Übergang in den Wettbewerb im SPNV – Vorreiter Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Berlin, 13. Dezember 2021

Andreas Wettig, Trans-Missions

trans missions

1 **Kurzvorstellung**

2 Eisenbahn in Frankreich

3 Übergang in den Wettbewerb im SPNV: Erste Vergaben der Region PACA

KURZVORSTELLUNG

Andreas Wettig

- Seit 2005 Berater bei KCW, Beratungsgesellschaft spezialisiert auf die Beratung der Aufgabenträger des Öffentlichen Verkehrs, Berlin
- Seit 2010 Projektarbeit in Frankreich
- Mit Gründung des Tochterunternehmens Trans-Missions 2015 bei beiden Unternehmen tätig
- Schwerpunkt : Eisenbahnorganisation, SPNV in Frankreich

1 Kurzvorstellung

2 **Eisenbahn in Frankreich**

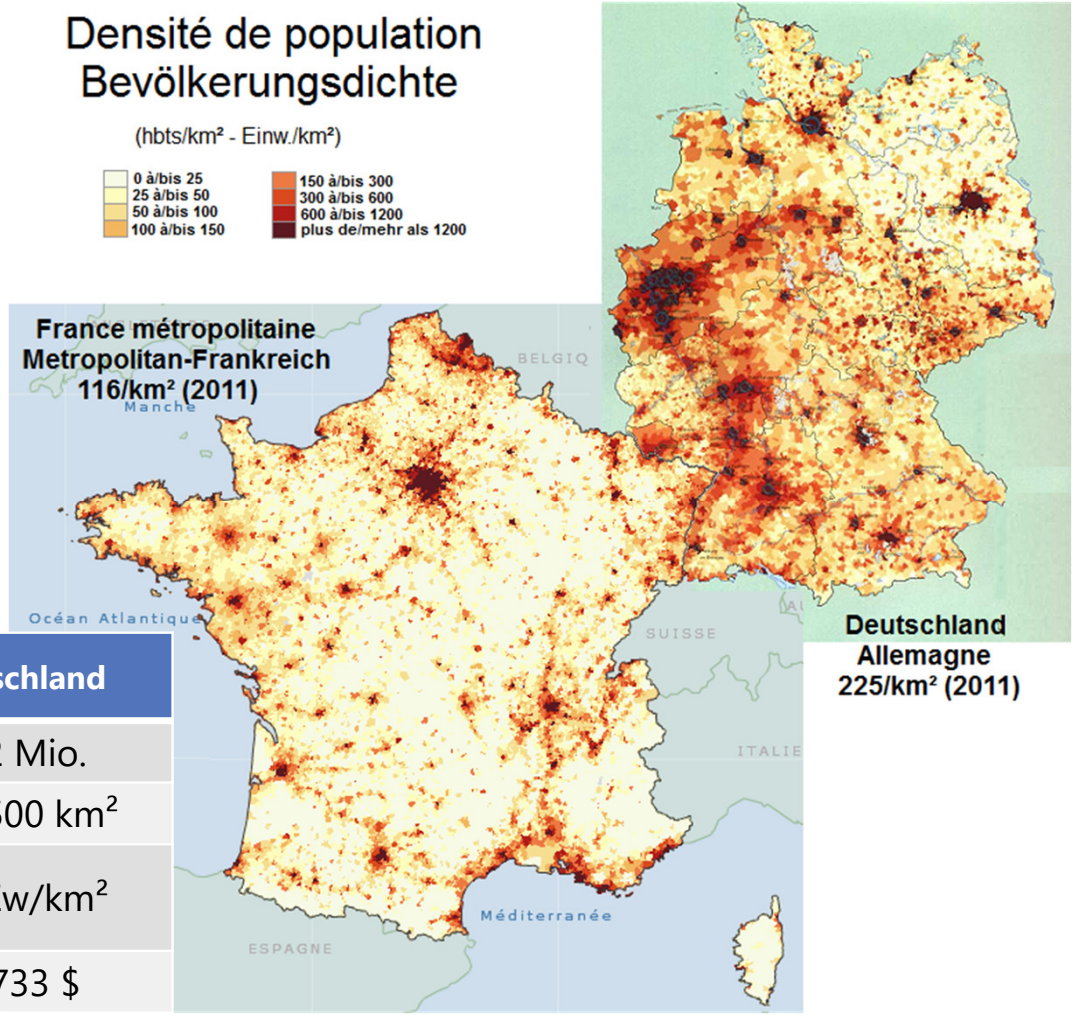
3 Übergang in den Wettbewerb im SPNV: Erste Vergaben der Region PACA

EISENBAHN IN FRANKREICH

Geografie

- Frankreich ist 1 ½ mal so groß wie Deutschland
- Die Einwohnerdichte ist halb so hoch
- Das BIP ist etwas niedriger (88%)

	Frankreich (France métropolitaine)	Deutschland
Bevölkerung	65,3 Mio.	83,2 Mio.
Fläche	551 500 km²	357 500 km²
Bevölkerungs-dichte	118 Ew/km²	233 Ew/km²
BIP/Einwohner	39.907 $	45.733 $

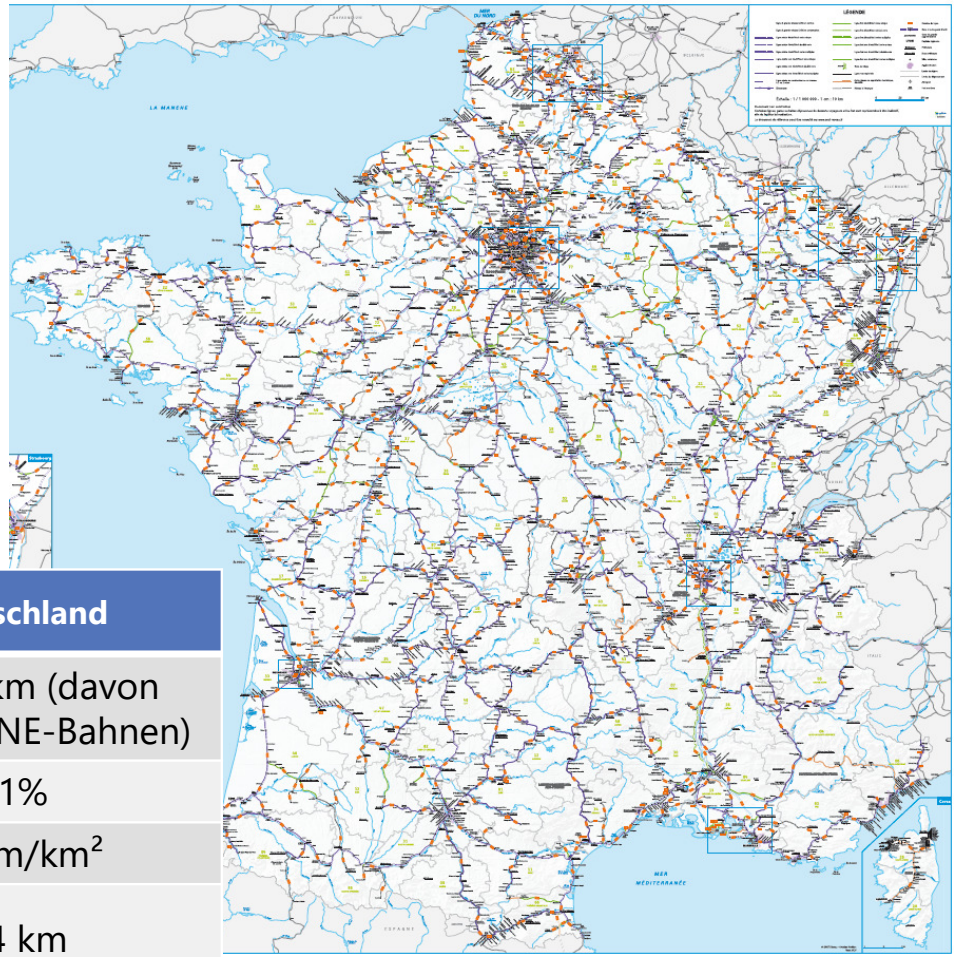


EISENBAHN IN FRANKREICH

Eisenbahnnetz

- Frankreich hat ¼ weniger Netzlänge, ausschließlich im Besitz des Staates (SNCF Réseau)
- Die Netzdichte ist halb so hoch

	Frankreich (France métropolitaine)	Deutschland
Netzlänge Bahn	29 300 km (davon 21 700 km mit SPNV)	38.500 km (davon 5.000 km NE-Bahnen)
Elektrifiziert	57%	61%
Netzdichte	53 m/km²	107 m/km²
Mittlerer Bahnhofsabstand	7,2 km	6,4 km



Source: SNCF Réseau

EISENBAHN IN FRANKREICH

Meilensteine der Neuorganisation der Eisenbahn

	Frankreich	Deutschland
Neugründung des nationalen Bahnunternehmens	1997 (EPIC)	1994 (AG)
Trennung Netz und Betrieb	1997 Reintegration 2015	-,-
Regionale SPNV-Aufgabenträger	1997 (6 Pilotregionen) 2002	1996
Marktöffnung Güterverkehr	2006	1994
Marktöffnung SPNV	2019	1996
Pflicht zur wettbewerblichen vergabe im SPNV	2023	2011
Marktöffnung kommerzielle Verkehre national (open access)	2020	1994

EISENBAHN IN FRANKREICH

Nutzung der Eisenbahn

(Zahlen 2019)	Frankreich (France métropolitaine)	Deutschland
Verkehrsangebot Bahn	**433 Mio. zkm**	**720 Mio. zkm**
davon SPNV	231 Mio. zkm	575 Mio. zkm
	53%	80%
Verkehrsaufkommen Bahn	**102 Mrd. pkm**	**100 Mrd. pkm**
davon SPNV	35 Mrd. pkm	56 Mrd. pkm
	34%	55%
Marktanteil Bahn	**11,0%**	**8,6%**
Gefahrene Bahn-km je Einwohner	**1.562**	**1.207**
davon SPNV	531 (56% Ile de France)	669

EISENBAHN IN FRANKREICH

Hohe Kosten des SPNV – und ein deutlicher Trend weiter nach oben

TER Frankreich	2002	2010	2015	Entwicklung nominal	Entwicklung inflations-bereinigt
Zuschüsse (Mio. €, ohne Fahrzeuge)	2.007	2.945	3.135		
Finanzierung Fahrzeuge (Mio. €)	0	389	525		
Gesamtzuschüsse (Mio. €)	**2.007**	**3.334**	**3.660**	**82%**	**51%**
Fahrplan-km (Mio.)	138	162	175	27%	5%
Zuschuss je Zug-km	**14,54**	**20,58**	**20,91**	**44%**	**19%**

≈150% der staatlichen Zuschüsse

SPNV Deutschland	2002	2010	2015	Entwicklung nominal	Entwicklung inflations-bereinigt
Gesamtzuschüsse (Mio. €)	**5.396**	**5.502**	**6.120**	**13%**	**-6%**
Fahrplan-km (Mio.)	604	636	673	11%	-8%
Zuschuss je Zug-km	**8,93**	**8,65**	**9,09**	**2%**	**-16%**

≈83% der staatlichen Zuschüsse

Sources : France: Etude Prédit Beauvais Consultants/KCW, Trans-Missions

Allemagne : Wettbewerber Report Eisenbahn 2015/2016, KCW

EISENBAHN IN FRANKREICH

Ohne Wettbewerbsdruck geringe Produktivität

Geringe Produktivität

- 400 Fahrplan-Stunden je Lokführer
- 70.000 bis 120.000 km je Fahrzeug

...und die Gründe

- Monopol – kein äußerer Druck zu mehr Produktivität
- Geringe Produktivität des Fahrplans (konzentriert auf HVZ)
- Rigide Arbeitsorganisation
- Infrastrukturmängel, vor allem im Nebennetz (ca. 40% Netzlänge)
- Politische Einmischung auf Mikroebene (eine Werkstatt retten, Schalter retten, auch wenn das wirtschaftlich keinen Sinn macht)

EISENBAHN IN FRANKREICH

Konsequenzen der hohen Betriebskosten

- Wenig Angebot – Angebotsdichte nur ein Drittel derer in Deutschland – insbesondere am Wochenende (50-60% des werktäglichen Angebots, in Deutschland rund 80%)
- Früher Betriebsschluss, auch im Vorortverkehr der Großstädte teilweise letzter Zug vor 21 Uhr
- Aufgrund der Angebotsdichte zu geringe Einnahmen von SNCF Réseau, trotz hoher Infrastrukturentgelte (vor allem Bahnhöfe)
- Ein erheblicher Teil des Nebennetzes steht faktisch vor der Stilllegung – 4.000 km Langsamfahrstellen bei 12.000 km Streckenlänge, davon 9.000 km mit SPNV – oder muss von den Regionen übernommen werden, jedoch ohne Regionalisierungsmittel

1 Kurzvorstellung

2 Eisenbahn in Frankreich

3 Übergang in den Wettbewerb im SPNV: Erste Vergaben der Region PACA

3.1 Ausgangslage

3.2 Vergabeverfahren

3.3 Ergebnisse

1 Kurzvorstellung

2 Eisenbahn in Frankreich

3 Übergang in den Wettbewerb im SPNV: Erste Vergaben der Region PACA

3.1 **Ausgangslage**

3.2 Vergabeverfahren

3.3 Ergebnisse

AUSGANGSLAGE

Angebot, Qualität und Kosten

Situation des SPNV in der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur

- Lückenhaftes Verkehrsangebot, auch auf Hauptstrecken und im Zulauf auf die Metropolen Marseille und Nizza
- Höchste Kosten und Zuschüsse je Zug-km aller französischen Regionen
- Schlechteste Angebotsqualität, insbesondere Zugausfälle
- Mangelhafte Steuerungsmöglichkeiten im direkt vergebenen Verkehrsvertrag Region-SNCF
- Dadurch bedingt, extrem angespanntes Verhältnis zwischen Region und SNCF, was zeitweise zu einer Auferlegung geführt hat
- Probleme mit dem Infrastrukturzustand im Nebennetz, jedoch in geringerem Umfang als in anderen Regionen

AUSGANGSLAGE

Politische Willensbildung und Ziele

Politische Ziele der Region

- Höhere Qualität, insbesondere weniger Zugausfälle
- Mehr Angebot für die zur Verfügung stehenden Zuschüsse
- Bessere Steuerbarkeit des Vertrags
- Befreiung aus der Abhängigkeit von der SNCF

„Wir wissen, dass wir als Vorreiter die Probleme der Umstellung ausbaden müssen“

AUSGANGSLAGE

Losbildung

VERGABEVERFAHREN

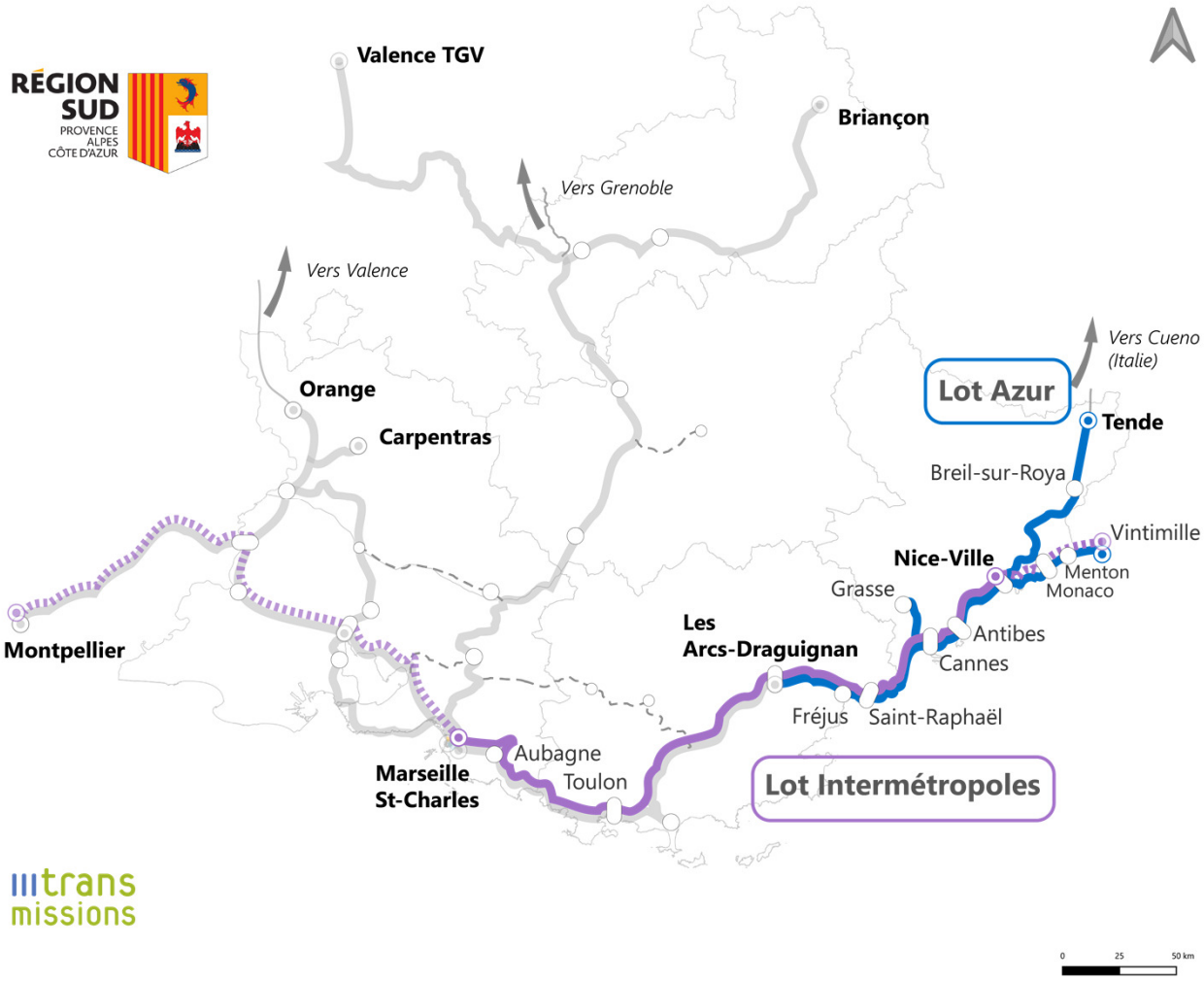
Strategiephase (4 Monate)

- Enge Einbindung der Politik (Staatssekretär und Minister)
- Klärungen zu den wesentlichen Themen
  - Welche Lose zuerst?
  - Welches Rollmaterial, welche Werkstattstandorte?
  - Welcher Leistungsumfang, qualitativ und quantitativ?
  - Schaffen gleicher Wettbewerbsbedingungen als Voraussetzung für den Erfolg
- Einige Durchführungsverordnungen waren noch im Verfahren – Klärung Personalübergang, Übermittlung der Informationen und Betrieb der Bahnhöfe erst im Laufe des Verfahrens

AUSGANGSLAGE

Ausgewählte Lose

- Politische Priorisierung
- Lose mit den höchsten Einnahmen
- Fehlen einer Werkstatt im Raum Nizza – Überteuertes Projekt von SNCF
- Gemischter und überalterter Wagenpark im Los Intermétropoles
- Fahrzeugübergang im Los Azur
- Risiko beim Personalübergang im Los Intermétropoles



AUSGANGSLAGE

Besonderheiten in Frankreich

- Vertragsart muss eine Konzession sein, d.h. mit einem Einnahmerisiko des Betreibers
- Personal
  - Verpflichtender Personalübergang, nach Berufsgruppen, in zwei Etappen:
    - 1. Anzahl VZÄ (anteilig)
    - 2. Individuelle Verpflichtung, sofern mehr als 50% auf ausgeschriebenen Linien tätig (Verweigerung bedeutet Kündigung)
  - Personalübergang mit Einkommen einschließlich heutigen Bonuszahlungen, Arbeitsbedingungen, Betriebszugehörigkeit, Sozialabgaben, Renteneintritt (52/57 Jahre)
  - Neu eingestelltes Personal nach Branchentarifvertrag, etwas flexibler, geringere Sozialabgaben
- Recht auf Übermittlung einer relativ umfangreichen Liste von Informationen zum bisherigen Betrieb
- Recht auf Übertrag der Fahrzeuge, die von den Regionen finanziert wurden
- Recht auf Übertrag von Bahngrundstücken für Werkstätten und Abstellanlagen, gegen Grundstückswert (Bodenpreis Gewerblich) und Abschreibung
- Option Übernahme des Betriebs von regionalen Bahnhöfen
- Option Übernahme von regionaler Infrastruktur

1 Vorstellung

2 Eisenbahn in Frankreich

3 Übergang in den Wettbewerb im SPNV: Erste Vergaben der Region PACA

3.1 Ausgangslage

3.2 Vergabeverfahren

3.3 Ergebnisse

VERGABEVERFAHREN

Verfahrensablauf

- Vorankündigung Februar 2019
- Teilnahmewettbewerb Februar-April 2020
- 14 Monate zur Erarbeitung der Vergabeunterlagen
- 4 Verhandlungsphasen
  - Wettbewerblicher Dialog auf Grundlage der Indikativen Angebote mit den wesentlichen Inhalten → Verbesserung der Vergabeunterlagen
  - Erstangebote → 1. Verhandlungsrunde (vor allem technische Themen)
  - Verbesserte Angebote → 2. Verhandlungsrunde (vor allem finanzielle Themen)
  - Finale Angebote
- Wertung: 50% Preis (Betriebskosten, Einnahmen, Investitionen, Qualität der Kalkulation), 40% Qualität, 10% Umwelt und Soziale Ziele
- Vergabevorschlag der Verwaltung → Beschluss durch Regionalparlament → Unterzeichnung
- Dauer bis Betriebsaufnahme 3 Jahre (Los 2) – 3 ½ Jahre (Los 1)

VERGABEVERFAHREN

Vergabeunterlagen

- Angebotsbedingungen
- Anleitung zur Angebotserstellung
- Vertragsentwurf (mit Anhängen)
- Bedarfsbeschreibung zu Themen, bei denen die Vorschläge der Bieter qualitativ gewertet werden: Bahnbetrieb, Werkstatt, Instandhaltung, Service, Betrieb der Bahnhöfe, Vertrieb, Umwelt und Soziales, Betriebsaufnahme, Fahrzeuge (Los 1)
- Informative Anhänge

Erfolgsfaktoren

- Neustrukturiertes Fahrplanangebot – Prinzipien:
  - Neues Angebot ist mit den heute eingesetzten Mitteln fahrbar (Fahrzeuge und Personal)
  - Vollständige Vertaktung, ganztägig – hohe Produktivität und Verfügbarkeit auch abends und am Wochenende – attraktiv auch für Gelegenheitsverkehr
  - Späteres Betriebsende, nach Mitternacht
- Möglichst vollständige Information über alle relevanten Aspekte – Instandhaltung Rollmaterial, Ausfälle und Verspätungen und deren Ursachen, Nachfrage, Fahrgeldeinnahmen, …
- Herstellen gleicher Wettbewerbsbedingungen
- Forderung eines spezifischen Unternehmens für den Vertrag

VERGABEVERFAHREN

Fokus Herstellen gleicher Wettbewerbsbedingungen

- Beharren auf der Übermittlung aller relevanten Informationen von SNCF – Mängel insbesondere bei Instandhaltung (Historie und Ersatzteile der übergehenden Fahrzeuge im Los IM) → Anrufen der Regulierungsbehörde ART
- Beharren auf Personalübergang nur in angemessenem Umfang → Anrufen der Regulierungsbehörde
- Engagement auf Pkm statt auf Fahrgeldeinnahmen, da die Einnahmedaten unzureichend waren
- Markterkundung Hersteller und Funktionale Beschreibung der Fahrzeuganforderungen, um Wettbewerb auch im nachgelagerten Markt zu erzielen
- Neutralisieren von Risiken, die der Altbetreiber nicht hat: Erfordernis einer eigenen Kalkulation Kosten für übergehende Personale auf Basis Standardkosten, Übernahme Abfindung von Mitarbeitern, die den Personalübergang verweigern, etc.

1 Vorstellung

2 Eisenbahn in Frankreich

3 Übergang in den Wettbewerb im SPNV: Erste Vergaben der Region PACA

3.1 Ausgangslage

3.2 Vergabeverfahren

3.3 Ergebnisse

ERGEBNISSE

Für die beiden Lose

- Deutlich ausgeweitetes Verkehrsangebot
  - Los Azur: Viertelstundentakt Cannes-Menton ganztägig und am Wochenende, darüber hinaus Halbstunden bzw. Stundentakt, Verkehrszeit bis 0h30 – Angebotsverdichtung mit ETCS
  - Los Intermétropoles Stundentakt ganztägig und am Wochenende, Verkehrszeit bis 0h30
- Qualitätssteuerzugsystem differenziert nach zurechenbaren und externen Störungsursachen.
  - Bei zurechenbare Störungen deutliche höhere Anforderungen – Reduktion um 60%
  - Deckelung Malus bei 3% des Umsatzes, Nichtleistung nicht gedeckelt
  - Bei externen Ursachen Abzug nur eingesparte Kosten
- Neue Werkstätten in Nizza, halb so teuer wie SNCF-Projekt ohne Wettbewerb
- Neue Fahrzeuge im Los Intermétropoles
- Finanzierung Investitionen durch Region und Übergang an Region bei Vertragsende
- Betrieb der Bahnhöfe durch Konzessionär im Los Azur als Option möglich
- SNCF hat ein Los verloren, aber Volumen gewonnen (4,0 → 4,8 Mio. zkm)

ERGEBNISSE

Ökonomische Ergebnisse

	Azur 2019	Los Azur – Entwicklung gegenüber 2019	Intermétropoles 2019	Los Intermétropoles – Entwicklung gegenüber 2019
Zug-km	2,8 Mio.	+75%	1,2 Mio.	+110%
Betriebskosten €/zkm	33	-48%	27	-55%
Infrastrukturnutzung €/zkm	10	+12%	7	+4%
Einnahmen €/zkm	16	-18%	18	0%
Zuschuss €/zkm	27	-43%	16	-90%
Zuschuss €	75 Mio.	-1%	20 Mio.	-78%

ERGEBNISSE

Ausblick

- Großes Interesse auf Bieterseite – das Verfahren wurde von Bieterseite mehrfach öffentlich als mustergültig dargestellt
- Um wettbewerbsfähig zu sein hat die SNCF für die Lose ihre Betriebsorganisation grundlegend modernisiert
- Neuorganisation der Streckeninstandhaltung angestoßen
- Alle Akteure haben wesentlich vertiefte Kenntnis über Betrieb und Ökonomie des SPNV in Frankreich gewonnen
- Weitere Themen noch in Arbeit :
  - Mögliche Übernahme der regionalen Bahnhöfe rund um Nizza durch die Region
  - Schaffen eines Vertriebssystems bei der Region, die die Funktion eines Verkehrsverbundes anstrebt
  - Begleitung der Betriebsaufnahme durch die Gewinner
- Die Erkenntnisse fließen in die Ausschreibungen von zwei grenzüberschreitenden Lose der Region Grand Est mit Zweckverband Nord, Zweckverband Süd und NVBW

FRAGEN

Vielen Dank für Ihr Interesse !

Ich beantworte gerne Ihre Fragen !