnach in Händen der Incumbents.

Teil 3

Deutschland – zwischen Reformeifer und Realitätserkenntnis

Bahnreform 1994: Große Ambitionen mit betriebswirtschaftlichem Fokus

- 1994 fusionierten Bundesbahn (BRD) und Reichsbahn (DDR) zur Deutschen Bahn AG (formell privatisiert in Staatsbesitz).
- Deutschland profilierte sich als europäischer Liberalisierungsvorreiter; zugleich sorgte der Fokus auf betriebswirtschaftliche Kennzahlen für kontinuierlichen Personal- und Infrastrukturabbau.
- Die DB AG entwickelte sich zum globalen Logistikdienstleister; die lange angestrebte materielle Privatisierung scheiterte allerdings 2008.
- Der infrastrukturelle Fokus der öffentlichen Hand lag über Jahrzehnte auf dem Straßenverkehr – mit langfristigen Folgen für die Schiene.



PÜNKTLICH WIE DIE EISENBAHN

Mythen und Fakten
zur Deutschen Bahn

luxemburg argumente

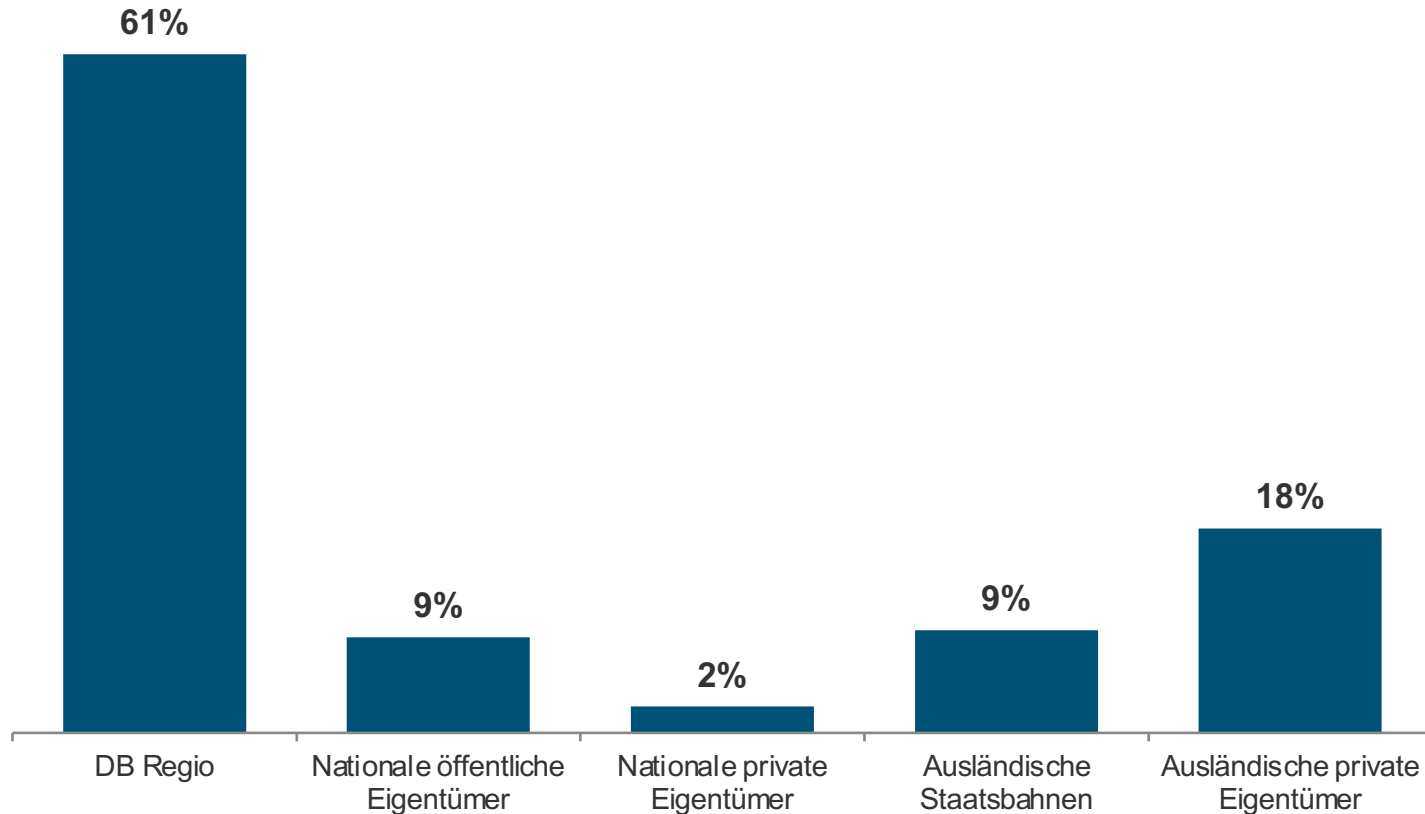
Bestellerprinzip (seit 1996)

Mit der „Regionalisierung“ ging die Verantwortung für den SPNV auf die Länder bzw. deren Aufgabenträger über. Diese „bestellen“ Verkehrsleistungen und vergeben sie zunehmend über Ausschreibungswettbewerbe.

Möglicher Wendepunkt? Zuletzt stiegen die Investitionen (u. a. Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“), Korridorsanierungen beginnen, Auslandsgeschäfte werden reduziert – die Versäumnisse wirken jedoch nach.

Im SPNV dominiert weiter die DB – „echte“ Privatbahnen bleiben marginal

Marktanteile im deutschen Schienenpersonennahverkehr (SPNV)



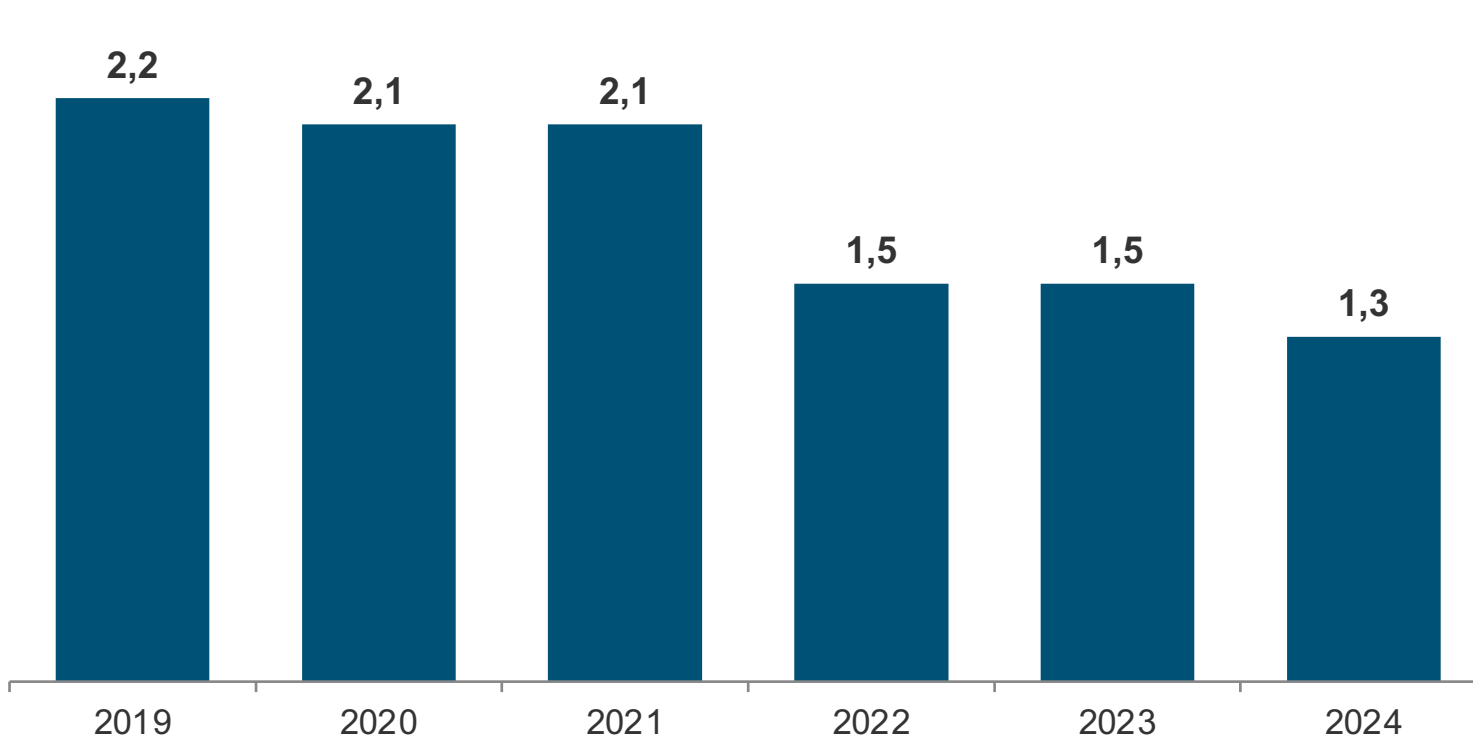
Ausbleibender Wettbewerb

Nur knapp 21 % des SPNV entfallen auf private Unternehmen. Rund die Hälfte der Wettbewerber befinden sich in öffentlichem Besitz. Von echtem privatem Wettbewerb kann keine Rede sein.

Quelle: Mobifair, 2025, S. 7

Die Bieterzahl sinkt – Ausschreibungen führen zum Angebotsoligopol

Durchschnittliche Bieteranzahl bei wettbewerblich vergebenen Verkehrsverträgen in Deutschland



1,3

Bieter im Schnitt 2024 – bei 15 Verfahren gab es
2024 nur 20 Angebote

**⇒ Angebotsoligopol statt
lebhaftem Wettbewerb**

Quelle: Bundesnetzagentur, 2023, S. 59; Bundesnetzagentur, 2025, S. 84

Die Bieterzahl sinkt – Ausschreibungen führen zum Angebotsoligopol

„Denn wettbewerbliche Vergabeverfahren sind nur dann sinnvoll, wenn es leistungsfähige Wettbewerber gibt, die echten Wettbewerbsdruck bei der Angebotserstellung erzeugen können und damit einen Bieterwettbewerb bewirken“

Hesse, P. (2024). *Regulierung und Wettbewerb im Schienenverkehr*. Verlag Österreich, S. 248.

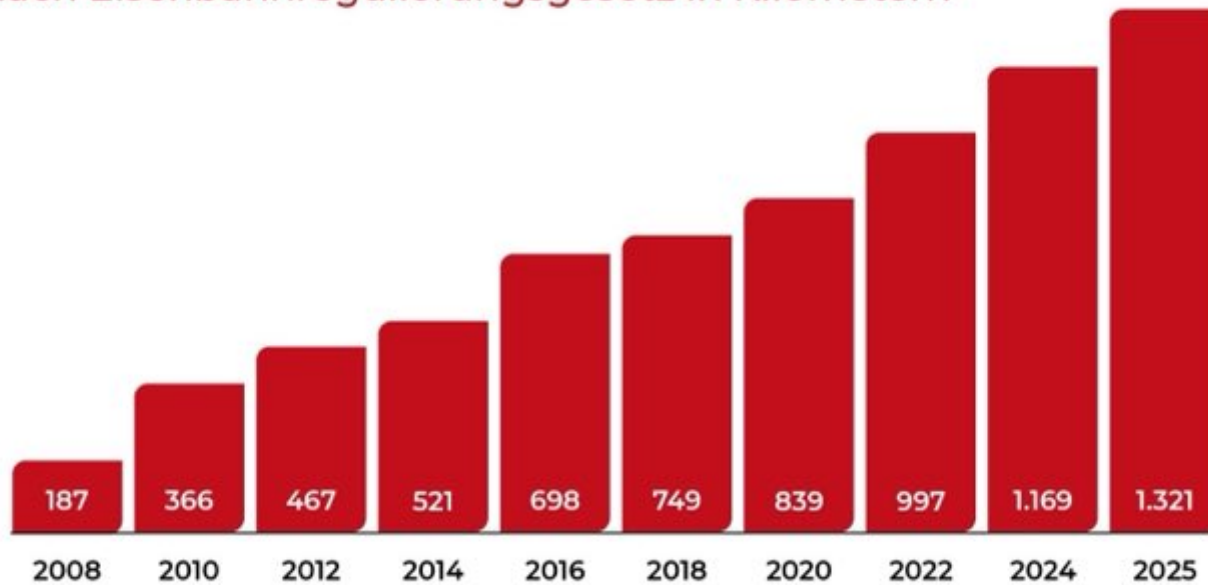
1,3

Bieter im Schnitt 2024 – bei 15 Verfahren
gab es 2024 nur 20 Angebote

⇒ **Angebotsoligopol statt
Wettbewerb**

Jahrzehntelange Unterinvestition führt zu Überlastung und Verspätungen

ANZAHL DER ÜBERLASTETEN SCHIENENWEGE IN DEUTSCHLAND nach Eisenbahnregulierungsgesetz in Kilometern



105,9 Mrd. €

zustandsbasierter Nachholbedarf im
deutschen Schienennetz (2025)

18,6 Mrd. €

zustandsbasierter Nachholbedarf bei
deutschen Personenbahnhöfen (2025)

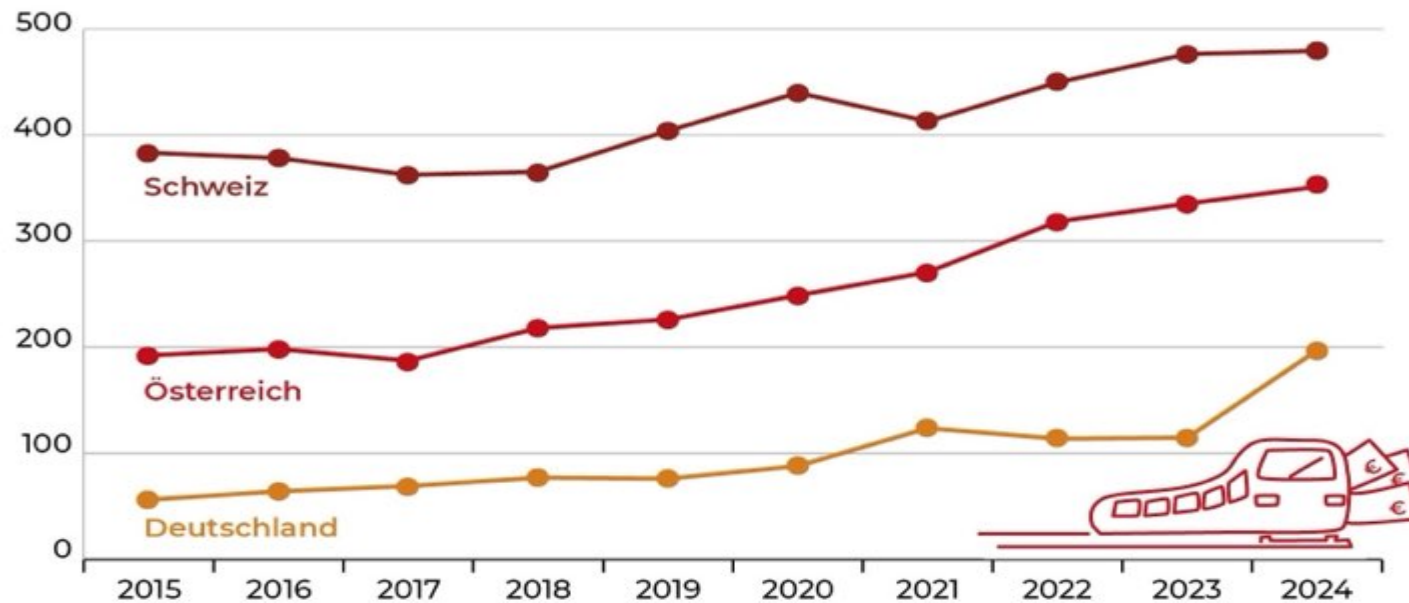


Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 27; DB InfraGO, 2026, S. 7; Bildquelle: Matthias Manske / Wikimedia

Deutschland investiert im europäischen Vergleich zu wenig in die Schiene

PRO-KOPF-INVESTITIONEN DES STAATES IN DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR (2015–2024)

in Deutschland, Österreich und der Schweiz, in Euro



222 €

Pro-Kopf-Investition / Deutschland (2025)

359 €

Pro-Kopf-Investition / Österreich (2025)

504 €

Pro-Kopf-Investition / Schweiz (2025)

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 4 (nach Allianz pro Schiene)

Im Fernverkehr wagt sich mit FlixTrain bislang nur ein privater Herausforderer vor

92 %

Marktanteil der DB-Fernverkehr im deutschen SPFV

54,2 %

der DB-Fernzüge waren im August 2026 pünktlich



- FlixTrain (seit 2018) bietet günstige Tickets, setzt aber auf gebraucht gekauftes, spartanisches Rollmaterial ohne Gastronomie; die Züge werden vollständig von Subunternehmen betrieben.
- Wettbewerber leiden – wie die DB – unter maroder Infrastruktur und vergleichsweise hohen Trassengebühren.
- Angekündigter Strategiewechsel: Nachdem man Anfang 2025 noch etliche EU-Länder erschließen wollte, kündigte man kurz darauf an, die eigenen Bemühungen doch auf den Heimatmarkt fokussieren zu wollen.
 - U.a. durch einen Fremdkapitalzuschuss kündigte man eine Investition i. H. v. 2,4 Mrd. € an, die in 30 (+35) Talgo-Züge gesteckt werden sollen. Diese würden erstmals im eigenen Besitz fahren.
- Vom Italo-Markteintritt zeigt man sich wenig begeistert. Flix-CEO André Schwämmlein ließ verlauten, dass zwei Anbieter im deutschen Fernverkehr aus seiner Sicht ausreichen.

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Kap. 2.4, Bundesnetzagentur, 2026, S.11; Wüpper, 2026, DB, 2026

Teil 4

Österreich – Direktvergabe als Erfolgsmodell

Österreich weist den EU-weit höchsten Schienenanteil am Personenverkehr auf

- Hinsichtlich der Pro-Kopf-Bahnfahrten Platz zwei innerhalb der EU, hinsichtlich Pro-Kopf-Verkehrsleistung sogar Platz eins (1.614 km in 2024).
- Höchster Modal Split-Anteil der Schiene innerhalb der EU (12,8 %).
- Im Fernverkehr sind mit der Westbahn und RegioJet zwei Wettbewerber aktiv, die mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) konkurrieren.
- Auch Österreich setzte die EU-Vorgaben um (Bundesbahnstrukturgesetz 2003) – verzichtete jedoch auf wettbewerbliche Vergabeverfahren im gemeinwirtschaftlichen Verkehr – selbst ein beachtlicher Teil des Fernverkehrs wird gemeinwirtschaftlich bereitgestellt.

Platz 1

höchster Schienen-Anteil am
Personenverkehr innerhalb der EU



Quelle: Schienen-Control, 2026, S. 48; LITRA, 2025; Europäische Kommission, 2025, S. 49; Bildquelle: Wikipedia

Direktvergabe: nicht-marktförmig, aber mit handfesten Vorteilen

Direktvergabe

Vergabe eines öffentlichen Verkehrsvertrags an einen Betreiber ohne wettbewerbliches Ausschreibungsverfahren – zulässig unter der EU-Verordnung 1370/2007, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind.

Langfristige Kooperation

Relational contracting: dauerhafte Geschäftsbeziehungen statt kurzer Vertragszyklen – Anpassungen während laufender Verträge werden dadurch einfacher umsetzbar.

Geringerer Koordinationsaufwand

Keine Transitions- und Transaktionskosten; Änderungen bei Takt, Reichweite und Tarif sind flexibel umsetzbar.

Arbeitsmarktpolitische Effekte

Beschäftigungssicherheit statt potenzieller Arbeitslosigkeit bei Betreiberwechsel; Erhalt von Know-how im Unternehmen.

Flottenrisiko

Lebensdauer des Rollmaterials ist in aller Regel deutlich größer als ein Ausschreibungsturnus; illiquider Zweitmarkt erschwert den Weiterverkauf gebrauchter Fahrzeuge erheblich.

Sechsjährige Rahmenpläne sichern die Infrastrukturfinanzierung langfristig ab

- Die ÖBB-Infrastruktur AG verantwortet Bau, Erhalt und Betrieb des Netzes – zentral, mit staatlicher Finanzierung aus dem Bundesbudget.
- Finanzierung über rollierende Sechsjahres-Rahmenpläne, jährlich um ein Jahr fortgeschrieben – das schafft Planungssicherheit über Legislaturperioden hinweg.
- Orientierung an einem Richtwert: Der Staat trägt rund 50 % der Investitionen, ca. 25 % werden über nutzungsabhängige Entgelte refinanziert (fiskalischer Rückfluss ~60 %).
- Im ÖBB-Infrastruktur-Bericht 2025: 11 von 253.000 Anlagen mit „Nachholbedarf“

Rahmenplan 2027–2032

19,5 Mrd. € Investitionen

5 Mrd. € Instandhaltung



Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Kap. 3.4; ÖBB-Infrastruktur, 2025, 19; Bildquelle: Bodner Bau

Sechsjährige Rahmenpläne sichern die Infrastrukturfinanzierung langfristig ab

Kontrast zu Deutschland: Bei keinem anderen untersuchten Land fällt das Verhältnis von Straßen- zu Schieneninvestitionen so deutlich zugunsten der Schiene aus wie im Falle Österreichs.

VERGLEICH DER INVESTITIONEN IN STRASSEN- UND SCHIENENINFRASTRUKTUR

europäischer Länder in Mrd.Euro, 1995–2018



Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 3 (nach Rudolph et al., 2023, S. 10)

Das ÖBB-Nachtzugnetz ist Ausdruck politischen Willens, nicht des Marktes

Nightjet-Netzwerk der ÖBB



- Nach dem DB-Rückzug aus dem Nachtzugverkehr (2016) übernahmen die ÖBB Strecken und Rollmaterial – u. a. nach Hamburg, Berlin, Amsterdam und Brüssel.
- Das Nightjet-Netz ermöglicht betriebliche Synergien, lässt sich aber nicht eigenwirtschaftlich betreiben und wird bewusst öffentlich subventioniert.
- **Die Schiene wird als zentrale Säule der Verkehrswende gestärkt – als Ausdruck politischen Willens, nicht marktwirtschaftlicher Logik.**



Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 8; Bildquelle: Harald Eisenberger / Siemens

Vertiefung: WESTbahn und RegioJet – Wettbewerb auf zwei Strecken

Die privaten Fernverkehrs-Herausforderer der ÖBB im Detail



- Gegründet 2008 durch Hans Peter Haselsteiner, Betriebsstart Dez. 2011 auf der Weststrecke Wien–Linz–Salzburg.
- Eigentümer: Familien-Privatstiftung Haselsteiner (48,3 %), Kolomani Holding (31,7 %), SNCF (rund 20 %).
- Expansion nach München, Stuttgart, in den Westen Österreichs sowie 2026 nach Graz und Klagenfurt (Koralmbahn).
- 2024: 8,9 Mio. Reisende – überwiegend im österreichischen Heimatmarkt.



- Tschechisches Unternehmen (gegr. 2009), Eigentümer Radim Jančura; Bus- und Zugverkehre.
- Tochter RegioJet AT GmbH (Wien) betreibt seit 2017 Prag–Wien, seit 2021 Wien–Budapest.
- Aktiv v. a. grenzüberschreitend: Heimatmarkt Tschechien, dazu Slowakei, Ungarn, Polen.
- 2024: rund 9 Mio. Reisende – über mehrere Länder verteilt.

15,7 %

Anteil privater EVU an den Personenkilometern 2025
(2016: 11,6 %) – DE: 24,4 % (2024)

Begrenztes Wettbewerbspotenzial: WESTbahn und RegioJet konkurrieren nicht direkt, sondern jeweils auf eigenen Strecken mit den ÖBB – maximal zwei Anbieter sind pro Verbindung aktiv. Zwischen 2011 und 2016 fielen die Preise auf der Weststrecke um 25 %, die Anzahl der Fahrgäste nahm um 25 % zu.

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Kap. 3.3; Schienen-Control, 2026, S. 48; Chini et al., 2024, S. 5; Bildquellen: Westbahn, RegioJet

Westbahn: Erst Preiswettbewerb, dann schwarze Zahlen

Durchschnittlicher Standard-Ticketpreis, Wien – Salzburg (2011-2023)



- Zwischen 2011 und 2019 verzeichnet Westbahn ein Minus von 83 Mio. €.
- Austausch der Fahrzeugflotte, Einführung des KlimaTickets und Covid-19-Hilfen des Bundes sorgten für finanziellen Wendepunkt, seit 2022 schreibt Westbahn konstant schwarze Zahlen.
- Trotz gesteigerter Wirtschaftlichkeit zogen Ticketpreise seit 2021 merklich an.
- Preisvergleich 2025 (Wien–Linz/Salzburg/München): ÖBB in 53,3 % der Fälle günstiger, Westbahn in 46,7 %.

Quelle: Roithner, 2019; De Rose et al., 2024, S. 19; Schienen-Control, 2026, S. 58

Teil 5

Europa im Vergleich: wie Liberalisierungsprozesse (nicht) wirken

Spanien öffnete 2021 sein Hochgeschwindigkeitsnetz für den Wettbewerb

DAS SPANISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZ und Anzahl der Betreiber



- Mit 3.324 km verfügt Spanien über das zweitgrößte Hochgeschwindigkeitsnetz der Welt (nach China) – Primus in Europa.
 - Seit 1992 kontinuierlich erweitert.
 - Seit 2021 konkurrieren drei Marken: Renfe (mit den Zugkategorien AVE/AVLO), OuiGO (SNCF) und Iryo (mehrheitlich Trenitalia).
- **Spanien gilt als europaweites Vorbild der Wettbewerbsbefürworter – doch der Blick ins Detail lohnt.**

Spanien öffnete 2021 sein Hochgeschwindigkeitsnetz für den Wettbewerb

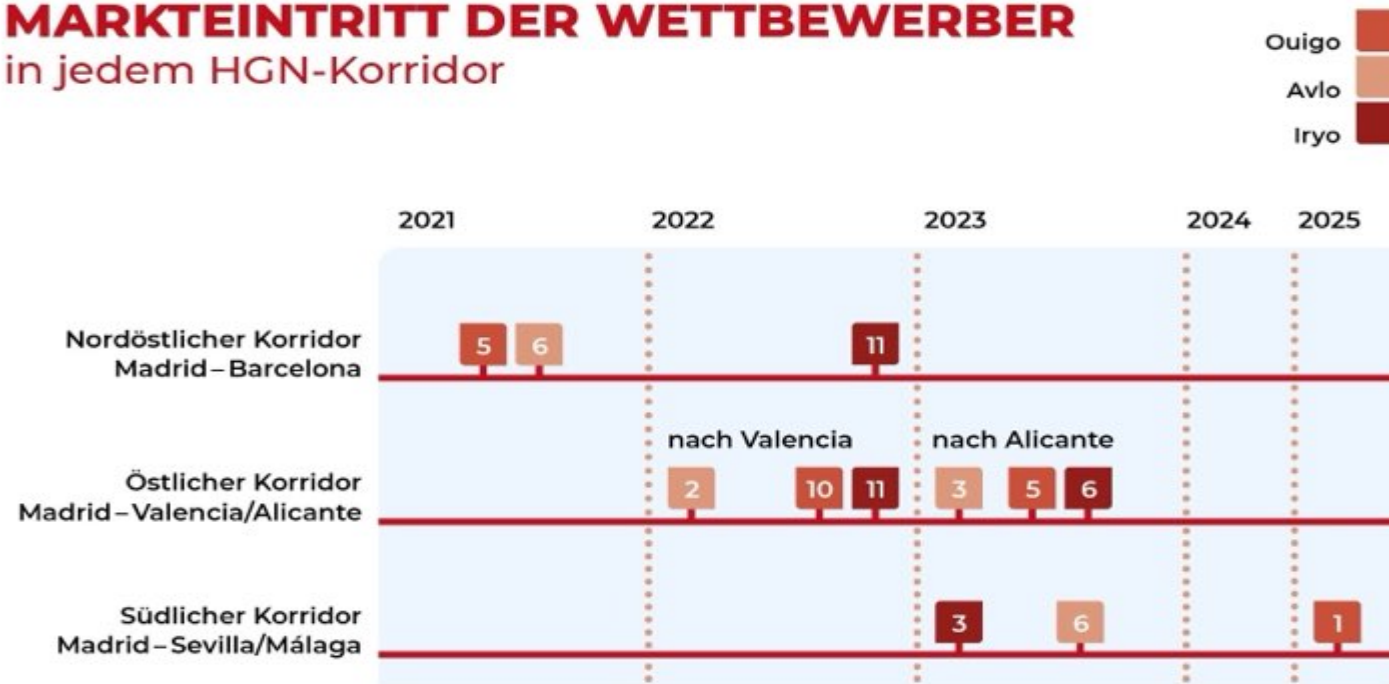
DAS SPANISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZ im Jahr 2025



Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 10; Mundo o. J.

Der Markteintritt erfolgte gestaffelt über die HGV-Korridore

ZEITLICHER ABLAUF FÜR DEN MARKTEINTRITT DER WETTBEWERBER in jedem HGN-Korridor

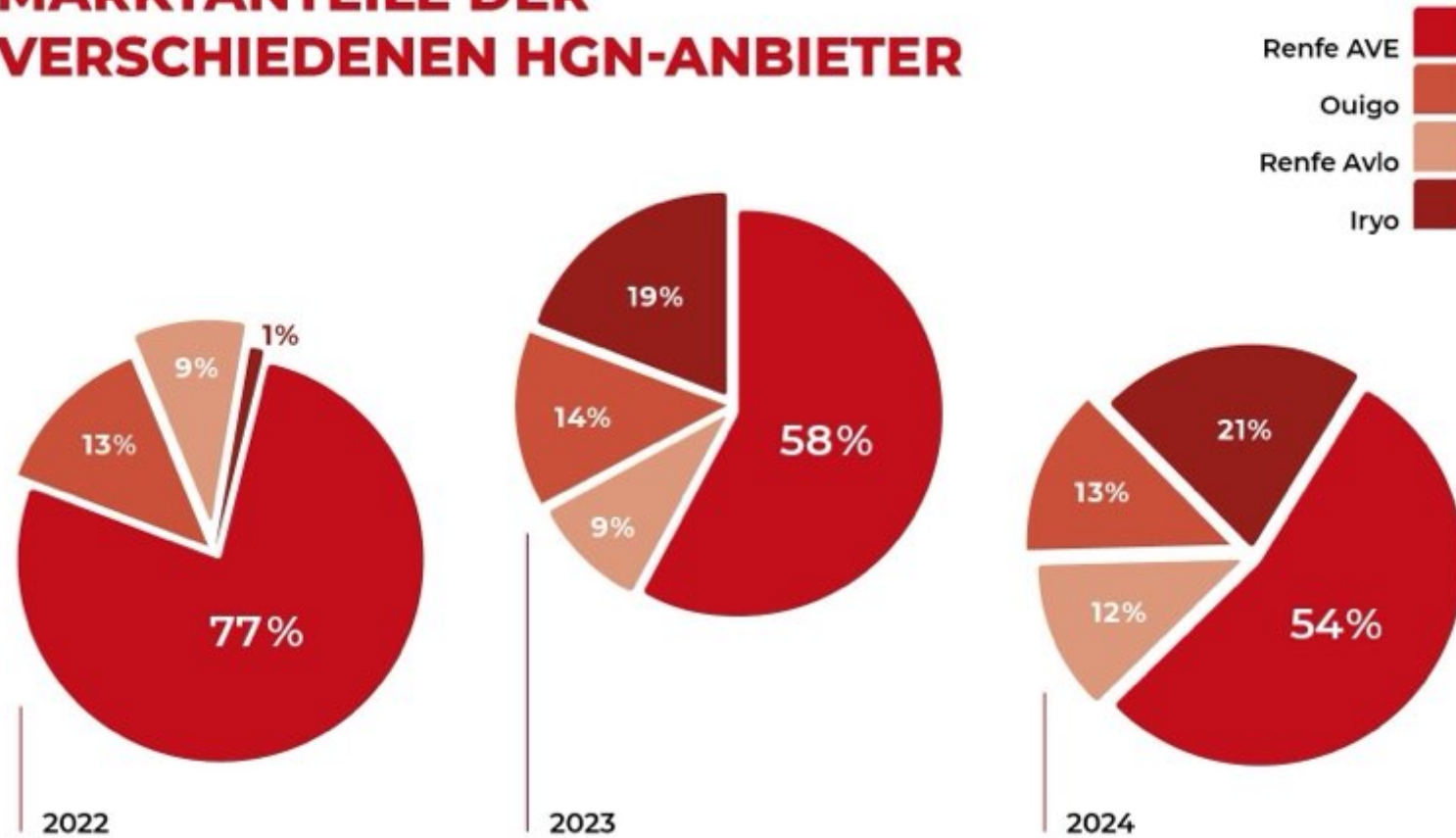


- OuiGO startete im Mai 2021 zwischen Madrid und Barcelona, gefolgt von Valencia (2022), Alicante (2023) und dem Südkorridor (2025).
- Iryo trat 2022 in den Markt ein und vervollständigte das Konkurrenten-Trio.
- Renfe reagierte insbesondere auf die Konkurrenz durch den Low-Cost-Anbieter OuiGO durch Einführung der AVLO-Marke.

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 11 (nach Moyano & Dobruszkes 2025)

Den Wettbewerbern gelang es, Renfe über 20 % Marktanteil abzunehmen

MARKTANTEILE DER VERSCHIEDENEN HGN-ANBIETER



Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 12 (nach Geerts 2025)

Liberalisierung als voller Erfolg?

+42 %

Mehr Fahrgäste als vor
der Liberalisierung

-33 %

Kosten die Tickets
durchschnittlich (im
Vergleich zu 2019)

85,2 %

Pünktlichkeit im
Hochgeschwindigkeits-
verkehr

900.000

Passagiere wurden vom
Flug- zum
Schienenverkehr
verlagert

3,7 Mio.

Passagiere wurden vom
Straßen- zum
Schienenverkehr
verlagert

**172 Mio.
Euro**

An externen Kosten
konnten eingespart
werden

Was der Hochgeschwindigkeitsverkehr gewinnt, geht an anderer Stelle verloren

Verkehrsdienst	Fahrgäste	Jährliche Veränderung
LD AV	44.499.598	+12,2 %
Konventionelle LD	8.701.707	-5,7 %
Kommerzieller Fernverkehr	53.201.305	+8,9 %
MD AV	13.189.297	-0,7 %
Konventionelle MD	34.616.678	-10,8 %
Nahverkehr	446.348.801	-0,4 %
OSP-Dienste	494.154.776	-1,2 %
GESAMT	547.356.081	-0,3 %

+12,2 %

Fahrgäste im
Hochgeschwindigkeitsverkehr
2025

-5,7 %

Fahrgäste im konventionellen
Fernverkehr

-1,2 %

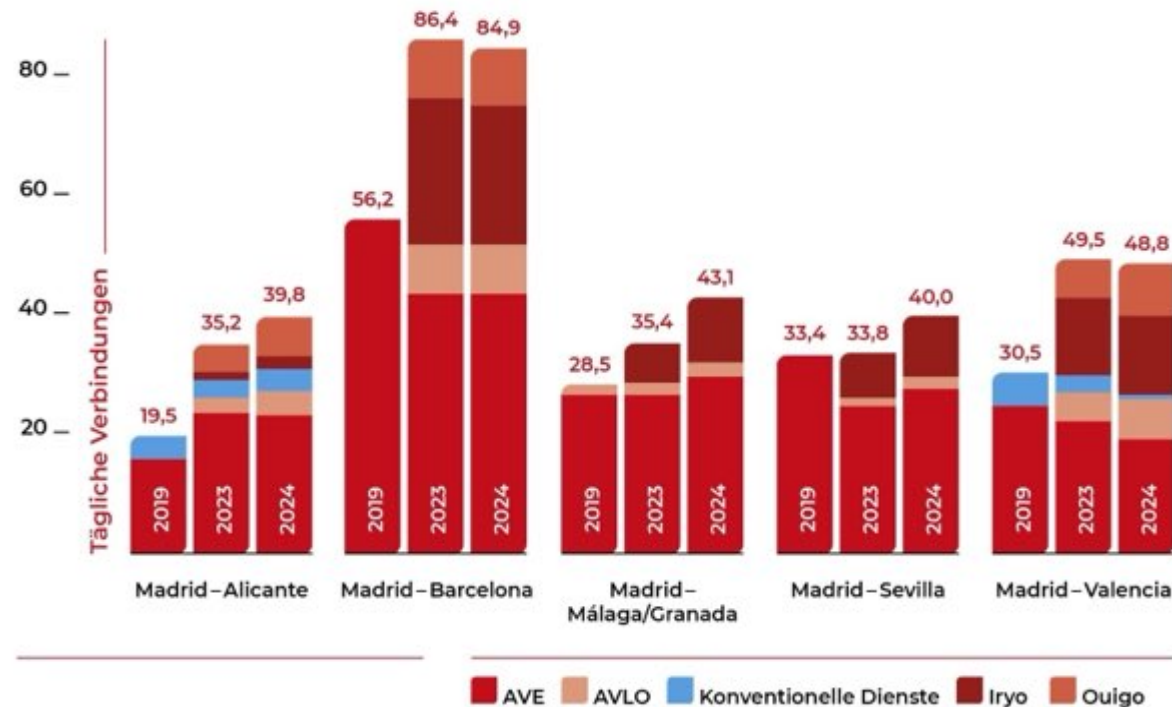
Fahrgäste im SPNV

-0,3 %

Fahrgäste im gesamten
Personenverkehr

Die Kehrseite: Höhepunkt schon erreicht?

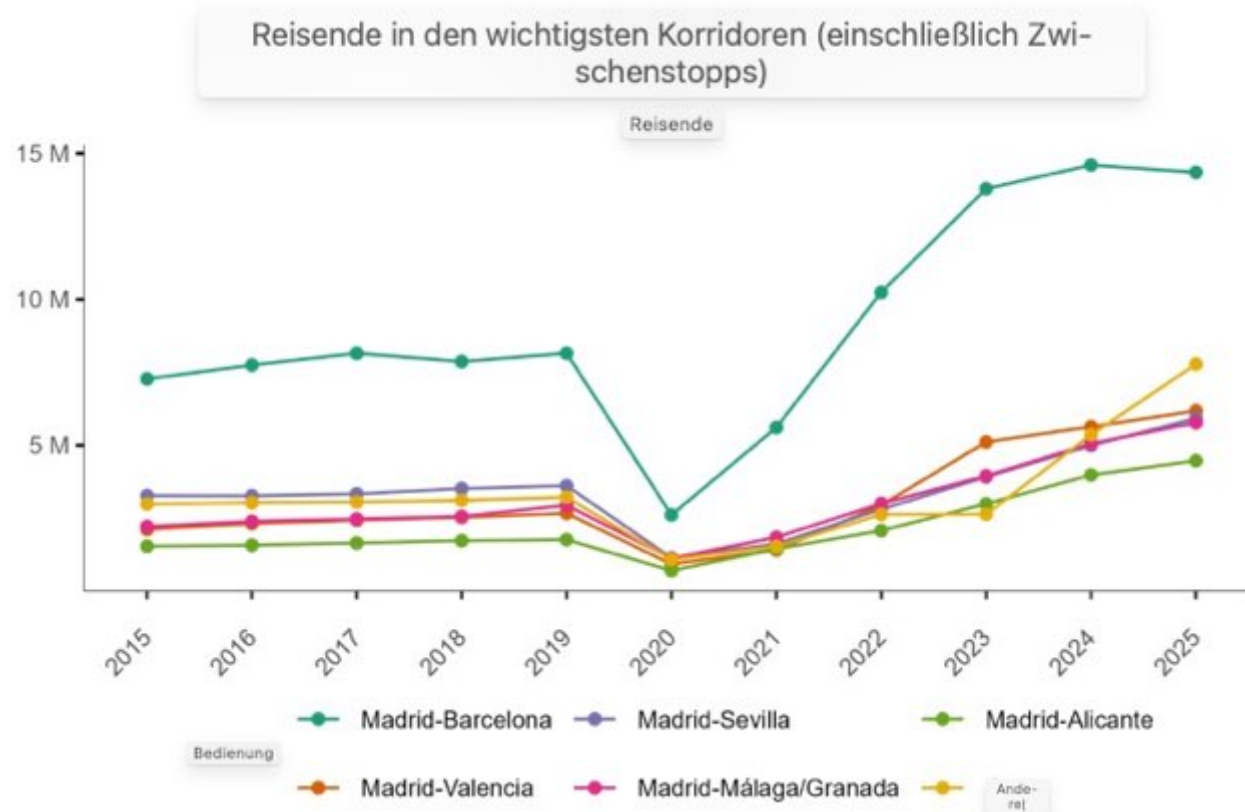
ENTWICKLUNG DER DURCHSCHNITTlichen TÄGLICHEN VERBINDUNGEN in beide Richtungen



- Verbindungen in den ersten Liberalisierungsjahren stark ausgeweitet: Madrid – Barcelona +51 %, Madrid – Valencia +60 %, Madrid – Alicante mehr als verdoppelt.
- Bereits 2024 zeichneten sich auf den Strecken Madrid – Barcelona und Madrid – Valencia erste Sättigungspunkte ab.

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 14; CNMC 2025

Die Kehrseite: Höhepunkt schon erreicht?



- Fahrgastzahlen zwischen Madrid und Barcelona erstmals rückläufig (-1,7 %).
- Wachstum bei anderen Korridoren moderat.

Quelle: CNMC, 2026, S. 35 (eigene Übersetzung)

Die Kehrseite: Höhepunkt schon erreicht?

- Q1 2026 erstmalig ein deutlicher Fahrgastrückgang über alle Strecken hinweg.
- Kontext u. a.: Eisenbahnunfall von Adamuz (18.01.26), Schneestürme, Erdbeben auf Strecke Madrid – Málaga.
- Dadurch bedingter Fahrgastrückgang von 21% – auf der Strecke Madrid – Málaga sogar 61 %.

Passenger numbers on Spain's high speed lines

This graph shows total passenger numbers of all operators on all corridors, per quarter.



Quelle: Geerts, 2026

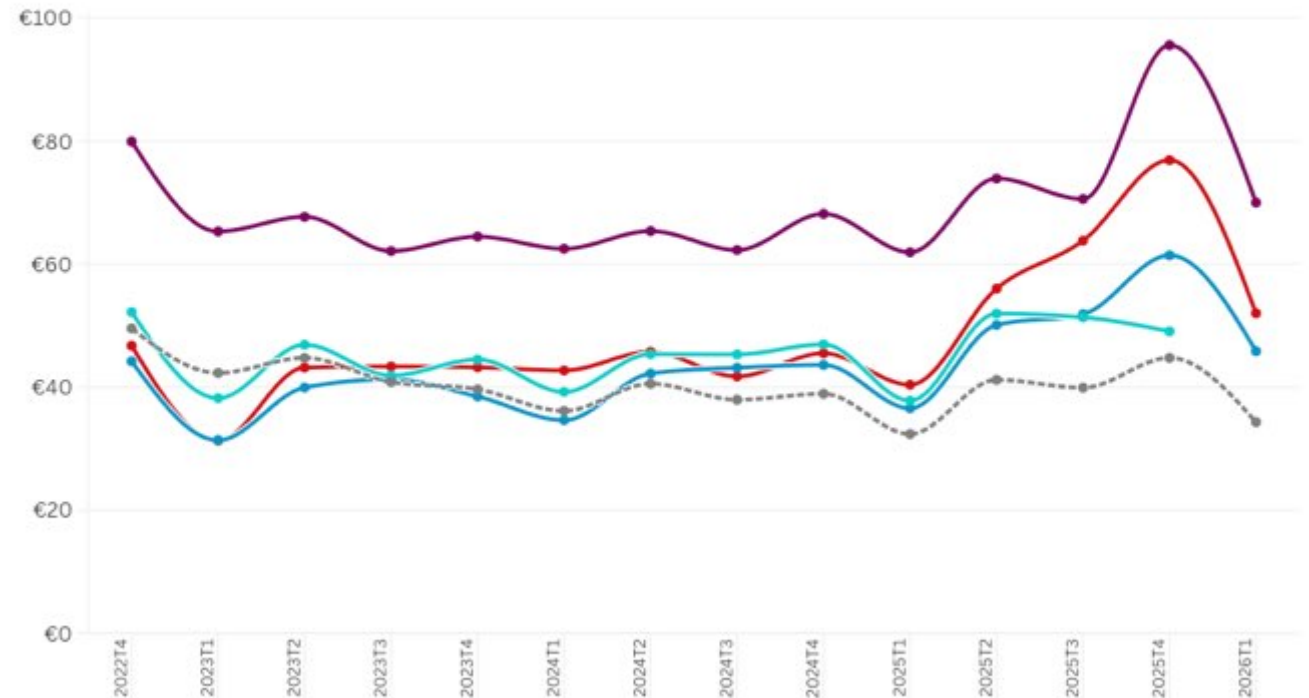
Die Kehrseite: Höhepunkt schon erreicht?

- Zum Jahresende 2025 zeigte der Trend deutlich in Richtung Preissteigerungen – erst die Nachfrageeinbrüche 2026 ließen die Ticketpreise wieder sinken.

Ticket price evolution on the Madrid – Barcelona line

This graph shows the average monthly ticket price on the Madrid – Barcelona line per operator.

■ Iryo ■ OUIGO ■ Renfe-AVE ■ Renfe-AVLO ■ Average across all corridors and operators



Quelle: Geerts, 2026

Die Kehrseite: über 1 Mrd. Euro Verluste und fragliche Nachhaltigkeit

- **Die drei Betreiber verbuchten seit 2020 zusammen rund 1,2 Mrd. Euro Verluste: Renfe 842 Mio. €, OuiGO 190 Mio. €, Iryo 170 Mio. €.**
- 2019 erzielte Renfe noch 133 Mio. € Gewinn – Mittel, die zuvor unrentable Strecken quersubventionierten.
- 2024 kamen die drei Anbieter gemeinsam auf ein Minus von 99 Millionen €.
- Einzig der Korridor Madrid – Barcelona konnte 2025 kostendeckend betrieben werden (+6 %).



Quelle: CNMC, 2025, S. 25; Wintle, 2025; Bildquelle: C. Moran / Expansion

Einnahmen pro Fahrgast sind deutlich zurückgegangen

Strecke	Fahrgäste	Veränderung Fahrgäste ggü. Vorjahr	Einnahmen pro Fahrgast (€)	Veränderung Einnahmen/Fahrgast ggü. Vorjahr	Veränderung Einnahmen/Fahrgast 2019-2025
Madrid-Barcelona	8.678.131	-3,0 %	52,89	+17,5 %	-32,0 %
Madrid-Sevilla	4.487.772	+16,4 %	38,41	-12 %	-25,2 %
Madrid-Valencia	5.698.843	+8,5 %	27,04	+4,1 %	-41,0 %
Madrid-Málaga	3.706.428	+17,0 %	37,61	-13 %	-33,1 %
Madrid-Alicante/Alacant	2.598.707	+1,4 %	31,34	+4,9 %	-28,5 %
Madrid-Saragossa	1.885.974	-2,2 %	41,57	+10,2 %	+9,5 %

Eigene Darstellung nach "CNMC, 2026, S. 39"

- Teils werden die Einnahmen pro Fahrgast wieder gesteigert, insgesamt sind sie aber mit einer Ausnahme deutlich zurückgegangen.
- Rückgang der Einnahmen seit Liberalisierungsbeginn auf Strecken mit
 - 2 Anbietern: durchschnittlich - 10% bis 24 %.
 - 3 Anbietern: durchschnittlich - 40 %.

Quelle: CNMC, 2026, S. 39

Wie geht es weiter?



- Aller Kritik zum trotz ist es natürlich erfreulich, wenn Tickets günstiger, Frequenzen dichter und Binnenflüge zur Randerscheinung werden.
- Aber: Selbst unter den nahezu idealtypischen Bedingungen wurde bislang kein Gleichgewicht zwischen Ticketpreisen und Kostendeckung erreicht.
 - Iryo-CEO plädiert für maximal zwei Wettbewerber auf Strecken mit weniger Nachfrage
 - CNMC und Wettbewerber fordern Trassenpreisreduktionen, aber dann müssten Infrastrukturkosten stärker öffentlich getragen werden.
 - Außerdem: ADIF AV hat über 20 Mrd. € Verbindlichkeiten.

Quelle: ADIF AV, 2026, S. 99; Bildquelle: adifaltavelocidad.es

Italien: Wettbewerb zweier Anbieter im Hochgeschwindigkeitsverkehr

ITALIENISCHES HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZ



- Italien verfügt mit einer Länge von 963 km über das viertlängste Hochgeschwindigkeitsnetz Europas.
 - Einige Abschnitte (u.a Brescia – Padova, Mailand – Genua) sollen 2027 in Betrieb gehen.
- Klare Prioritäten: Bis 2029 plant die Infrastrukturbehörde RFI Investitionen in Höhe von 60 Milliarden € für den HGV, für den Nahverkehr sind derweil 1,1 Milliarden Euro vorgesehen (Pauly, 2025).

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 15; Pauly, 2025

Italo – ein etablierter Wettbewerber mit Kapital im Rücken



- Gegründet 2006 als Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) von vier italienischen Industriellen.
- Nach verschiedenen Übernahmen setzt sich die Aktionärsstruktur wie folgt zusammen: 49,23 % Mediterranean Shipping Company (MSC), 39,18 % Global Infrastructure Partners, 10,04 % Allianz SE, 1,56 % MDP Holding.
- Seit 2012 konkurriert Italo mit dem Staatskonzern Trenitalia.
- Bedient mit 51 Zügen 62 Bahnhöfe in 50 Städten.



Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Kap. 4.1; Italo, 2026; Bildquelle: Italo / Alstom

Italien: Wettbewerb zweier Anbieter im Hochgeschwindigkeitsverkehr



- Marktanteile im eigenwirtschaftlichen Verkehr: Trenitalia 64 %, Italo 35 %, SNCF 1 % (2024).
- Nachdem der ursprüngliche Plan Italos scheiterte, nach dem man Trenitalia qualitativ übertreffen wollte, verlagerte sich der Wettbewerb auf einen intensiven Preiskampf.
- Nach dem Markteintritt sanken die HGV-Ticketpreise binnen eines Jahres um 31 %; Rom–Mailand-Frequenz +56 % (2010–2013).
- Doch: Erst eine deutliche Senkung der Trassenpreise (–36 %) im Jahr 2014 ermöglichte Italo schwarze Zahlen; Preise stabilisierten sich mittel- bis langfristig wieder.
- Intermodaler Vergleich: deutlicher Rückgang des Flugverkehrs, allerdings leichte Zunahme des Autoverkehrs auf Strecken, wo Konkurrenz zum HGV besteht.

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Kap. 4.1; IRG-Rail, 2026, S. 55; Borsati & Albalade, 2020; Antoniazzi et al., 2019; Bilquelle: IMAGO / Pond5 Images

Italos Erfolge schlicht gutes Timing?

- Oftmals wird der Markteintritt Italos für die Erfolge des italienischen HGV verantwortlich gemacht.
- Eine Studie legt eine alternative Erklärung vor:
 - zeitgleiche Fertigstellung zentraler Neubaustrecken (z. B. Rom – Mailand, 2010) war der eigentliche Treiber.
 - freie Netzkapazitäten in Italien ermöglichten den Markteintritt privater Anbieter überhaupt erst.
 - Vergleich mit Frankreich (ohne Wettbewerb) zeigt nahezu identische Entwicklung nach Eröffnung der Paris – Marseille-Strecke.
- Fazit: Erfolg basiert maßgeblich auf dem richtigen Timing beim Markteintritt.



Quelle: Olarte Bacares et al., 2019; Bildquelle: imago images / BE&W

Italien: Neue Dynamik in gesättigten Märkten

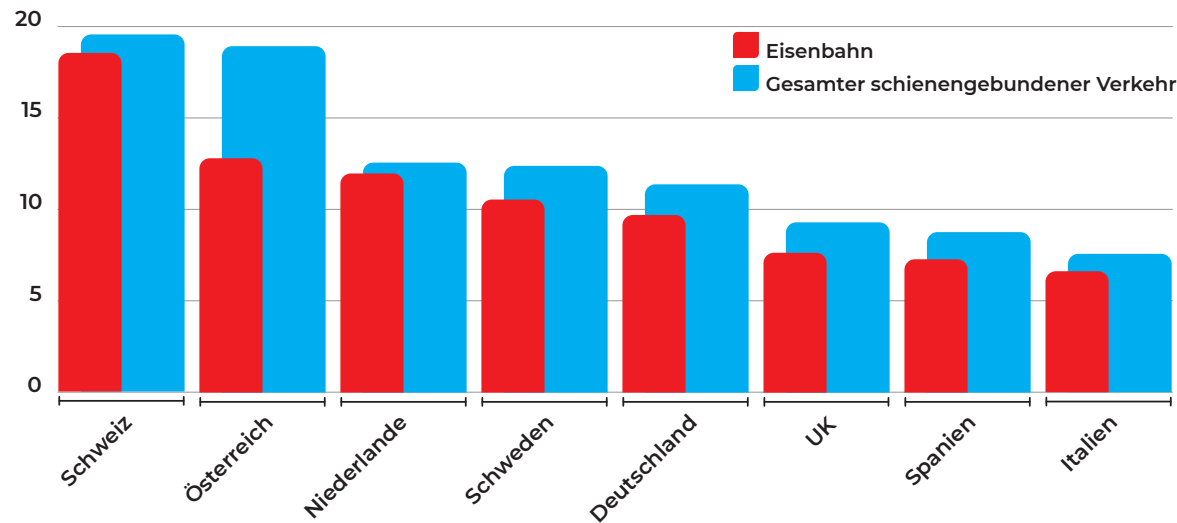


- SNCF plant Markteintritt in Italien
 - Geplant u. a. Verbindungen zwischen Turin und Neapel, Paris und Mailand.
 - Kartellbehörde AGCM erzwingt Anfang 2026 18 garantierte tägliche Trassen über 10 Jahre gegen Kapazitätsengpässe.
- Italo wiederum plant bekanntlich selbst Expansion – nach Deutschland.
- Trenitalia möchte ihre bestehenden Engagements (u. a. in Spanien (Iryo), Frankreich und Griechenland (Hellenic Train)) ebenfalls ausweiten, beispielsweise sind Verbindungen nach Deutschland und durch den Ärmelkanal geplant.
- Markteintritt der SNCF könnte bestehendes Gleichgewicht ins Wanken bringen.

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Kap. 4.1; o. V., 2026 ; Bildquelle: REUTERS

Spanien & Italien: Wettbewerb im Fernverkehr ist nicht alles

ANTEIL DER SCHIENE AM GESAMTEN PERSONENVERKEHRSAUFKOMMEN DER UNTERSUCHTEN LÄNDER in Prozent



- Während die Schweiz – ganz ohne Wettbewerb mit privaten Anbietern – einen Spitzenwert verzeichnet, haben Spanien und Italien Nachholbedarf.
- Es zeigt sich, dass weder ein lange etablierter (Italien) noch ein besonders intensiver Wettbewerb (Spanien) für fulminante Ergebnisse in Sachen Modal Split sorgen.
 - Steigerung in Italien seit Liberalisierung (Ausgangsjahr 2011) von 5,3 auf 6,7 %, in Spanien (Ausgangsjahr 2019) von 7 auf 7,2 %.
 - EU-27-Durchschnitt: 8,4 % (2023).

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 5; Europäische Kommission, 2013, S. 47; Europäische Kommission, 2019, S. ; Europäische Kommission, 2025, S. 49

Teil 6

Großbritannien – das gescheiterte Experiment

British Rail wurde horizontal und vertikal zerschlagen

BAHNPRIVATISIERUNG IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH

Eine Zeitleiste des Scheiterns

1993 RAILWAY ACT
gehört zu den Gesetzen mit den meisten Abänderungsanträgen in der britischen Parlamentsgeschichte.

SEPTEMBER 1997
Bei einem Eisenbahnunfall in Southall werden **7 Menschen getötet und 139 verletzt**. Gegen Great Western Train wird wegen Sicherheitsübertretungen eine Strafe von 1,5 Millionen Pfund verhängt.

DEZEMBER 1998
Ein offizieller Bericht bestätigt, dass durch den überstürzten Verkauf des Infrastrukturbetreibers Railtrack durch die britische Regierung im Mai 1996 den SteuerzahlerInnen ein Verlust von damals 1,5 Milliarden Pfund erwachsen ist.

OKTOBER 2000
Dem Bahnunternehmen Connex wird aufgrund schlechten Kundenservice und Finanzgebarung die **Lizenz** für das Gebiet „South Central“ **entzogen**.

OKTOBER 1999
Bei einem Unfall in Ladbroke Grove sterben 31 Menschen und 52 werden verletzt. Als Hauptursache wird die schlechte Ausbildung der Triebfahrzeugführer durch das Bahnunternehmen Thames Trains identifiziert.

OKTOBER 2000
Beim Eisenbahnunglück in Hatfield werden **4 Menschen getötet und 70 verletzt**. Ursache ist die schlechte Wartung der Infrastruktur durch Railtrack. Das führt zu Plänen, Railtrack in eine nicht-profitorientierte Stiftung umzuwandeln.

OKTOBER 2001
Nach schweren finanziellen Turbulenzen wird Railtrack **direkt dem Transportministerium unterstellt** und im Jahr 2002 in die staatliche Network Rail umgewandelt.

MAI 2002
In Potters Bar sterben **7 Menschen bei einem Unfall, 76 werden verletzt**. Der private Kontraktor Jarvis wird beschuldigt, die notwendigen Instandhaltungsarbeiten nicht durchgeführt zu haben und 2021 dafür verurteilt. Network Rail führt daher Instandhaltungsarbeiten wieder selbst durch.

JUNI 2003
Dem Bahnunternehmen Connex wird aufgrund schlechten Service und unlauterem Finanzgebaren die **Lizenz für das Streckenlos „South Eastern“ entzogen**.

APRIL 2015
West Coast Railways wird **aufgrund von Sicherheitsbedenken die Lizenz entzogen**.

APRIL 2015
Das Streckenlos „East Coast“ wird **wieder privatisiert**. Dabei hatte der staatliche Betrieb zwischen 2009 und 2015 beinahe eine Milliarde Pfund Gewinn an das staatliche Budget abgeführt und einen Rekord an Fahrgastzufriedenheit und Pünktlichkeit aufgestellt.

SEPTEMBER 2016
Die britische Regierung stellt **20 Mio Pfund zur Krisenbewältigung bei Southern Rail bereit**, nachdem dort zahlreiche (341 pro Tag?) Verbindungen zwischen London und Brighton gestrichen wurden, um die restlichen Verbindungen „verlässlicher“ zu machen. Southern Mutterunternehmen Go-Ahead macht gleichzeitig einen jährlichen **Profit von 99 Mio Pfund**.

OKTOBER 2012
Die wettbewerbliche Ausschreibung des Streckenloses „West Coast“ wird von der Regierung abgesagt. Das beschert ihr Kosten von 50 Mio. Pfund. An Virgin Trains und andere bisherigen Lizenzbesitzer wird die Verlängerung direkt vergeben, was dem ursprünglichen wettbewerblichen Gedanken des Gesetzgebers zuwiderläuft.

SEPTEMBER 2012
Network Rail wird vollständig verstaatlicht, um die Kreditkosten zu senken und die Transparenz zu erhöhen, indem es vom Parlamente kontrolliert werden kann.

AUGUST 2012
Das Transportministerium vergibt das Gebiet „West Coast“ an die FirstGroup, was von Virgin Trains **rechtlich angefochten** wird.

DEZEMBER 2006
Dem Bahnunternehmen GNER wird aufgrund finanzieller Probleme die **Lizenz für das Gebiet „East Coast“ entzogen**.

NOVEMBER 2009
Das Transportministerium ist gezwungen, das Streckenlos „East Coast“ **zu restaurieren**, nachdem sich National Express (dieses hatte die Lizenz von GNER übernommen) zurückgezogen und **1 Milliarde Pfund an Schulden hinterlassen** hat.

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 23a & 23b

Fragmentierung erhöhte Kosten und untergrub Sicherheit und Vertrauen

- Statt Wettbewerb entstanden regionale Streckenmonopole; vier Konzerne fahren rund zwei Drittel der Personenkilometer.
- Reformprozess verschlang rund 1 Mrd. Pfund für Beratungs-, Prüfungs- und Anwaltskosten – eine staatliche Sanierung wäre deutlich günstiger gewesen.
- Der Unfall von Hatfield (2000) offenbarte die Folgen: Zuständigkeitsstreit verzögerte Reparaturen, es folgten massive Langsamfahrstellen und Vertrauensverlust (Lord-Cullen-Report 1999).
- Die Privatisierung war ökonomisch nicht zwingend: Die Produktivität war zuvor (1987–1993) um 17 % gestiegen.

38,1 ct

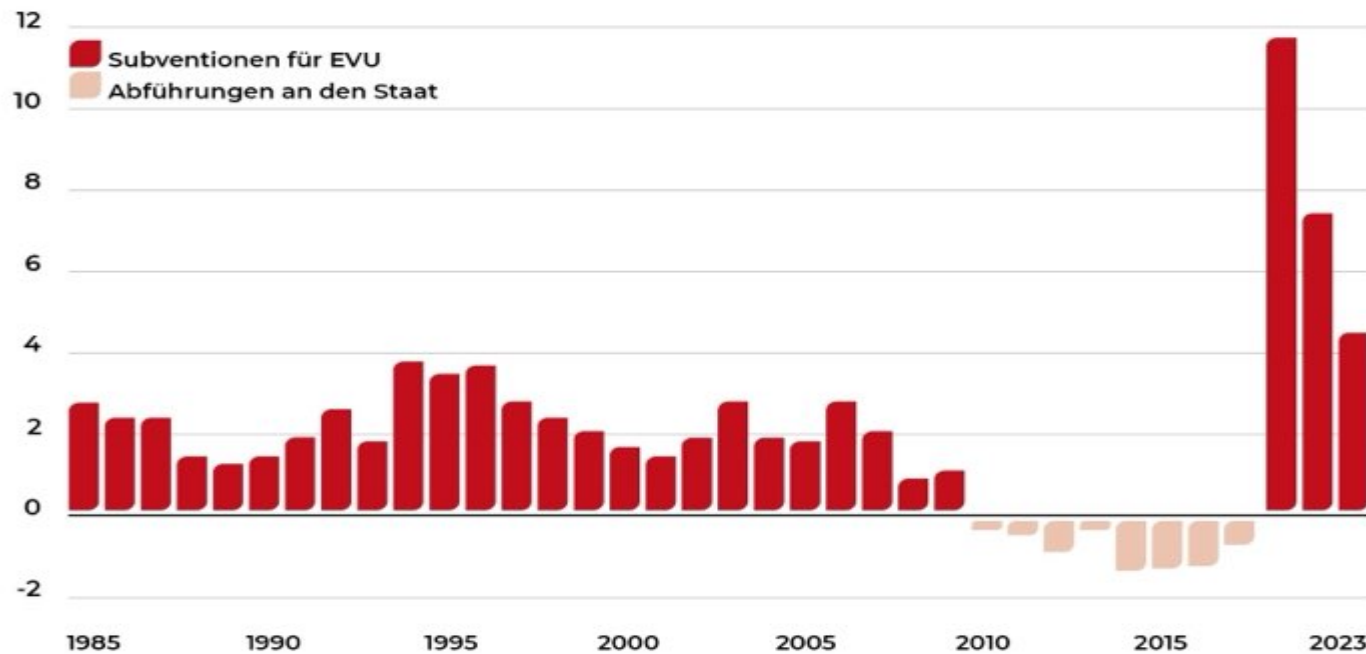
Gesamtkosten je Personen-km in GB

19,0 ct

zum Vergleich: Schweiz – nur rund die Hälfte

Das Versprechen steuerlicher Entlastung kehrte sich ins Gegenteil

SUBVENTIONEN DER BRITISCHEN REGIERUNG in Milliarden, real basierend auf den Preisen von 2023



- Staatliche Eingriffe als „Kreditgeber letzter Instanz“ und teure Rettungsmaßnahmen wurden immer wieder nötig.
- Besonders die Pandemie 2020/21 ließ die öffentlichen Zuschüsse sprunghaft ansteigen.
- **Die erhoffte Haushaltsentlastung wurde zur dauerhaften Nachfinanzierung.**

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Abb. 24 (nach Department for Transport 2024)

Renationalisierung: die Rückkehr zur staatlichen Koordination

- Der Williams-Shapps Plan for Rail (2021) legte Ineffizienzen offen; neu gegründete Great British Railways (GBR) soll Fahrplan, Tarife und Zuständigkeiten wieder bündeln.
- Statt 14 Betreibern mit eigenen Ticketsystemen sollen Fahrgäste einfach wieder „die Bahn“ nutzen: GBR-Züge auf GBR-Gleisen nach GBR-Fahrplan.
- Am 25. Mai 2025 fuhr der erste wiederverstaatlichte Zug (South Western Railway) – 200 Jahre nach der ersten Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington.
- Binnen zwei Jahren sollen sämtliche Betreiber wieder verstaatlicht werden.



Ende eines neoliberalen Experiments

Großbritannien dient als Warnsignal: Zerschlagung und wettbewerbliche Vergabe in Netzsektoren verfehlen nicht nur den Wettbewerb, sondern untergraben Systemstabilität, Qualität und Finanzierung.

Ironie des Brexits: Die Kurskorrektur ist möglich, ohne eine Intervention der EU-Kommission fürchten zu müssen.

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Kap. 5.4–5.5; Bildquelle: Department for Transport

Teil 7

Schweiz und übergreifende Befunde

Die Schweiz zeigt: Angebot erzeugt Nachfrage – ohne Wettbewerbslogik

- Bund, Kantone und Gemeinden legen Angebot und Netzlogik aktiv fest und sichern die Infrastrukturfinanzierung langfristig (Bahninfrastrukturfonds BIF, Planung über STEP).
- Die SBB bleiben als integrierte Bahn für Netz und Betrieb verantwortlich – Trassen und Kapazitäten werden systematisch koordiniert.
- Der landesweite Taktfahrplan („Bahn 2000“, seit 1997) verbindet Großstädte und entlegene Regionen zu einem dichten Knoten- und Anschlusssystem.
- Einheitliche, politisch abgestimmte Tarife und stark genutzte Abos (GA, Halbtax) sichern breite gesellschaftliche Akzeptanz.
- 100 % Elektrifizierung: ökologisches Potenzial des Schienenverkehrs wird maximal ausgeschöpft



2.519 km

Pro-Kopf-Verkehrsleistung/Jahr – Platz 1 in Europa (AT: 1.614)

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Kap. 6; Bildquelle: SBB

Taktfahrplan, Tarife und Abos machen Schiene zum Alltagsverkehrsmittel

Wie die Schweiz Angebot und Nachfrage systematisch verzahnt

1982

Einführung des landesweiten Taktfahrplans – ein Fahrplan, nach dem alle Verkehrsmittel in regelmäßigen Abständen verkehren.

1987

Volksentscheid für „Bahn 2000“: Ausbau der Infrastruktur zur Beschleunigung und Verdichtung bestehender Verbindungen.

1997

Erste Etappe von Bahn 2000 eröffnet – das „Rückgrat“ des öffentlichen Verkehrs verbindet Großstädte und entlegene Regionen.

2023

Letzte Tarifierung – die Preise blieben davor über sieben Jahre stabil, trotz massiven Angebotsausbaus.

Integraler Taktfahrplan

Anschlüsse an den Knotenbahnhöfen sind aufeinander abgestimmt – kurze Wartezeiten, verlässliche Umstiege. „Angebot erzeugt Nachfrage.“

Einheitliche Tarife

Der Tarif-Kilometer kostet in S-Bahn, PostAuto oder Intercity gleich viel (Alliance SwissPass). Feste Tarife auch im Fernverkehr statt dynamischer Preise wie bei der DB.

Abonnements

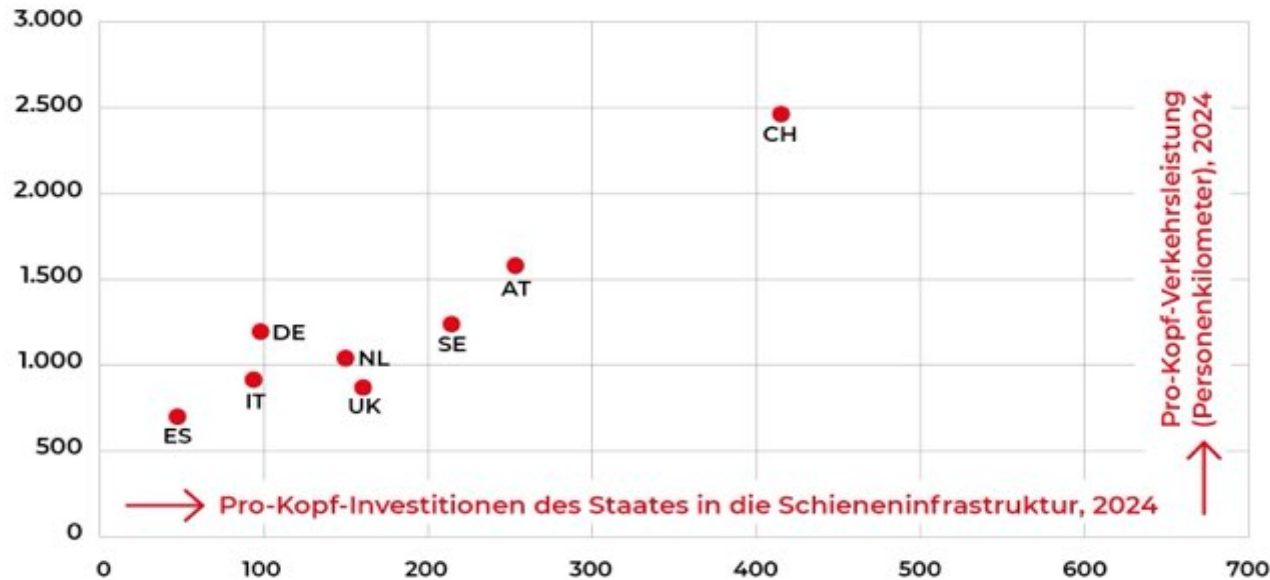
GA und Halbtax sind tief in der Verkehrskultur verankert und sichern breite Akzeptanz und planbare Nachfrage.

40 % der Bevölkerung nutzen ein Halbtax-Abo · **GA-Durchdringung ~100-mal höher** als BahnCard 100 in Deutschland (4,7 % vs. 0,05 %)

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Kap. 6.2–6.3

Nicht Wettbewerb, sondern Investitionen treiben Verkehrsmarktanteile

DURCHSCHNITTLLICHE PRO-KOPF- INVESTITIONEN DES STAATES IN DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR UND PRO-KOPF-VERKEHRSLEISTUNG



- Der Zusammenhang zwischen Pro-Kopf-Investitionen und Verkehrsleistung ist für die untersuchten Länder eng und robust.
- Schweiz und Österreich verbinden höchste Investitionen mit höchstem Modal-Split-Anteil – bei kaum Wettbewerb im Personenverkehr.
- **Deutschland zeigt das Gegenteil: Unterinvestition führt zu Überlastung und Verlässlichkeitseinbußen.**

Open-Access-Wettbewerb: temporäre Vorteile, strukturelle Grenzen

„Rosinenpickerei“

Wettbewerber nehmen Verkehre fast nur auf lukrativen Fernverkehrsstrecken auf – die Fläche profitiert nicht.

Preise nur temporär niedriger

Ticketpreise sinken anfangs, stabilisieren sich langfristig jedoch wieder (Spanien, Italien, Schweden).

Maximal zwei tragen sich

Konstant schwarze Zahlen sind bislang nur bei maximal zwei Wettbewerbern (inkl. incumbent) realisierbar – drei Betreiber bedürfen Nachfrage, die auch auslastungsbedingt kaum zu erreichen ist.

Verlust der Quersubvention

Steigende Systemkosten, verlorene Skaleneffekte und geschwächte interne Quersubventionierung gefährden die Fläche.

Perspektiven für eine gelingende Verkehrswende

- Aus Erfolgen (Schweiz, Österreich) und Misserfolgen (Großbritannien, Deutschland) lernen – statt Modelle unbesehen zu übertragen.
- Klares Investitionsbekenntnis zugunsten der Schiene: kontinuierlich, langfristig, planungssicher.
- Den bedingungslosen Glauben an den *intramodalen* Wettbewerb aufgeben – die Bahn steht bereits in intensivem *intermodalem* Wettbewerb.
- Bahnfeindliche Steuer- und Abgabenarchitektur beenden: Neujustierung der Belastung aller Verkehrsträger.
- Mehr europäische Koordination – gerade im grenzüberschreitenden Verkehr (Beispiel: Elektrifizierung der Grenzübergänge).

Ehernes Gesetz

Der Bahnsektor ist durch hohe Fixkosten und sehr langfristigen Investitionsbedarf gekennzeichnet. Dieser generationenübergreifende Zeithorizont steht im unauflösbaren Spannungsverhältnis zum kurzfristigen Rentabilitätsinteresse kapitalmarktorientierter EVU, deren Erfolg sich schon in den nächsten Quartalszahlen zeigen soll.

Kernbefunde der Studie

1

Der Verkehr ist der einzige Sektor ohne Emissionsrückgang seit 1990; ohne eine Renaissance der Schiene misslingt der Green Deal.

2

Die EU treibt seit RL 91/440 und mit vier Eisenbahnpaketen intramodalen Wettbewerb voran – am eigentlichen (intermodalen) Problem vorbei.

3

Ausschreibungswettbewerbe erzeugen Transaktions- und Regulierungskosten; die erhofften Effizienzgewinne werden selten erreicht.

4

Open Access bringt temporäre Vorteile auf lukrativen Strecken – tragfähig (bislang) nur bei maximal zwei Anbietern auf derselben Strecke und langfristig rückläufig.

5

Direktvergabe und integrierte Systeme (CH, AT, NL) liefern die besten Ergebnisse; Großbritannien musste renationalisieren.

6

Kontinuierliche, langfristig gesicherte Infrastrukturinvestitionen sind essenzieller Treiber von Qualität und Verlagerung im Modal Split.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Tim Engartner & Daniel von Orloff

Professur für Sozialwissenschaften mit dem Schwerpunkt ökonomische Bildung | Universität zu Köln

tim.engartner@uni-koeln.de · daniel.vonorloff@uni-koeln.de

Kernbefunde im Überblick: Modell und Ergebnis je Land

Land	Modell	Ergebnis
Schweiz	Integriert, staatlich, kein Wettbewerb (Pers.)	Spitzenwerte: Auslastung, Pünktlichkeit, Modal Split
Österreich	Direktvergabe, hohe Investitionen, moderater Wettbewerb	EU-weit höchster Schienenanteil; temporäre Effekte bei SPFV-Ticketpreisen
Niederlande	Direktvergabe Hauptnetz, Ausschr. regional	Hohe Auslastung/Qualität; EuGH-Verfahren offen
Deutschland	Liberalisierungs-Vorreiter, Unterinvestition	Überlastung, schlechte Pünktlichkeit, Oligopol im SPNV
Spanien / Italien	Open Access im HGV	Kurzfristig mehr Angebot; hohe Verluste, Preise instabil
Schweden	Früheste Liberalisierung (1988)	Historisch schlechte Pünktlichkeit 2024, Instandhaltungsmängel
Großbritannien	Materielle Privatisierung, Fragmentierung	Kostspieliges Scheitern → Renationalisierung (GBR)

Quelle: Engartner & von Orloff, 2026, Kap. 8

Vier Begriffspaare strukturieren die Debatte

Intramodaler vs. intermodaler Wettbewerb

Intramodal: Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf der Schiene. Intermodal: Wettbewerb zwischen Verkehrsträgern (Schiene vs. Straße, Luft, Schifffahrt). Die Bahn steht bereits in intensivem intermodalem Wettbewerb.

Wettbewerb im Markt vs. um den Markt

Im Markt (Open Access): Mehrere EVU bieten auf derselben Strecke eigenwirtschaftlich Fahrten an und konkurrieren über Preis und Frequenz. Um den Markt: Betreiber bewerben sich in Ausschreibungen um exklusive, öffentlich bestellte Verkehrsverträge (PSO).

Liberalisierung vs. Privatisierung

Liberalisierung: Marktöffnung für (neue) Wettbewerber. Privatisierung: Übertragung von Eigentum bzw. Rechtsform – von der formellen (AG in Staatsbesitz, z. B. DB AG 1994) bis zur materiellen Privatisierung (Verkauf, z. B. British Rail).

Natürliches Monopol

Schieneninfrastruktur ist durch extrem hohe Fixkosten und Netzeffekte gekennzeichnet: Ein Anbieter kann den Markt kostengünstiger bedienen als mehrere. Wettbewerb muss hier regulatorisch aufwendig „nachgebaut“ werden.

Literatur- und Quellenangaben (I)

ADIF Alta Velocidad. (ADIF AV). (2026). *ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL*.

Allianz pro Schiene. (2019). *Wir zeigen die tatsächlichen Kosten des Verkehrs*. <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/externe-kosten/>

Allianz pro Schiene. [@Schienenallianz]. (2023, 23. März). *0% Mehrwertsteuer? Das gibt es in 🇩🇪 nur für grenzüberschreitende Flugtickets. Wer lieber klimafreundlich Zug fährt, zahlt extra. Die meisten EU-Länder haben diesen #Wettbewerbsnachteil für die Schiene nicht. Jetzt wird's auch Zeit für Deutschland auf #ZügestattFlüge zu setzen!* [Post]. X. <https://x.com/Schienenallianz/status/1638839620849786880>

Antoniazzi, F., Giuricin, A., & Tosatti, R. (2019). Introducing competition in Italian high-speed rail. *L'Espace Géographique*, 48(4), 329–349.

Borsati, M., & Albalade, D. (2020). On the modal shift from motorway to high-speed rail: evidence from Italy. *Transportation Research Part A*, 137, 145–164.

Bundesnetzagentur. (2023). *Marktuntersuchung Eisenbahnen 2022*.

Bundesnetzagentur. (2025). *Marktuntersuchung Eisenbahnen 2025*.

Bundesnetzagentur. (2026). *Marktuntersuchung Eisenbahnen. Sonderausgabe Sommer 2026*.

Chini, J., Spetík, O., & Kvizda, M. (2024). Measuring market power of rail incumbents. *Research in Transportation Economics*, 103, 1–9.

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. (CNMC). (2025). *Balance de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril*.

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. (CNMC). (2026). *Informe anual del sector ferroviario 2025*.

De Rose, A., Jørgensen, K. T., & Dokleštic, N. (2024). *Study on passenger and freight rail transport services' prices for final customers*. Final Report. European Commission/Ernst & Young.

Department for Transport. (2024). *Rail factsheet: 2023*. <https://www.gov.uk/government/statistics/rail-factsheet-2023/rail-factsheet-2023>

Deutsche Bahn (DB). (2026). *Erläuterung Pünktlichkeitswerte*. Abgerufen am 9. September 2026 von https://www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/zahlen_fakten/puenktlichkeitswerte-6878476

Deutsche Bahn (DB) InfraGO. (2026). *InfraGO-Zustandsbericht Netz und Personenbahnhöfe*. DB InfraGO AG.

Literatur- und Quellenangaben (I)

Engartner, T., & von Orloff, D. (2024). *Verfehlte Weichenstellungen in Richtung Wettbewerb. Erfolgskriterien für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene*. Verlag Arbeiterkammer Wien.

Engartner, T., & von Orloff, D. (2026). *Verfehlte Weichenstellungen. Die fatalen Folgen der Bahnliberalisierung in Europa*. Campus.

Europäische Union. (EU). (2025, 30. Juni). *Eurobarometer-Umfrage: Große Mehrheit unterstützt Ziel der Klimaneutralität*.
https://germany.representation.ec.europa.eu/nachrichten-und-veranstaltungen/pressemitteilungen/eurobarometer-umfrage-grosse-mehrheit-unterstutzt-ziel-der-klimaneutralitat-2025-06-30_de

Europäische Kommission. (2013). *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2013*. Publications Office of the European Union.

Europäische Kommission. (2019). *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2019*. Publications Office of the European Union.

Europäische Kommission. (2025). *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2025*. Publications Office of the European Union.

Geerts, E. (2025a, 10. April). *Falling fares, rising tensions: A breakdown of Spain's high-speed market*. RailTech. <https://www.railtech.com/all/2025/04/10/falling-fares-rising-tensions-a-breakdown-of-spains-high-speed-market/>

Geerts, E. (2025b, 23. September). *Spain's rail competition sparks passenger boom, but operators bleed €1.2bn*. RailTech. <https://www.railtech.com/all/2025/09/23/spains-rail-competition-sparks-passenger-boom-but-operators-bleed-e1-2bn/>

Geerts, E. (2026, 28. Juli). *A break in the trend: understanding Spain's high speed rail dip*. Railway Gazette International.
<https://www.railwaygazette.com/analysis/2026/07/28/a-break-in-the-boom-understanding-spains-high-speed-rail-pricing-trends/>

Independent Regulators' Group – Rail. (IRG-Rail). (2020). *Eight Annual Market Monitoring Report*.

Independent Regulators' Group – Rail. (IRG-Rail). (2026). *14th Annual Market Monitoring Report*.

Italo Group. (2026). *Executive Summary 2025*.

Literatur- und Quellenangaben (II)

Hesse, P. (2024). *Regulierung und Wettbewerb im Schienenverkehr*. Verlag Österreich.

LITRA. (2025a, 20. November). *Der Europameistertitel im Bahnfahren bleibt erneut in der Schweiz*. <https://litra.ch/de/aktuelles/bahnfahrtenstatistik-europa-2024/>

Mobifair. (2025). Branchenreport SPNV 2025. *Mopinio. Das mobifair-Magazin*, 15(4).

Moyano, A., & Dobruszkes, F. (2025). Privatising profits and socialising losses: The effects of liberalisation on the incumbent high-speed rail operator in Spain. *Research in Transportation Business & Management*, 60, 1–10.

Mundo. (o. J.). *Bevölkerungsdichte Spaniens*. <https://www.mundo.schule/details/BY-00022622>

Olarte Bacares, C. A., Brunel, J., & Sigaud, D. (2019). Influence of the evolution of high-speed railway infrastructure on the success of Italian liberalization. *Competition and Regulation in Network Industries*, 20(2), 1–32.

Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur (ÖBB-Infrastruktur). (2025). *Netzzustandsbericht 2024*. Version 1.0. ÖBB-Infrastruktur AG.

Ohne Verfasser. (o. V.). (2026). *Competition rulings open Italian domestic high speed rail market*. Railway Gazette International. <https://www.railwaygazette.com/passenger/2026/03/11/competition-rulings-open-italian-domestic-high-speed-rail-market/>

Pauly, T. (2025). *Italiens Bahnwesen investiert ins Streckennetz und in Zugflotten*. Germany Trade & Invest. <https://www.gtai.de/de/trade/italien/branchen/eisenbahntechnik-1925870>

Roithner, M. (2019, 23. Juli). *Nach Verlustjahren zieht die Westbahn die Notbremse*. OÖ Nachrichten. <https://www.nachrichten.at/wirtschaft/nach-verlustjahren-zieht-die-westbahn-die-notbremse;art15,3149806>

Rudolph, F., Riach, N., & Kees, J. (2023). *Development of transport infrastructure in Europe: Exploring the shrinking and expansion of railways, motorways and airports*. Transportation Think Tank & Wuppertal Institute.

Schienen-Control. (2026). *Jahresbericht 2025. Ihr Recht am Zug*. Schienen-Control GmbH.

Wüpper, T. (2026, 22. April). *Bald Italo-Fernzüge in Deutschland?* Stuttgarter Zeitung. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.oeffentlicher-verkehr-bald-italo-fernzuege-in-deutschland.8e753e4e-0a7b-4bdf-ba0a-d7f27cdd4d9c.html>

**Ein EU-Recht, viele Umsetzungen:
Ziele und Methoden des Vergleichs und Situation in Deutschland**

Christian Gebhardt, Abteilungsleiter mobifair e. V.

Hintergrund: Aktuelle Situation im SPNV in Deutschland

- In diesem Jahr **30 Jahre Liberalisierung** in Deutschland:
 - **Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)** vom 27.12.1993, in Kraft seit **01.01.1996**;
 - Teil des **Eisenbahnneuordnungsgesetzes** („Bahnreform“);
 - **Länder sind seitdem für den ÖPNV/ SPNV zuständig** und regeln das Nähere in ihren Nahverkehrsgesetzen;
 - Nach den unregulierten „Wild-West-Jahren“ viele **Fortschritte für die Situation der Beschäftigten** erreicht (EU-VO 1370/2007, Tariftreuegesetze, Regelungen zur Personalübernahme usw.).

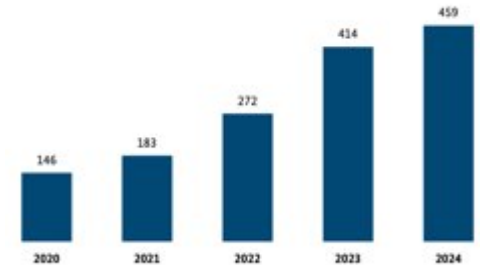
30
Jahre
später

➤ **Wo stehen wir heute?**

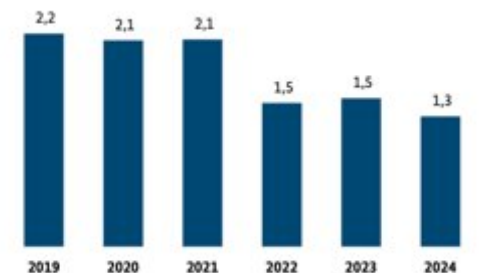
Hintergrund:

Aktuelle Situation im SPNV in Deutschland

- **Personalmangel:** Demographischer Wandel und verbesserungsbedürftige Attraktivität einer Beschäftigung in der Branche; regelmäßige Ausschreibungen und Betreiberwechsel;
- **Qualitäts- und Zuverlässigkeitsprobleme,** insb. bei Betriebsaufnahmen nach Betreiberwechseln;
- **Hohe und weiter wachsende Strafzahlungen;** 
- **Angespannte wirtschaftliche Situation** bei vielen EVU, unauskömmliche Verkehrsverträge bis hin zu Insolvenzen und Übernahmen. Hohe Folgekosten für die Öffentlichkeit;
- **Offene Finanzierungsfragen,** v.a. im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket und dem Ende der Trassenpreisbremse;
- **Abnehmende Zahl an Bietern je Ausschreibung:** Durchschnittlich 1,3 im Jahr 2024. 



Quelle: Bundesnetzagentur



- Aus **Beschäftigtensicht** besonders wichtig:

Schutz der **Lohn- und Sozialstandards** vor einem Wettbewerb über die Lohnkosten.

- **Lösungsansätze** im Fokus unserer Untersuchung:
 - **Personalübernahme** zu den bisherigen Arbeitsbedingungen bei Betreiberwechseln;
 - **Tarifbindung** und **Tarifanwendung**.



Europäischer Rahmen: Verordnung 1370/2007/EG i.V.m. 2016/2338/EU



- Erwägungsgrund Nr. 17: **Vermeidung von Sozialdumping;**
- Die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im **öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße** (mit Ausnahme von Verkehrsdiensten, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden);
- **Verfahrensgrundlagen, Veröffentlichungspflichten;**
- **Laufzeit von Verkehrsverträgen:** 15 bzw. 22,5 Jahre im Bereich des SPNV, 10 bzw. 15 im Bereich ÖPNV;
- Möglichkeit zur Vorgabe der **Personalübernahme bei Betreiberwechsel;**
- Möglichkeit zur Vorgabe von **Lohn-, Sozial- und Qualitätsstandards;**
- Beschränkung der **Subvergabe:** Ein „bedeutender Teil“ ist selbst zu erbringen;
- **Möglichkeit von Direktvergaben und Vergaben an interne Betreiber.**



Personalübergang nach EU-Verordnung 1370/2007

Art. 4 (5) VO 1370/2007/EG:



Unbeschadet des nationalen Rechts und des Gemeinschaftsrechts, einschließlich Tarifverträge zwischen den Sozialpartnern, kann die zuständige Behörde den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes verpflichten, den Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre.

(...)

Personalübergang bei Betreiberwechsel

In Deutschland:

- Ein **Betreiberwechsel** nach erfolgter Ausschreibung führt nicht automatisch zu einem **Betriebsübergang** (mit allen Rechten und Pflichten);
aber: EuGH-Urteil C-298/18!
- Ob ein Betriebsübergang vorliegt, wird erst **nach der Vergabeentscheidung** festgestellt;
- **Vorgabe eines Personalübergangs** („fingierten Betriebsübergangs“) durch den Aufgabenträger schafft Abhilfe und Rechtssicherheit;
- **Konkrete Ausgestaltung** der Vorgabe (z.B. hinsichtlich der zu übernehmenden Tätigkeitsgruppen) ist interpretationsbedürftig und unterschiedlich.



Betriebsübergang nach § 613a BGB

- **Schutzvorschrift: Recht auf Übernahmeangebot** für die Beschäftigten;
- Im Wesentlichen **Minimalumsetzung** der EU-Richtlinie 2001/23/EG;
- Übernahme zu den **bisherigen Bedingungen**, aber mit Hindernissen:
 - Rechte und Pflichten aus Tarifverträgen und Betriebsvereinbarungen;
 - Wenn beim neuen Betreiber entsprechende Tarifverträge oder Betriebsvereinbarungen gelten (können auch mit einer anderen Gewerkschaft sein!), dann gelten diese (ggf. mit Zulagen);
-> **Kein sozialgeschützter Personalübergang!**
- **Verpflichtende Unterrichtung der Beschäftigten** durch den bisherigen oder den neuen Arbeitgeber; **Widerspruchsmöglichkeit** auf Seite des/der Beschäftigten;
- **Kein Kündigungsrecht** wegen Betriebsübergang. Andere Gründe möglich.

Die wichtigsten Gesetze, Verordnungen und Instrumente

					Personalübergang
EU	Verordnung 1370/2007/EG bzw. 2016/2338/EU	Richtlinie 2001/23/EG			Kann
	Vergabegrundsätze/ Personalübergang	Betriebsübergang			
Bund	Gesetz gegen Wettbewerbs- beschränkungen (GWB)	Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)	Vergabeverordnung (VgV)	Personenbeförderungs- gesetz (PBefG)	Soll
Länder	Vergabe- und Tariftreuegesetze	Rechtsverordnungen zu Vergabegesetzen	Landes- nahverkehrspläne		Kann, soll oder muss
Kommunen	Nahverkehrspläne				Kann, soll oder muss

Landestariftreue- und Vergabegesetze

Was können sie regeln?

- **Vorgabe Personalübergang** (“Muss“-Regelung, Geltungsbereich);
- **Vorgabe von repräsentativen Tarifverträgen im SPNV/ÖPNV:**

Verpflichtende Anwendung (mindestens) bestimmter Tarifverträge durch Bewerber-EVU (aber nicht Tarifbindung!).

Festlegung durch Landesministerium, meistens unter Beteiligung eines Beirats.

 - = **Lohnuntergrenze für öffentliche Aufträge!**
 - Festlegung von Kriterien für Repräsentativität;
 - Früher **keine unternehmensbezogenen Tarifverträge**, aktuell aber in (problematischen!) Einzelfällen -> Absenkung Lohnniveau!
- **Weitere mögliche Regelungen:**

Vergabespezifischer Mindestlohn, ökologische und soziale Kriterien, Kontrollen der Vorgaben, Sanktionen bei Verstößen etc.



Landestariftreue- und Vergabegesetze



Quelle: mobifair

SPNV-Aufgabenträger

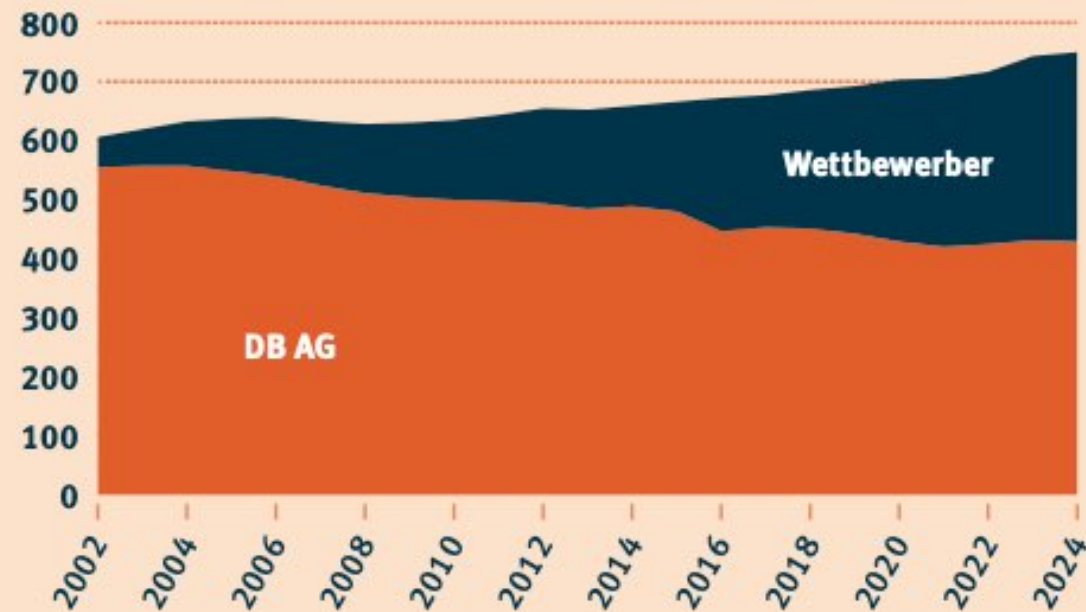
Bundesverband
SchienenNahverkehr
Wir gestalten Mobilität.



Quelle: BSN

- 27 Aufgabenträger sind für Planung, Organisation, Finanzierung und Bestellung des SPNV zuständig und vergeben die Leistungen in aller Regel im Wettbewerb (als öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der EU-VO 1370/2007).
- Teilweise Vergabe von Verkehren aufgeteilt in Betrieb, Fahrzeugbeschaffung, -Instandhaltung und Vertrieb.
- Laufende Strukturreformen in Sachsen und Nordrhein-Westfalen.

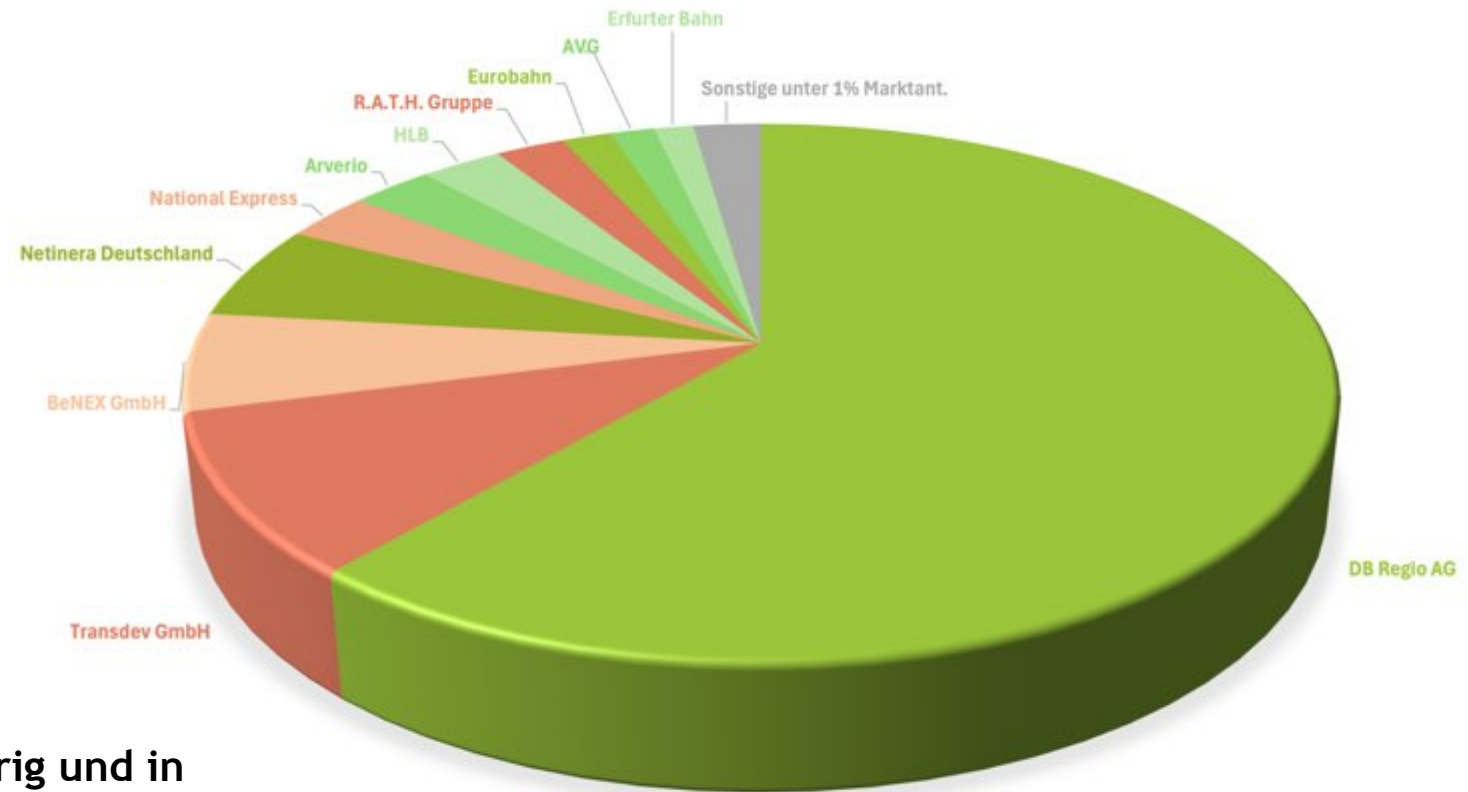
Betriebsleistung DB und Wettbewerbsbahnen im SPNV (2002–2024; in Mio. Zugkm)



Quelle: mobifair

Betreiber im SPNV Konzerne und Unternehmen 2025

Konzern	Mio. Zkm	Marktanteil
DB Regio AG	440,6	61,3%
Transdev GmbH	69,4	9,7%
BeNEX GmbH	42,4	5,9%
Netinera Deutschland	41,1	5,7%
National Express	21,0	2,9%
Arverio	19,8	2,8%
HLB	19,7	2,7%
Rath Gruppe	16,8	2,3%
Eurobahn	11,7	1,6%
AVG	10,8	1,5%
Erfurter Bahn	9,4	1,3%
Sonstige unter 1%	16,3	2,3%
	718,9	

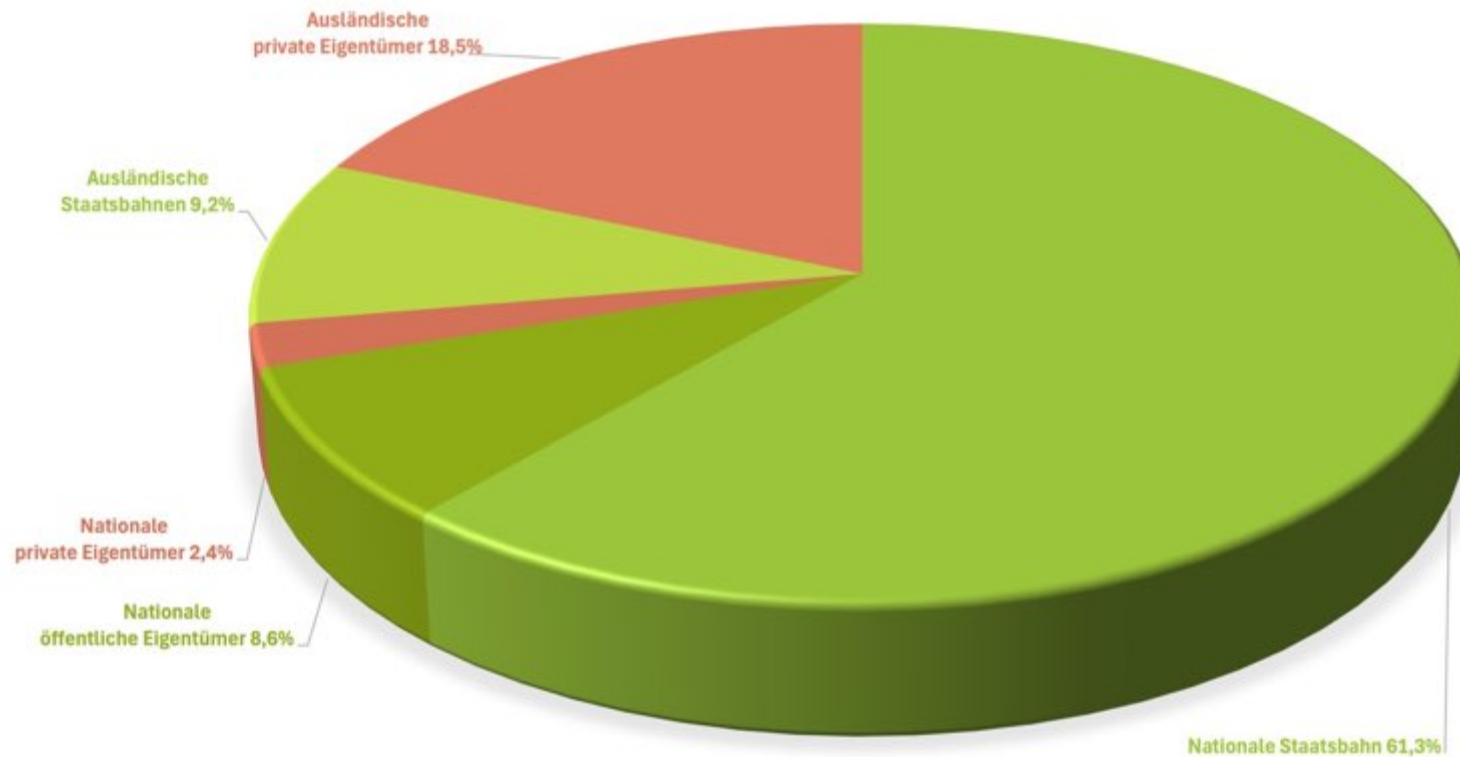


- Insg. 63 EVU, überwiegend konzernangehörig und in öffentlichem Eigentum.

Quelle: mobifair

Betreiber im SPNV Eigentumsverhältnisse 2025

BETREIBER IM SPNV NACH ART DER EIGENTÜMER



Quelle: mobifair

- Mittagspause -

Guten Appetit!



Weiter geht es um 13:00 Uhr.

Ergebnisse der Fallbeispiele Dänemark, Italien, Niederlande und Schweden

Christian Gebhardt, Abteilungsleiter mobifair e. V.

Erkenntnisziele des Ländervergleichs

- Wie läuft der **SPNV-Wettbewerb** in ausgewählten anderen EU-Mitgliedsstaaten ab und mit welchen Konsequenzen?
- Welche **Regelungen** gibt es insb. hinsichtlich **Personalübernahme bei Betreiberwechsel** und **Lohn- und Sozialstandards**?
- Wie (und wie gut) funktionieren die **Abläufe in der Praxis** aus Sicht von Gewerkschaften, Unternehmen und Aufgabenträgern?
- Was lässt sich **voneinander lernen**, um Lohn- und Sozialstandards im Wettbewerb besser zu schützen?



Methodik des Ländervergleichs

- **Auswahl der Länder** mit einem Mindestmaß an wettbewerblichen Vergaben im SPNV (auf Basis von Daten der EU-Kommission):

Dänemark, Italien, Niederlande, Schweden;

- Erste **Kontaktaufnahme** mit Ansprechpartner:innen bei Gewerkschaften und Unternehmen;
- Zusendung eines **Fragenkatalogs** zur Vorbereitung;
Fokus auf **praktische Abläufe** und **Erfahrungen von Beteiligten**;
- Durchführung von virtuellen **Pre-Meetings** und je einem **Workshop** vor Ort;
- **Hintergrundpapiere und Präsentationen** durch die Teilnehmer:innen auf der Grundlage des Fragenkatalogs; Nachfragen, Diskussionen.

2022



2024



2025



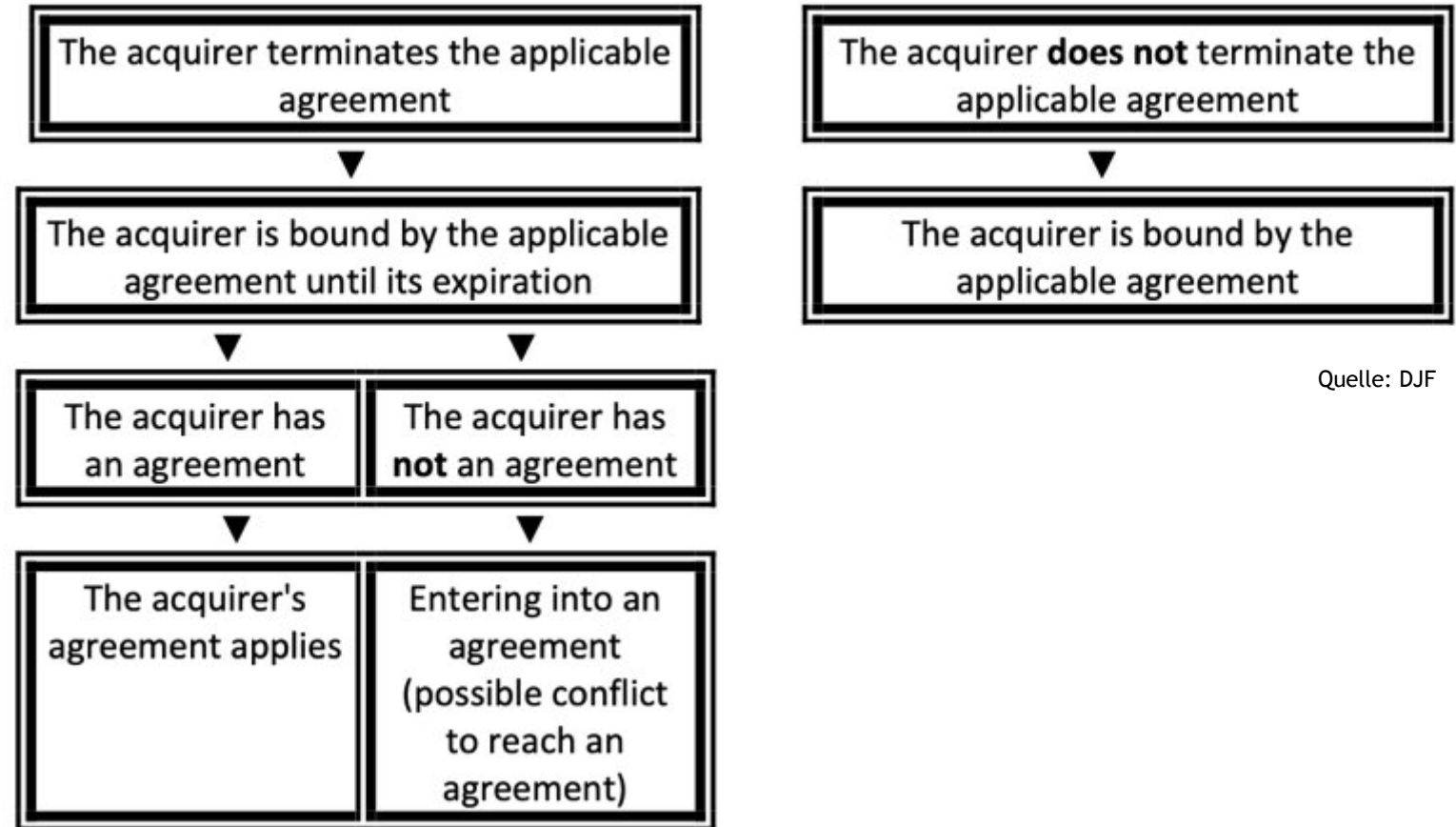
Herzlichen Dank an alle Workshop-Teilnehmer:innen!





- Ausschreibungen auf staatlicher (größter Teil) und regionaler Ebene (kleinerer Teil, v.a. lokale Netze);
- **Gesetzliche Regelung zum Betriebsübergang** ausschließlich auf staatlicher Ebene (an Ril 2001/23/EG orientiert);
- **Betreiberwechsel = Betriebsübergang** für fast alle Beschäftigten (ohne Beamte);
 - Einschränkung: Entscheidend ist der Personalbedarf des neuen Betreibers;
 - Ausnahme:
Übernahme von Zuständigkeit durch regionale oder kommunale Ebenen vom Staat.
- Lohn- und Sozialstandards werden v.a. **durch Tarifverträge** festgelegt, kaum durch Gesetze;
- **Kooperationsausschüsse** in den EVU während der Ausschreibung;

Ablauf Betriebsübergang bzgl. Tarifverträgen:



Quelle: DJF

- Folgen des dänischen Modells:
 - **Zwei langfristig erfolgreiche EVU** im SPNV: DSB und Arriva (mittlerweile DSB) sowie einige lokal aktive Bahnen;
 - **Wechselbereitschaft** der Kolleg:innen sehr viel höher als in Deutschland;
 - **Kürzere Zeiträume** zwischen Vergabe und Betriebsaufnahme (rund ein Jahr).





- Ausschreibungen auf regionaler Ebene;
- **Gesetzliche Regelung zum Betriebsübergang** ausschließlich auf staatlicher Ebene; Konsultationen zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften;
- **Betreiberwechsel = Betriebsübergang** für fast alle Beschäftigten (ohne Beamte);
- **Lohn- und Sozialstandards** werden v.a. durch Haustarifverträge, aber auch nationale Tarifverträge, die durch Haus-TVe (auch für einzelne Netze) konkretisiert werden müssen, festgelegt; -> Größere Unterschiede zwischen EVUs!
- Prinzip der **Kostenneutralität** bei Abschluss von neuen Haus-TVen nach Betreiberwechsel;
- Ein Arbeitgeberverband und im Wesentlichen eine große Gewerkschaft und einige kleinere;

- Folgen des schwedischen Modells:
 - **Erfolgreiche EVU:**
 - SJ (Schwedische Staatsbahn)
 - VR Sverige (Tochter der staatlichen finnischen VR Group)
 - Transdev
 - Vy Tåg (Tochter der norwegischen Staatsbahn)
 - Arriva Sverige (mittlerweile Teil der staatlichen finnischen VR Group)
 - MTR Nordic (Tochter der chinesischen MTR Corporation; mittlerweile keine Verkehrsverträge mehr)
 - **Wechselbereitschaft** der Kolleg:innen sehr viel höher als in Deutschland;
 - **Regelmäßige Klagen** der EVU gegen Vergabeentscheidungen und Notvergaben;
 - **Fragmentierung der Leistungen** (Betrieb, Fahrzeugbeschaffung, Instandhaltung, Reinigung...);
 - Wettbewerb muss mit viel **Verwaltungsaufwand** und Geld „angekurbelt“ werden (ca. 4,4 % der Gesamtausgaben im Falle der Region Stockholm).





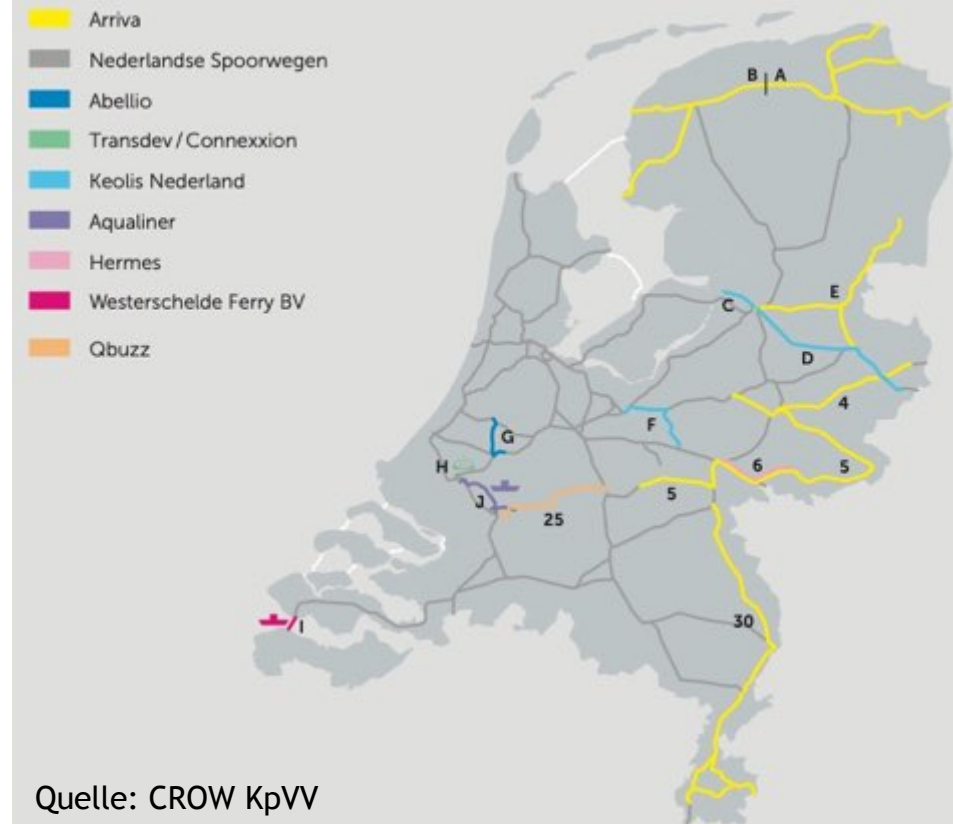
- **Hauptstreckennetz** ist bis 2033 direkt an NS vergeben worden;
- Provinzen schreiben **lokale und regionale Verkehre** auf Schiene, Straße und Wasser aus, tlw. als gemischte Verkehre. Insg. 33 „Konzessionen“;
- **Direktvergaben** an einen internen Betreiber bis 2025 nur bei den Stadtverkehren von Amsterdam, Rotterdam und Den Haag möglich;
 - Erfolgreiche Parlamentsinitiative, um auch den Provinzen diese Möglichkeit zu geben (ab 2026).
- **Finanzierung der Verkehre:** Ca. 50% Aufgabenträger, zusätzlich Zuschüsse für Schülerverkehre. Der Rest muss durch Fahrkartenverkäufe erwirtschaftet werden;
- Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen müssen die **Öffentlichkeit**, z.B. Fahrgastverbände, im Laufe des Vergabeverfahrens einbeziehen.



- **Drei Sektorentarifverträge:** Schiene, Straße und gemischte Verkehre. Zusätzlich auch **Haustarifverträge** (ähnlich Betriebsvereinbarungen in Deutschland);
- **Betreiberwechsel** führt grundsätzlich zu einem **Betriebsübergang** unter Übernahme der bisherigen Tarifverträge. Individuelle Regelungen werden nicht übernommen;
- Alle **direkt betroffenen Beschäftigten** erhalten ein Übernahmeangebot. Ausnahme ist oft die Verwaltung, wenn sie nicht direkt einer Konzession zugeordnet werden kann;
- **Alt- und Neubetreiber sowie Gewerkschaft** müssen einen **Monat nach Vergabeentscheidung miteinander verhandeln** und Details zur Personalübernahme regeln, z.B. zu Renten-, Urlaubs- und Dienstkleidungsregeln (=Gegenstand der Haustarifverträge). Gelegentliche Probleme mit den Verhandlungen.

- **Wettbewerber mit Konzessionen im Schienenverkehr:**
 - **NS/ Abellio**
 - **Arriva**
 - **Keolis (SNCF)**
 - **Qbuzz (FS)**
 - **Connexxion (Transdev)**
 - **Im Busbereich zusätzlich noch EBS und stadteigene Unternehmen.**

Regional rail services / Public transport by water
1 January 2025





- Zuständigkeit für den SPNV liegt bei den **Regionen** bzw. **autonomen Provinzen**;
- Bisher fast immer **Direktvergaben**, aber zuletzt auch **drei Ausschreibungen**; allmählicher Wandel, auch wegen politischer Veränderungen;
- Neu: **Ausschreibung der IC-Leistungen** im ganzen Land auf nationaler Ebene (25 Mio. Zkm p.a.) geplant;
- Vergabe bisher fast immer als „**Gesamtpakete**“ (Betrieb, Instandhaltung, Vertrieb) in einem Los für die ganze Region;



- **Nationale Branchentarifverträge** (für die Sektoren Schiene, ÖPNV und SGV), daneben **Haustarifverträge** und **Betriebsvereinbarungen**;
- **Nationalstaatliche Regelung zur verpflichtenden Vorgabe der Personalübernahme aller Mitarbeiter** bei Betreiberwechsel (nach dem Personalkonzept des Altbetreibers; ohne Führungskräfte) sowie Konkretisierungen auf regionaler und lokaler Ebene;
- Anwendung des **nationalen Tarifvertrags** für den Sektor sowie bisher angewandter Tarifverträge auf zweiter Ebene durch den Neubetreiber; Anwendung eines anderen Branchentarifvertrags möglich, aber **keine Schlechterstellung** des übernommenen Personals; **Aufgabenträger** muss zur Identifizierung der betroffenen Beschäftigten vorab **den Altbetreiber und die zuständigen Gewerkschaften kontaktieren**;
- **Probleme im Detail:** Manchmal **keine eindeutige Zuordnung der Beschäftigten** in den Bereichen Werkstatt und Vertrieb möglich; dann **keine Personalübernahme** zu den bisherigen Bedingungen;



- **Aktive EVU im SPNV:**
 - Trenitalia,
 - Regionale EVU im öffentlichen Eigentum,
 - Joint Ventures zwischen Trenitalia und öffentlichen Unternehmen der Regionen (Trenord, Trenitalia-TPER),
 - Wenige private Unternehmen (SAD, Arenaways);

- **Mögliche neue Wettbewerber:**
 - ÖBB,
 - SNCF,
 - Renfe (hält Anteile an Arenaways),
 - Italo (30% Marktanteil im HGV).

	Deutschland	Dänemark	Italien	Niederlande	Schweden
Vergabe-Ebenen	Regional	National, regional	Regional, national (IC)	National, regional	Regional
Für Personalübergang relevante rechtliche Ebenen	National, regional	National	National, regional	National	National
Betreiberwechsel = Betriebsübergang?	Nicht zwingend	Ja	Ja	Ja	Ja
Anwendungsbereich Personalübernahme (Tätigkeiten)	Unterschiedlich	Hoch	Hoch	Hoch	Hoch
Wettbewerbsintensität	Hoch	Gering	Gering, steigend	Mittel	Hoch

Schlussfolgerungen:

Was können wir daraus lernen? Was muss sich ändern?

Welchen Wettbewerb wollen wir eigentlich?

Dirk Schlömer, Vorstand mobifair e. V.

- Innerhalb des gemeinsamen europäischen Rechtsrahmens existieren **sehr große Unterschiede** in der Praxis der Länder:

Umsetzung in nationales Recht und **politischer Wille** ist entscheidend!
Daneben spielen auch sozialpartnerschaftliche und historische Gegebenheiten eine große Rolle;

- **Regelung zu Personalübergang** ist in Deutschland komplex und in der Praxis lückenhaft (Tätigkeitsgruppen, Erhalt der Arbeitsbedingungen, Rechtsweg);
- In Deutschland muss weiterhin **jedes Bundesland und jede Ausschreibung** begleitet werden, um Nachteile für die Beschäftigten zu vermeiden;

- **Direktvergaben** müssen weiterhin auf europäischer Ebene möglich bleiben bzw. in Deutschland als Regelverfahren ermöglicht werden;
- Mehr (institutionalisierte) **Kooperation bei den Vergabeverfahren** nötig: Alt- und Neubetreiber, Gewerkschaften, Betriebsrat, interessierte Öffentlichkeit;
- Mehr **Kooperation der Gewerkschaften und Arbeitgeber** auf europäischer Ebene nötig, um künftige Entwicklungen beim Rechtsrahmen kritisch und konstruktiv zu begleiten;

Gemeinsame Diskussion der Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Alle

Abschlusskonferenz Ländervergleich



Zusammenfassung und Verabschiedung

Dirk Schlömer, Vorstand mobifair e. V.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Kontakt:

mobifair - für fairen Wettbewerb
in der Mobilitätswirtschaft e.V.
Weilburger Str. 24
60326 Frankfurt am Main
www.mobifair.eu

Dirk Schlömer



Christian Gebhardt



Vielen Dank!
Gute Heimfahrt!

