

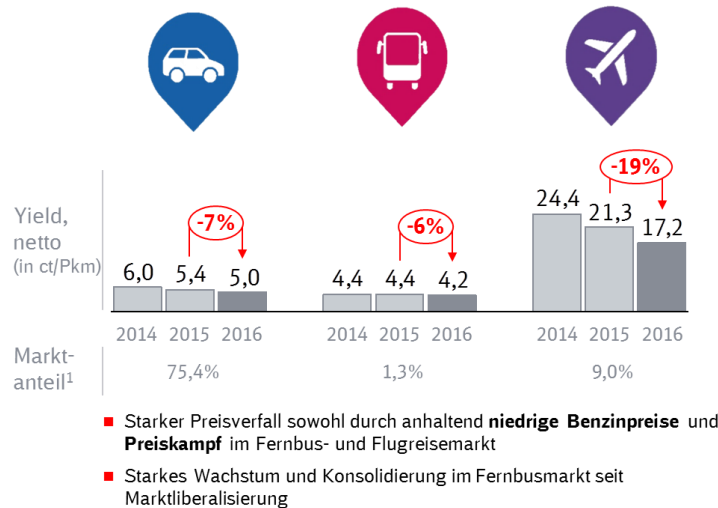


## Stellungnahme der DB Fernverkehr AG anlässlich der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 15. Februar 2017

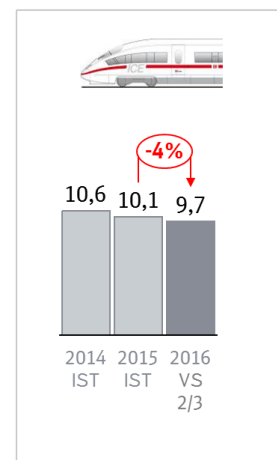
### Schwierige Rahmenbedingungen im Schienenpersonenfernverkehr

Der Fernreisemarkt Deutschlands und jener Europas stehen seit ungefähr 10 Jahren und insbesondere seit Liberalisierung des Fernbusmarktes im Jahr 2013 in einem harten Wettbewerbsumfeld. Besonders deutlich wirkt sich dieses harte Wettbewerbsumfeld auf die Endkundenpreise für Mobilität aus: Über alle Verkehrsträger hinweg sinken die Preise kontinuierlich, auch der motorisierte Individualverkehr ist durch die weiterhin niedrigen Kraftstoffpreise im Vergleich zu den Vorjahren sehr günstig.

Wettbewerbsdynamik



DB Fernverkehr



Entwicklung der Yields (Erlöse pro Personenkilometer) im Verkehrsträgervergleich

Hinzu kommen Rahmenbedingungen, die die Wettbewerbsbedingungen für die Schiene weiter verschärfen. So sinken Kosten und Preise bei konkurrierenden Verkehrsträgern, bei der Schiene steigen hingegen die Kosten – auch aufgrund ordnungs- und energiepolitischer Maßnahmen. Zu nennen sind hier u.a. zunehmende Belastungen aus der EEG-Umlage, aus dem Emissionshandel, durch Fahrgastrechte oder die Mehrwertsteuerbelastung im grenzüberschreitenden Fernverkehr.

Auch im Bereich der Infrastrukturbenutzungsentgelte ist der Schienenpersonenfernverkehr in den letzten Jahren kontinuierlich stärker belastet worden, während PKW und Fernbus in Deutschland keine Maut entrichten: Lag der Anteil der Trassenkosten an den Gesamtkosten im Fernverkehr im Jahr 2012 noch bei 20%, summieren sich diese im Jahr 2016 bereits auf ca. 23%. Aufgrund der im Vergleich zu anderen Kostenpositionen überproportionalen Dynamisierung wird sich der Anteil auch in den kommenden Jahren kontinuierlich weiter erhöhen. Der jüngste Bescheid der Bundesnetzagentur zum Trassenpreissystem 2018 würde – sollte er zur Anwendung kommen – alleine zu einer neuerlichen Zusatzbelastung für den Fernverkehr von über 20 Mio. EUR pro Jahr führen, der Anteil der Trassenkosten an den Gesamtkosten könnte in einzelnen Segmenten auf bis zu 30% im Jahr 2030 ansteigen.



2/4

In diesem schwierigen Umfeld agiert die DB Fernverkehr auf Basis des aktuellen Rechtsrahmens als eigenwirtschaftliches und marktorientiertes Unternehmen. Trotz der widrigen Rahmenbedingungen konnten die Fahrgastzahlen im Fernverkehr über die Jahre fast kontinuierlich gesteigert werden. Das Wachstum ist auf die marktorientierte Anpassung des Fernverkehrsangebotes zurückzuführen, die aber auch erfordert, dass stark unwirtschaftliche Verkehre zugunsten anderer Wachstumsoptionen angepasst werden können. Dies trifft auch auf den klassischen Nachtreiseverkehr auf der Schiene zu.

### **Klassischer Nachtreiseverkehr der DB Fernverkehr im Dezember 2016 eingestellt**

Im Jahr 2015 stand den Fahrgelderlösen in diesem Segment in Höhe von 90 Mio. EUR trotz wiederholter Sanierungsprogramme ein wirtschaftlicher Verlust von 30 Mio. EUR gegenüber. Mit nur 1% aller Reisenden war der klassische Nachtreiseverkehr ein Nischenangebot der DB Fernverkehr. Im Jahr 2016 ist es uns gelungen, gemäß unserer Planungen die Wirtschaftlichkeit des Nachtzugverkehrs zu verbessern. Haupttreiber hierbei war die bereits 2014 von Herrn Homburg avisierte Vereinfachung des Produktionskonzepts. Flügeln und Kuppeln wurde auf ein Minimum reduziert. Dadurch ist es gelungen, die Kosten des Betriebs zu reduzieren. Auch ist es uns gelungen, insbesondere durch den Wegfall der Reservierungspflicht bei den Sitzplätzen die Kundenzahlen zu steigern. Diese Steigerung wurde aber aufgrund des Wettbewerbsdrucks nur durch sinkende Preise ermöglicht. Der Erlös pro Personenkilometer (Yield) fiel signifikant um ca. 8% zwischen 2015 und 2016 und fiel somit noch stärker als im Tageslinienverkehr. Im Resultat stagnierten die Erlöse leicht auf ca. 85 Millionen Euro. Der Verlust des Nachtzugeschäfts lag auch 2016 - trotz der erfolgreichen Sanierungsmaßnahmen- bei ca. -20 Millionen Euro.

Die oben beschriebenen Verbesserungen der Wirtschaftlichkeit hatten wir bei der Entscheidung Ende 2015 in diesem Umfang bereits planerisch unterstellt, ebenso wie die ab 2017 geltenden reduzierten Trassenpreisgebühren in der Nacht, die allerdings durch Kostensteigerungen in anderen Bereichen kompensiert werden. So hat sich die DB Fernverkehr nach gewissenhafter Abwägung aller Vor- und Nachteile dazu entschlossen, die Nachtzugverkehre in dieser Form ab Dezember 2016 nicht mehr anzubieten.

Zur Weiterführung des Nachtzugverkehrs wären umfangreiche Investitionen in das Wagenmaterial, insbesondere die Liegewagen, erforderlich gewesen, um das Angebot in mindestens gleicher Qualität weiterhin anzubieten. Die erforderlichen Investitionen wären zwangsläufig zu Lasten anderer Investitionsvorhaben gegangen. Eine tragfähige wirtschaftliche Basis für Investitionen in das klassische Nachtzugeschäft war auf Basis der oben skizzierten Faktoren aus unserer Sicht nicht gegeben. Im Rahmen der Angebotsoffensive investieren wir stattdessen umfangreich in die Züge und den Service des Tages- und damit Sitzwagenverkehrs. Der Tageslinienverkehr stellt für die DB Fernverkehr ein strukturell erfolgreiches Geschäftsmodell dar. Von den Investitionen in dieses Geschäftsmodell profitiert ein Vielfaches der bisher im klassischen Nachtreiseverkehr Reisenden.

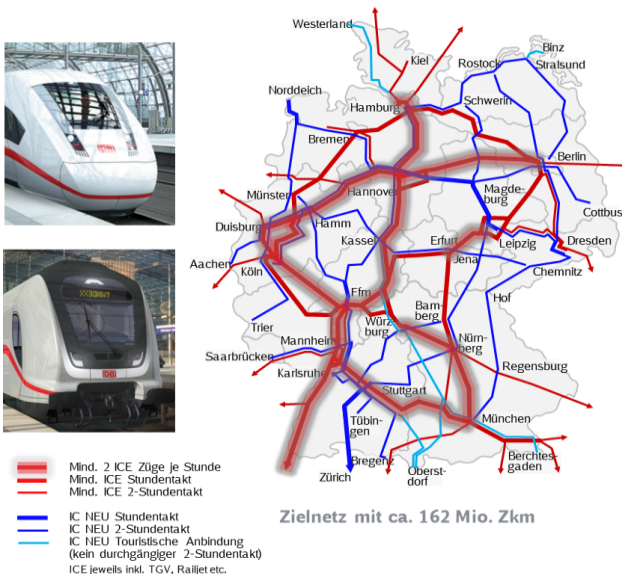


## Wachstumsstrategie der DB Fernverkehr AG - die Angebotsoffensive

Auf die beschriebenen wachsenden Herausforderungen im Markt hat die DB Fernverkehr im März 2015 mit der Angebotsoffensive „Der neue Fernverkehr – Mehr Bahn für Metropolen und Regionen“ reagiert. Ziel dieser Offensive ist es, durch einen flächendeckenden, attraktiven und bezahlbaren Fernverkehr über 50 Millionen zusätzliche Fahrgäste bis 2030 hinzuzugewinnen und damit den Marktanteil der Schiene zu vergrößern. Wesentlicher Effekt ist eine Zunahme grüner, CO<sub>2</sub>-freier Mobilität in Deutschland – nur so kann die Energiewende gelingen.

Mit der Umsetzung dieser Strategie sind wir auf einem guten Weg: Seit Ankündigung unserer Kundenoffensive haben wir bereits knapp 10 Millionen neue Kunden hinzugewonnen, auch 2016 haben wir einen neuen Passagierrekord erreicht und bringen mehr Kunden als je zuvor in unseren Fernverkehrszügen an ihr Ziel.

Neben der signifikanten Ausweitung des Reiseangebots hat die DB Fernverkehr auch intensiv an der Weiterentwicklung der Produktqualität und des Produkterlebnisses für die Kunden gearbeitet. So wurde mit dem Programm „Zukunft Bahn“ Ende 2015 eine Qualitätsoffensive gestartet, die zum Ziel hat, die Erwartungen der Fahrgäste in Bezug auf Pünktlichkeit, Komfort und Service zu erfüllen bzw. zu übertreffen. 2016 wurde die Trendwende bei der Pünktlichkeit erreicht und diese um 4,5%-Punkte auf 78,9% gesteigert. Damit wurde das Ziel – eine Pünktlichkeit der Zugfahrten von 80% – zwar knapp verfehlt, wir sind aber dem Ziel von 85% im Jahr 2020 deutlich näher gekommen.



## DEUTSCHLAND IM TAKT

- Massiver Ausbau des Fernverkehrsangebots **um 25 Prozent bis 2030**
- **50 Mio. zusätzliche Reisende pro Jahr**
- Mehr Fahrten in ICE-Qualität, **auf Hauptachsen 2 Züge pro Stunde**
- Konsequente Bedienung mit dem Fernverkehr **auch in der Fläche im Zwei-Stunden-Takt**
- **5 Mio. Menschen neu am Fernverkehr** angeschlossen
- Reduktion von **1,7 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr** (entspricht dem Ausstoß von 600.000 Pkw p.a.)
- **12 Mrd. EUR Investitionen** bis 2030 im Fernverkehr
- **1.500 neue Mitarbeiter** verlässliche Arbeitsplätze

Seit Ende 2016 ist WLAN an Bord nicht nur für Kunden der 1. Klasse verfügbar, sondern wird auch flächendeckend in allen ICE für Kunden der 2. Klasse kostenlos angeboten. In diesen Service sowie in neue Repeater und ein Entertainment-Angebot in unseren Zügen investiert der Fernverkehr in den kommenden 3 Jahren 120 Mio. EUR. Mit dem Intercity 2 und dem ICE 4 wurden im Jahr 2016 zudem neue Fahrzeuge vorgestellt, die die Pfeiler des zukünftigen Angebots bilden. Insbesondere der ICE 4, für den in den kommenden Jahren Investitionen in Höhe von mehr als 5 Milliarden EUR getätigt werden, bietet den Fahrgästen zukünftig zahlreiche neue Komfortmerkmale und ist dabei mit deutlich geringerem Energieverbrauch auch in ökologischer Sicht zukunftsweisend.



## **Nacht-ICE/ IC und Unterstützung für Nachtzugbetreiber**

Seit Dezember 2016 verkehren Züge des Tagesverkehrs vermehrt auch nachts auf neuen Relationen. So werden die Züge häufiger – und damit wirtschaftlich sinnvoller – eingesetzt. Wir bieten auf diesem Weg ein attraktives Angebot unter anderem für preissensible Kunden, das sehr gut angenommen wird. Dies zeigt sich deutlich an der positiven Nachfrageentwicklung. Durchschnittlich waren in den seit Dezember 2016 neu angebotenen Zügen am Tagesrand und in der Nacht selbst in der nachfrageschwachen Wintersaison mehr als 150 Fahrgäste an Bord.

Neben unserem eigenen Angebot an durch die Nacht verkehrenden ICE- und IC-Zügen, das wir bei entsprechendem Markterfolg auch weiter ausbauen möchten, unterstützen wir andere Nachtzugbetreiber in Deutschland. Darunter sind die Nachtzugangebote der RŽD (Russischen Eisenbahnen) sowie der ČD (Tschechische Bahnen) und der "Nightjet" der ÖBB (Österreichische Bundesbahnen), der seit Dezember 2016 deutlich ausgebaut wurde.

Bei diesen Verkehren fungiert die DB Fernverkehr als EVU-Dienstleister, indem sie die Triebfahrzeugführer und teilweise die Loks für die Züge stellt, sowie die Trassen-, Stations- und Energienutzung organisiert. Außerdem vertreibt die DB Vertrieb GmbH als Vertriebsdienstleister Fahrkarten über alle Vertriebskanäle der DB, sodass der Ticketkauf für die deutschen Kunden möglichst einfach und über die bekannten Kanäle sichergestellt wird. Um den DB-Kunden die Nutzung des ÖBB-Nightjet zu erleichtern und um das neue Zugangebot testen zu können, haben DB und ÖBB gemeinsam vereinbart, in einer Übergangsphase zusätzlich parallel zu den ÖBB-Tarifen auch die bekannten DB-Tarife wie beispielsweise Flexpreis und Sparpreis für die ÖBB-Nightjet-Verbindungen anzubieten. Auch die bekannten Rabatte für BahnCard-Inhaber gelten in dieser Übergangsphase wie gewohnt.

15 Liege- und 42 Schlafwagen aus der DB-Nachtzugflotte wurden nach Einstellung der Verkehre der DB Fernverkehr an die ÖBB verkauft und reibungslos zum Fahrplanwechsel übergeben, um das Angebot für die Nachtzug-Kunden in Deutschland sicherzustellen. Auch anderen Nacht- bzw. Autozugbetreibern wurde nicht mehr benötigtes Rollmaterial angeboten.

Durch die Kombination aus klassischen Nachtzugverkehren sowie in der Nacht und am Tagesrand verkehrenden ICE- und IC-Zügen der DB ergibt sich ein vielfältiges, attraktives Angebot, das den Bedürfnissen der unterschiedlichen Kundengruppen Rechnung trägt. Wir erwarten daher, dass im Jahr 2017 mehr Reisende im Nachtreiseverkehr unterwegs sein werden als noch im Jahr 2016.