

**Prof. Dr. Tim Engartner**

mit Unterstützung von Daniel von Orloff

# Erfolgskriterien für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene

Zusammenfassung der Zwischenergebnisse der Studie



März 2025

## Fokus der wissenschaftlichen Studie

Die Bahn nimmt nicht nur hinsichtlich der Erreichung der Klimaziele eine tragende Rolle im Verkehrssektor ein. Ein funktionierender Schienenpersonenverkehr ist sowohl aus verkehrspolitischer als auch aus wirtschaftlicher und sozialer Perspektive von großer Bedeutung. Nicht nur für die Bewältigung der täglichen Wege eines Großteils der Bevölkerung, sondern auch für einen Umstieg auf den nachhaltigen Verkehrsträger Schiene, ist ein leistbarer und gut funktionierender Regional- und Nahverkehr eine wesentliche Voraussetzung. Der Verkehrssektor ist der **einzige Sektor**, in dem die klimaschädlichen **Emissionen seit 1990 nicht gesunken sind**. Die Klimaschutzbemühungen der EU-Kommission stoßen auf große Zustimmung (93 Prozent) bei der europäischen Bevölkerung (Europäische Kommission 2023). Es braucht ein breites Einverständnis, dass Klima- und Umweltschutz ohne eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße und aus der Luft auf die Schiene nicht gelingen kann.

Mit der Implementierung von **vier Eisenbahnpaketen** wurde versucht, den **modalen Split zugunsten der Schiene** zu heben. Nach über 30 Jahren sind ausreichend Daten vorhanden, um eine seriöse wissenschaftliche Untersuchung anzustellen, auf welchen Erfolgskriterien eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene beruht.

**Tim Engartner** untersucht die Funktionalität des Schienenpersonenverkehrs in mehreren europäischen Ländern und schließt damit eine **Forschungslücke**. Der Vergleich umfasst die Schienenpersonenverkehre in **Deutschland, Großbritannien, Niederlande, Österreich, Schweden und der Schweiz**. Hierzu wurden nationale Entwicklungen analysiert, um darauf aufbauend Aussagen darüber treffen zu können, welche Faktoren für einen gut funktionierenden Schienenpersonenverkehr erforderlich sind. Auf Basis der wissenschaftlichen Untersuchung kann festgestellt werden, dass sich ein funktionierendes europäisches Bahnwesen durch **Kooperation und Koordination sowie Investition und Innovation** auszeichnet.

## Wettbewerb in der Branche

Tim Engartner untersucht die **Wettbewerbsintensität der nationalen Eisenbahnsysteme** und stellt fest, dass eine **starke Marktorientierung** im Eisenbahnsektor **nicht mit einer Kosteneffizienz der öffentlichen Hand korreliert** (siehe Abbildung 1).

Bei **öffentlichen Ausschreibungen für gemeinwirtschaftliche Schienenpersonenverkehre** gibt es nur scheinbar eine große Anzahl an Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bei genauerer Betrachtung handelt es sich oft um Tochterfirmen großer Konzerne, da **die potenziellen Profitmargen** für private Betreiber

aufgrund hoher Fixkosten **zu gering ausfallen**. Der Ausschreibungswettbewerb stellt sich als künstlich getrieben dar, denn die **Anzahl an Bewerbern sinkt** erfahrungsgemäß laufend (Deutschland: durchschnittlich **1,41 Bewerbungen pro Ausschreibungen**). Viele der Eisenbahnunternehmen erhalten ihre Verkehre in Ermangelung von Bewerber:innen **letztendlich doch qua Direktvergabe**.

Der Versuch, durch Ausschreibungswettbewerb die Kosten zu reduzieren, führt zu **mangelhafter Qualität, zunehmenden Sicherheitsmängeln, Lohn- und Sozialdumping** sowie unterlassenen Investitionen. Aus rein betriebswirtschaftlicher Sicht wird ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) stets solche Zugleistungen und -verbindungen aufgeben müssen, deren **Rentabilität negativ ist** oder zumindest **unter der durchschnittlichen Rentabilität im Eisenbahnsektor** liegt. Im Wettbewerb zwischen verschiedenen EVUs führt der **Rentabilitätsdruck zur Aufgabe unrentabler Strecken** – es sei denn, die Betreibergesellschaften werden wieder staatlich subventioniert.

## WETTBEWERBSINTENSITÄT nationaler Eisenbahnsysteme

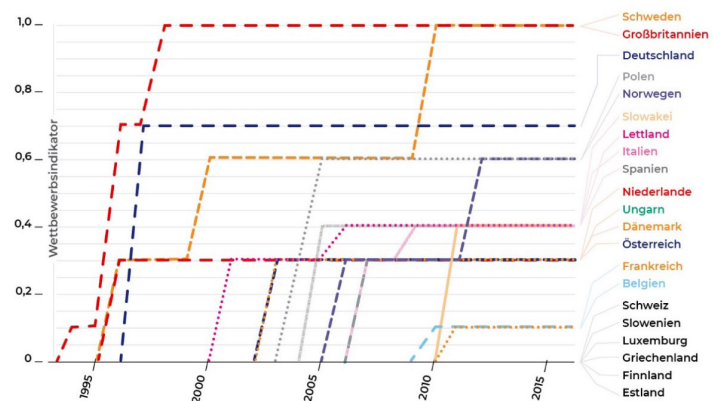


Abb. 1: Wettbewerbsintensität nationaler Eisenbahnsysteme (Aistleitner et al. 2018: 6)

Der Ausschreibungswettbewerb im Schienenverkehrssektor erfordert ein **hohes Maß an Verwaltungs-, Koordinations- und Kontrollaufwand**. Die Aussage wird insbesondere mit Beispielen von Ausschreibungswettbewerben in Deutschland belegt: „Der Vergabe von **2,4 Millionen öffentlichen Aufträgen über wettbewerbliche Ausschreibungen, stehen Prozesskosten in Höhe von 19 Milliarden gegenüber**.“ (Rambøll Management GmbH, Institut für Mittelstandsforschung Bonn & Leinemann & Partner Rechtsanwälte 2008: 8). Häufig kommt es nach der Vergabe von Aufträgen **zu juristischen Anfechtungen** der Ausschreibungsverfahren. Die Vergabe öffentlicher Aufträge über Ausschreibungen geht nicht nur mit einem doppelt so hohen Zeitaufwand einher, sondern mit deutlich höheren Kosten im Vergleich zu Direktvergaben von Schienenpersonenverkehren.

Notwendig gewordene Änderungen bezüglich der Anforderungen an die **Taktung oder Tarifgestaltung während der Vertragslaufzeit**, sind bei existierenden Verträgen nur schwer umzusetzen oder entsprechend **kostspielig**.

Bei einer wettbewerblichen Ausschreibung wie sie insbesondere in der **PSO-Verordnung 2016/2338** angelegt ist, drohen die Schienenpersonenverkehre durch **profitorientierte Billiganbieter** übernommen zu werden. Dies lässt sich beispielsweise an der (Teil-)Insolvenz des Zugbetreibers **Abellio Rail** erkennen. Mit Dumpingpreisen hatte Abellio vor einigen Jahren Ausschreibungen von Zuglinien im deutschen Regionalverkehr für sich entschieden. Wie schon andere Betreibergesellschaften hatte sich Abellio im **Kampf um Marktanteile** gerade auch in Konkurrenz zur DB Regio auf geradezu absurde Vertragsbedingungen eingelassen. Wie **teuer fehlgegangene Vergaben** werden können, zeigt sich daran, dass der Insolvenzverwalter der Abellio Rail Nordrhein-Westfalen (NRW) beim Landgericht Essen eine Schadenersatzklage gegen vier beteiligte Nahverkehrsverbände einreichte. Der Streitwert der **Klage liegt bei 642 Millionen Euro** (Berger 2023). Die Insolvenz des Bahnbetreibers Abellio Rail NRW ist die betroffenen Verkehrsverbände auch deshalb teuer zu stehen gekommen, weil das Land Nordrhein-Westfalen der Schienenpersonennahverkehrsbranche bis 2032 **Unterstützungszahlungen in Höhe von 928 Millionen Euro** zusagen musste, um die Fahrgäste auf den von Abellio betriebenen Strecken nicht vergeblich auf ihren Zug warten zu lassen (Berger 2021).

### Investitionsbedarf und Innovationen

Der Bahnsektor ist durch **hohe Fixkosten** und einen **immensen Bedarf an sehr langfristigen Investitionen** gekennzeichnet. Dieser generationenübergreifende Zeithorizont steht in einem unauflösbaren Spannungsverhältnis zum kurzfristigen Rentabilitätsinteresse kapitalmarktorientierter Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Erfolg sich nach dem Willen der Anteilseigner bereits in den nächsten Quartalszahlen niederschlagen soll.

Welche verheerenden Auswirkungen unzureichende Infrastrukturinvestitionen haben, mussten im Sommer 2024 zahlreiche europäische Fußballfans erfahren, als das deutsche Bahnwesen den Anforderungen eines Großevents wie dem der Fußball-Europameisterschaft in keiner Weise gerecht wurde. Im Juni 2024, also jenem Monat, in dem die meisten EM-Spiele absolviert wurden, lag die **Pünktlichkeit der Schienenpersonenverkehre im Fernverkehr bei gerade einmal 52,9 Prozent** (Anmerkung: Als pünktlich gilt ein Zug laut DB dann, wenn er **weniger als sechs Minuten Verspätung** hat, Deutsche Bahn 2024). Auch wenn die Ursachen für dieses Versagen vielfältig sind, liefert die

marode Infrastruktur doch die plausibelste Erklärung für die als „Systemversagen“ zu apostrophierende Versäumnisse im Schienenverkehr. Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der **DB InfraGO**, **verweist auf die „älteste Stellwerkslandschaft in Westeuropa“** und weiß von museumsreifen Schaltpulten zu berichten, die notdürftig mit Tesafilm zusammengehalten werden (o. V. 2024b).

Diesen Zusammenhang belegt ein Blick in die **Schweiz**. Täglich stellen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) unter Beweis, wie ein staatlich organisiertes Bahnsystem höchst effizient, nahezu flächendeckend und mit breiter Akzeptanz seitens der Bevölkerung betrieben werden kann. Während in vielen EU-Staaten immer mehr **Strecken stillgelegt wurden** und werden, beherzigt die Geschäftsführung der SBB mit dem **Ausbau des Regional- und Nahverkehrs** ein ehernes Gesetz der Verkehrswissenschaft: Angebot schafft Nachfrage.

### PRO-KOPF-INVESTITIONEN DES STAATES in die Schieneninfrastruktur

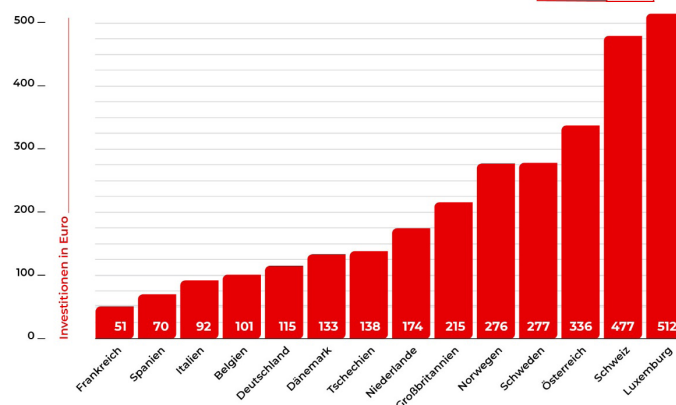


Abb. 2: Schienenverkehrswegeinvestitionen pro Kopf (in Euro) in ausgewählten europäischen Staaten (2022) (eigene Abbildung nach Allianz pro Schiene 2024).

Ein substanzieller Ausbau der Schieneninfrastruktur, sowie die langfristige Sicherung von Schieneninfrastrukturausbauplänen sind entscheidende Hebel, um endlich mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern (allgemein Vagliasindi & Gorgulu 2021). So lösen ausreichende und langfristige Schieneninfrastrukturinvestitionsprogramme spürbaren Mehrverkehr auf der Schiene aus.

**Innovationsinvestitionen bedeutet für die Verkehrsdienstleister ein Risiko**, das sie kaum einzugehen bereit sind. Da hauptsächlich der Preis ausschlaggebend für den Zuschlag von Aufträgen ist, stellen **Innovationsinvestitionen lediglich einen Kostentreiber** dar. Weil den Unternehmen ohnehin wenig Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um sich gegenüber ihrer Konkurrenz durch Innovation und Effizienz

---

hervorzutun, setzen diese häufig an einer der wenigen veränderbaren Variablen an: den **Personalkosten**. Zwar existieren verbindliche Tarifverträge zu Mindestlöhnen (Deutschland), die dem Grundsatz nach nicht unterschritten werden dürfen, doch mittels Sub-, Sub-Sub- oder gar Sub-Sub-Sub-Unternehmen lassen sich diese **umgehen – mit verheerenden Auswirkungen für die Beschäftigten**. Deren Situation wird zunehmend prekär, aber auch die **Ausbildungsqualität sinkt** (Bantleon et al. 2021: 43).

Der Verkehrswissenschaftler Andreas Knie fasst die Misere wie folgt zusammen: „*Der Wettbewerb hat gigantische Zentrifugalkräfte entstehen lassen, die keiner mehr überblickt. Die vermeintlichen Wettbewerbsvorteile sind nur zulasten der unteren Beschäftigtengruppen erreicht worden, während [...] beteiligte Anwaltskanzleien gut verdient haben*“ (Knie 2024).

---

### Fahrplantaktung und Ticketing

Mit Blick auf die Fahrplantaktung stellt Engartner fest, dass mittels **öffentlicher Ausschreibungen identifizierte Eisenbahnverkehrsunternehmen** durchaus zu einer Verdichtung der Zugtaktung beitragen können. Dies jedoch **zu Lasten der Fahrleistungen**, da es zu vermehrten Zugausfällen kommt, aufgrund zu gering geplanter Reservekapazitäten. **Erfahrungen speziell aus Skandinavien** belegen, dass sich die anfangs erzielten Vorteile von günstigeren Tickets und verdichteter Zugtaktung von neu eingetretenen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit steigender Marktentwicklung **nicht dauerhaft realisieren** lassen. Diese Entwicklung wurde auch im deutschen Schienenpersonennahverkehr in den letzten Jahren zunehmend erkennbar (Info-Portal mobil.nrw 2024).

Eine große Anzahl an Eisenbahnverkehrsunternehmen führt außerdem zu einem **höheren Koordinationsaufwand** auf der Eisenbahninfrastruktur. Insbesondere die **Trennung des integrierten Systems Eisenbahn** hat zusätzlich die Planung und Koordination der Taktverkehre zu Lasten der Fahrgäste stark verkompliziert. Wenn viele verschiedene Anbieter zur Auswahl stehen, sind Buchungsvorgänge immer deutlich komplizierter. Dies gilt (besonders) bei grenzüberschreitenden Bahnreisen: Um in den Genuss spanischer Schnellzüge zu kommen, braucht man als mitteleuropäische Reisende ohnehin viel Geduld und Planung. Denn wer etwa von Mönchengladbach nach Barcelona reisen möchte, wie der ProBahn Vorsitzende Detlef Neuß analysierte, muss eine ganze Reihe von Buchungen abschließen. Neuß berichtet: „Ticket Nummer eins: Von Mönchengladbach aus fahren wir nach Aachen. Ticket Nummer zwei: von Aachen mit dem Thalys (Eurostar) nach Paris. Ticket Nummer drei: von Gare du Nord nach

Gare de Lyon. Ticket Nummer vier: Gare de Lyon nach Barcelona. Alle Tickets wurden einzeln online erworben. Ein durchgehendes Ticket kann nicht gebucht werden“ (zitiert nach: Sonnenberg 2023).

Nicht nur dieses Beispiel belegt, dass die Bahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr unzureichend kooperieren. Gute Suchportale, die die Angebote aller Anbieter aufweisen, versagen bei der Buchung von längeren Reisen und finden keine Verbindungen – obgleich diese existieren (o. V. 2023a). Alternativ empfehlen die Portale Reisebus-Odyssees mit grotesken Umwegen oder einfach die Buchung eines Mietwagens (Krummheuer 2024). Hinzu kommen weitere Ärgernisse: Der Kauf von Einzeltickets im Ausland ist – gerade im Vergleich zu durchgängigen Strecken – sehr teuer und kann nicht mit den oftmals noch immer deutlich günstigeren Flugtickets mithalten. Weiterhin fällt der Umstand ins Gewicht, dass der Anspruch auf Anschlusszüge nicht selten verfällt, wenn sich einer der vorherigen Züge verspätet. Dieses Problem besteht insbesondere in Westeuropa, wo häufig Reservierungen für bestimmte Züge vorgenommen werden müssen, die dann entsprechend exklusiv für diese Verbindung gelten. Diese Gefahr, die beispielsweise ob der maroden Infrastruktur in Deutschland virulent ist, erfordert dann die Planung großzügiger Umsteigezeiten, sodass die Reisedauer weiter anwächst. Hier bedarf es einer **Harmonisierung von Fahrgastrechten**, ebenso wie **gesamteuropäische Bemühungen zur Ticketpreisreduktion**. Diese Probleme ließen sich gewiss mit besserer digitaler Infrastruktur abmildern, und tatsächlich soll im September 2024 mit dem Aufbau eines europaweiten „Open Sales and Distribution Model“ (OSDM) begonnen werden. Dieses Vorhaben stellt sicherlich einen Schritt in die richtige Richtung dar, doch werden hier zunächst nur die Angebote von 22 europäischen Staatsbahnen eingespeist, während die Fahrpläne jener Bahnunternehmen, die im Wettbewerb konkurrieren, fehlen (Krummheuer 2024).

---

## Länderergebnisse

---

### Schweden

Schweden kann als Pionier hinsichtlich der Liberalisierung der Eisenbahnbranche bezeichnet werden, wurde dort doch bereits 1988 ein Reformpaket auf den Weg gebracht, das unter anderem die institutionelle Trennung der schwedischen Staatsbahn Statens Järnvägar (SJ) in Infrastruktur- und Transportbetrieb fest schrieb. Es kam zu einem deutlichen Rückbau des Trassennetzes: Allein zwischen den Jahren 2002 und 2022 ging dessen Gesamtlänge von 17.110 km auf 10.914 km zurück (Merkert 2003: 8-10; Eurostat 2024c).

Damit begab sich Schweden auf einen Pfad, der rund drei Jahre später zum Vorbild für die Europäische Union werden sollte, orientierte sich diese doch bei der Formulierung der Richtlinie 91/440/EWG an der schwedischen Reform (Merkert 2003: 11). Nun sollte privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen der Zugang zum (nach wie vor) staatlichen Netz ermöglicht und so der Wettbewerb im Eisenbahnwesen gefördert werden. Gleichzeitig verstand man den Personenverkehr weiterhin als Element der Daseinsvorsorge. Entsprechend sollte die schwedische Transportpolitik in erster Linie auf qualitativ hochkarätige sowie umweltfreundliche Transportdienstleistungen bei zugleich möglichst geringen sozioökonomischen Kosten zielen (Merkert 2003: 9). In Schweden stand insgesamt weniger eine privatwirtschaftliche Ausrichtung der Staatsbahn im Fokus der Regierung, vielmehr setzte man auf „die Förderung von Wettbewerb, wobei das Modell des öffentlichen Eigentums nicht wesentlich in Frage gestellt wurde“ (Lippert 2009: 316).

Blickt man nun auf die Performance des schwedischen Eisenbahnwesens, so ist zunächst ein Hinweis, dass es flächenmäßig das viertgrößte Land Europas ist, aber hinsichtlich der **Bevölkerungszahlen** (derzeit leben rund 10,64 Mio. Menschen dort) (Eurostat 2024a) eher im liegt Mittelfeld. In **Relation zur Größe des Landes** ist das Schienennetz vergleichsweise **klein**: Hier kommen rund 24,24 km auf 1.000 km<sup>2</sup>. Zum Vergleich: Die **Schweiz verfügt über gut 129 Schienenkilometer pro 1.000 km<sup>2</sup>** (Statista 2024a; Eurostat 2024b). Stand Dezember 2023 verkehren 12 Eisenbahnverkehrsunternehmen – größtenteils untergliedert in verschiedene Tochterunternehmen – im schwedischen Personenverkehr, 15 sind im Güterverkehr tätig (Trafikverket 2023). Diese größtenteils privaten Betreiber sind nun für eine Tarifstruktur verantwortlich, die im europäischen Vergleich der Fahrscheinpreise im oberen **Drittel rangiert** – sowohl was spontan als auch vier Wochen zuvor gebuchte Tickets anbelangt. Damit sind die Tickets im Mittel zwar günstiger als in Norwegen oder im Vereinigten Königreich, allerdings teurer als in Ländern mit vergleichbarem Preisniveau wie Dänemark oder den Niederlanden (Yanatma 2023). Im **Modal Split wies Schweden zuletzt einen Schienenverkehrsanteil in Höhe von 9,5 Prozent** auf, womit man hinter der Schweiz, Österreich und den Niederlanden den vierten Platz im europäischen Ranking belegt (Eurostat 2024d). In der zuletzt 2019 veröffentlichten **Evaluation der Schieneninfrastruktur von 101 Ländern** durch das World Economic Forum (WEF) belegte Schweden den **40. Platz**. Betrachtet man den Wert Schwedens im Verlauf der letzten Jahre, so impliziert das Ranking des WEF einen deutlichen Qualitätsrückgang der dortigen Schieneninfrastruktur (World Economic Forum 2019).

## Schweiz

Das schweizerische Bahnsystem weist die **höchsten Pünktlichkeitswerte in ganz Europa auf: 92,5 Prozent** der Züge erreichen mit einer Abweichung von **weniger als drei Minuten ihr Ziel** (SBB 2023: 22). Das integrierte Bahnsystem der Schweiz beinhaltet als zentrales Erfolgselement im Schienenpersonenverkehr die **direkte Vergabe** von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen. Darüber hinaus werden die Triebfahrzeuge in kurzen Intervallen gewartet, das **Gleisnetz wird kontinuierlich ausgebessert** und mehr als die Hälfte der Streckenkilometer verlaufen mehrgleisig, so dass es auch in Ballungszentren weniger Nadelöhre als etwa in Deutschland gibt. Dies ist insbesondere dem Umstand zuzuschreiben, dass die **Infrastruktur über einen Bahninfrastrukturfond finanziert wird**, der zur gemeinwohlorientierten Steuerung der Infrastrukturbetreiberinnen verpflichtet ist. Durch den „FABI“, den Fonds zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, wird mit 477,- Euro pro Kopf auf künftig mehr als viermal so viel in die Schieneninfrastruktur investiert wie in Deutschland (Knierim 2024). Die Nutzung der Trassen wird mittels sog. Netznutzungskonzepten (NKK) bzw. Netznutzungsplänen (NNP) organisiert und abgestimmt, sodass sowohl Personen- als auch Güterverkehr ausreichend Strecken zur Verfügung stehen. Darüber hinaus verfügt die Schweiz über eine beeindruckend hohe Netzdichte: Auf 1.000 km<sup>2</sup> kommen dort 129,18 Kilometer Eisenbahnstrecken, während etwa die beinahe identisch großen Niederlande nur über 73,2 Kilometer pro 1.000 km<sup>2</sup> verfügen.<sup>1</sup> Auch dieser Umstand führt schließlich dazu, dass die Schweiz die besten Pünktlichkeitswerte auf dem Kontinent aufweist (SBB o.J.).

## Selektiver Wettbewerb in Spanien und Italien

In Spanien konkurrieren mittlerweile zwei Wettbewerber im **Hochgeschwindigkeitssegment** des Schienenpersonenfernverkehrs mit der spanischen **Renfe**. Der Markteintritt von **Iryo**, einem Tochterunternehmen der italienischen FS Trenitalia Group, und der unter dem Dach der französischen Staatsbahn SNCF agierende Low Cost Carrier **Ouigo**, führte zwischen 2022 und 2023 zu vordergründig positiven Ergebnissen. So sanken die Ticketpreise für Zugverbindungen zwischen Madrid und Barcelona, der am stärksten frequentierte Magistrale des Landes, um 22 Prozent; gleichzeitig nahmen die Zugverbindungen zu (Muñoz 2023). Infolgedessen ließ sich auch die Zahl der per Hochgeschwindigkeitszug beförderten Passagiere deutlich steigern: Deren Zahl wuchs allein im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 29 Prozent (Camarero & Palacios 2024). Doch für die Unternehmen zahlt sich der Kampf um Marktanteile bislang nicht aus: **Ouigo** konnte seinen Umsatz im Jahr 2022 zwar auf

<sup>1</sup> Die Daten basieren auf eigenen Berechnungen auf Grundlage der Länderflächen sowie der Gesamtlänge des jeweiligen Schienennetzes.

---

106 Mio. Euro steigern, musste aber gleichzeitig **Verluste in Höhe von 36,6 Mio.** Euro bilanzieren. **Iryo** verzeichnete im selben Jahr **Verluste in Höhe von 25 Mio. Euro.** Der Kampf um Marktanteile im spanischen Hochgeschwindigkeitssegment hat sich bislang für keinen der Konkurrenten mittel- oder langfristig ausgezahlt.

---

## Fazit

- Der Bahnsektor zeichnet sich durch **hohe Fixkosten** aus: Trassenentgelte, Energiekosten und Aufwand für rollendes Material sind für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zumindest näherungsweise identisch. Die zu erzielenden **Profitmargen sind daher gering.** Der **Wettbewerb** findet in hohem Maße **über die Personalkosten** statt.
- Der Bahnsektor ist durch einen **hohen Bedarf an sehr langfristigen Investitionen** gekennzeichnet. Dieser **generationenübergreifende Zeithorizont steht in einem unauflösbaren Spannungsverhältnis zum kurzfristigen Rentabilitätsinteresse** kapitalmarktorientierter Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Erfolg sich nach dem Willen der Anteilseigner bereits in den nächsten Quartalszahlen niederschlagen soll.
- Eine große Anzahl an Eisenbahnverkehrsunternehmen führt außerdem zu einem **höheren Koordinationsaufwand** auf der Eisenbahninfrastruktur. Zusätzlich hat die **Trennung des integrierten Systems Eisenbahn** die **Planung und Koordination der Taktverkehre zum Nachteil der Fahrgäste** stark verkompliziert.
- Ausschreibungen von Schienenpersonenverkehren lösen im Vergleich zur Direktausschreibung einen **höheren Koordinationsbedarf** aus. Die Vergabeform ist sowohl für die Auftraggeber als auch auf Auftragnehmer **aufwändig und kostspielig.**
- Nicht selten kommt es nach der Vergabe von Aufträgen zu **juristischen Anfechtungen** der Ausschreibungsverfahren, die vielfach **immense Kosten** produzieren, weil Anwaltskanzleien, Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und zahlreiche Beschäftigte in den zuständigen staatlichen Behörden mit den Fällen betraut werden müssen.
- Sich **während der Vertragslaufzeit ergebende Änderungen** bzgl. der Anforderungen an die Taktung, die Reichweite und die Tarife sind bei einmal geschlossenen Verträgen nur **schwer umzusetzen oder entsprechend kostspielig.**

- Gerade angesichts des **großen Aufwands, der mit der Ausschreibungspflicht** einhergeht, erscheinen die Resultate unzureichend: So waren 2022 in Deutschland gerade **einmal 1,41 Bewerber pro Ausschreibung** zu verzeichnen. Auf die meisten Ausschreibungen wurde nur ein Anbot gestellt. (Bundesnetzagentur 2023: 59).

---

## Univ.-Prof. Tim Engartner

Tim Engartner ist Professor für Sozialwissenschaften mit dem Schwerpunkt ökonomische Bildung im Rahmen des vom Land Nordrhein-Westfalen geförderten Gateway Exzellenz Start-up Centers an der Universität zu Köln. 2015 war er als Visiting Scholar an der Columbia University, 2019 als Fulbright Visiting Scholar an der University of California, Berkeley. Er forscht zu Konzeptionen sozialwissenschaftlicher Bildung sowie zum Wandel von Staatlichkeit durch Privatisierungen (v. a. am Beispiel des Bahnsektors). Er ist Autor der Bücher „Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik“ (Springer VS 2008), „Staat im Ausverkauf“ (Campus Verlag, 2. Aufl., 2021) sowie „Privatisierung. Optimierung oder Entmenschlichung?“ (mit Wolfgang Kubicki, Westend Verlag 2023).