

WEICHEN STELLEN

Der Politikbrief von

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

Wettbewerb erfolgreich in Deutschland...

CEOs der Wettbewerbsbahnen bei Verkehrsminister Dobrindt

Die CEOs der größten Wettbewerbsbahnen im SPNV, mofair-Präsident Stephan Krenz (Abellio), mofair-Vizepräsident Christian Schreyer (Transdev), Jost Knebel (Netinera) und Dr. Michael Vulpus (BeNEX) waren bei Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zu Gast.

Neben der aktuellen Situation bei der Schieneninfrastruktur („Weichen stellen“ berichtete über den „Runden Tisch Baustellenmanagement“) war der erreichte Stand des Wettbewerbs im SPNV wichtiges Thema. Seit dem Fahrplanwechsel 2016 erbringen die Wettbewerbsbahnen einen Marktanteil von 32 %.

Es zeichnet sich damit ein Marktanteil von gut 40% im Jahr 2020 ab. Bei den im Jahr 2016 abgeschlossenen Vergabeverfahren hatten die Wettbewerbsbahnen zusammen eine Erfolgsquote von 56,8 %, bezogen auf die vergebene Verkehrsleistung.

...und auch künftig anderswo!

Französische Delegation informiert sich in Berlin

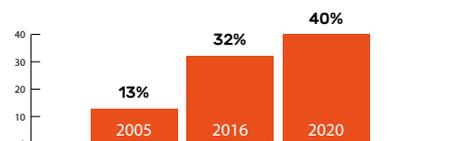
Im vergangenen Herbst hat das Europäische Parlament das 4. Eisenbahnpaket beschlossen. Inhalte sind eine (vorsichtige) weitere Öffnung der nationalen Märkte für Schienenpersonenverkehr. Für Deutschland ändert sich praktisch nichts, da der Wettbewerb hier im SPNV bereits weitgehend etabliert ist. Anders in Frankreich, wo es bisher keinen Wettbewerb gibt, der den Namen verdient. Um sich über Wettbewerb, Vergabe, Finanzierung und Regulierung des SPNV-Markts in Deutschland zu informieren, besuchte eine hochrangige französische Delegation Berlin.

Mitglieder waren u.a. Frédérique Saint-Geours, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF), Zelda Crambert, Kabinettsdirektorin des SNCF-Chefs Guillaume

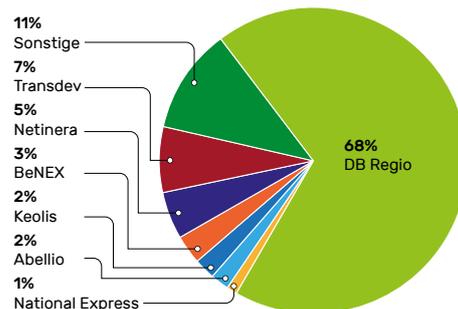


mofair-Präsident Stephan Krenz (rechts) und mofair-Vizepräsident Christian Schreyer (links) im Gespräch bei Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt

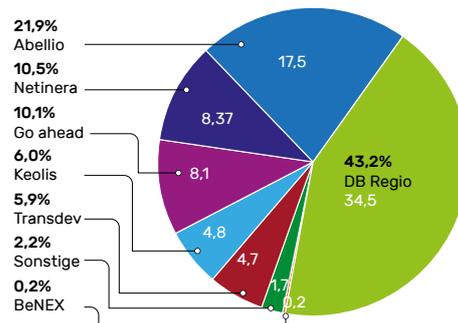
Anteil Wettbewerbsbahnen an der Betriebsleistung



Marktanteile im SPNV ab Dezember 2016



Vergebene Leistungen in Zugkm/a im Jahr 2016



Quelle: eigene Berechnungen

Pépy, weitere Führungskräfte aus der SNCF und von Aufgabenträgerorganisationen sowie je vier Vertreter der beiden Gewerkschaftsbünde Confédération française démocratique du travail (CFDT) und Union nationale des syndicats autonomes (UNSA).

mofair-Vizepräsident Christian Schreyer und Geschäftsführer Dr. Matthias Stoffregen zeigten, wie positiv sich der Wettbewerb im SPNV seit seiner Einführung auf den Schienenverkehr insgesamt ausgewirkt hat: Die öffentliche Hand erhält mehr Verkehr fürs Steuergeld, die Fahrgäste fahren in moderneren Fahrzeugen mit besserem Service als zuvor, und die Arbeitsplatzsicherheit und auch die Gehälter der Mitarbeiter sind gestiegen. Und obwohl die DB Regio als Tochter eines Staatsunternehmens wie der SNCF Marktanteile an die Wettbewerber verloren hat, hat sie dennoch Umsatz und Gewinn in den vergangenen Jahren steigern können.

Ein besonderer Fokus des Gesprächs lag auf der Sicherung der Arbeitsplätze der Beschäftigten bei einem Betreiberwechsel, entweder bei einem echten betriebsübergang oder mittels einer Anordnung durch den Aufgabenträger aufgrund § 131 Abs. 3 GWB. Deutlich wurde aber auch, dass diese gesetzlichen Regelungen in der Realität nur eine geringe Relevanz haben, weil Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter und Disponenten heute echte Mangelberufe sind.

Insgesamt wurde sehr deutlich, dass Wettbewerb im Eisenbahnmarkt „nicht weh tut“, sondern im Gegenteil letztlich für alle Beteiligten ein Gewinn ist.



© wikipedia

Regionalzug im Elsaß: In Frankreich gibt es zwar regionale Aufgabenträger für den SPNV, jedoch nur einen Anbieter, die SNCF.

SNCF-Delegation in Berlin, dabei u.a.: Zelda Crambert, Kabinettsdirektorin des SNCF-Chefs Guillaume Pépy (links neben Matthias Stoffregen) und Frédérique Saint-Geours, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) (links neben Christian Schreyer).



© mofair e.V.

Keine neuen Lasten für die Schiene!

Neuer Entwurf der Bundes-eisenbahngebühren-VO kann so nicht bleiben

Das Bundesverkehrsministerium ist mit dem überarbeiteten Entwurf zu einer Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung auf dem besten Weg, dem Verkehrsträger Bahn schweren Schaden zuzufügen. Gegenüber dem ersten Entwurf vom vergangenen Sommer wurde die Verordnung, die u.a. festlegt, wie hoch die Gebühren zur Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und zu deren Verlängerung künftig sein werden, weiter verschlechtert.

In Einzelfällen müssten Eisenbahnverkehrsunternehmen nun das 20-fache (!) gegenüber bisher bezahlen. Da alle Unternehmen, die mehr als 10 Mio. Zugkm pro Jahr fahren, dieselben Gebührensätze bezahlen sollen, würden sich zudem massive Wettbewerbsverzerrungen bieten, denn zwischen 10 Mio. Zugkm und 460 Mio. Zugkm (so viel fährt das größte Unternehmen DB Regio derzeit) liegt einiges. mofair fordert eine umfassende Überarbeitung des Entwurfs.



© mofair

Den Weg, die umweltfreundliche Schiene mit immer mehr Gebühren zu belasten, darf die Bundesregierung nicht beschreiten.

Eine Herkulesaufgabe für alle

ETCS-Ausbau muss schneller kommen, aber klug gesteuert werden

Deutschland hat sich gemeinsam mit den anderen Staaten der Europäischen Union auf einen einheitlichen Eisenbahnraum verpflichtet. Entscheidender Aspekt dabei ist die Implementierung des einheitlichen Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System). Es soll grenzüberschreitende Fahrten erleichtern und perspektivisch die Kapazität des Schienennetzes deutlich erhöhen. In Deutschland soll es die PZB (punktuelle Zugbeeinflussung) und die LZB (Linienzugbeeinflussung) ablösen. Auch der „Stellwerkszoo“ (spöttisch so genannt, weil es so viele verschiedene Typen gibt) soll in diesem Zusammenhang schrittweise durch moderne ETCS-fähige elektronische Stellwerke ersetzt werden.

Allerdings ist Deutschland bisher seinen vertraglichen Verpflichtungen zur Umstellung auf ETCS, die sich vor allem auf die Ausrüstung der grenzüberschreitenden TEN-Korridore beziehen, nicht vollständig nachgekommen. Um ein Vertragsverletzungsverfahren zu vermeiden, wird derzeit im Rahmen des European Deployment Plans (EDP) ein neuer Zeitplan dafür verhandelt. Um nun aber insgesamt zu spürbaren Fortschritten zu kommen, hat die DB Netz ein neues Projekt mit dem Namen „NeuPro“ angeregt, das bis 2030/37 alle deutschen Schienenstrecken und alle Stellwerke auf ETCS umstellen soll.

mofair unterstützt ETCS und sieht es als große Chance, den Verkehrsträger Schiene zu modernisieren. Durch die Verkürzung von Blockabständen (geht nur zusammen mit den Stellwerken!) kann die Kapazität der Strecken deutlich erhöht werden. Gerade in Ballungsräumen ist das eine große Chance.

Allerdings muss angesichts der ungeheuren Fördermittel, die das Gesamtprojekt verschlingt (man spricht von ca. 25 Mrd. Euro über 15 Jahre!) sichergestellt sein, dass die gesamte Branche, also alle Nutzer, in das weitere Verfahren einbezogen werden. Denn schließlich sind nicht „nur“ die Strecken selbst und die Stellwerke betroffen, sondern auch die Fahrzeuge, die sie nutzen. Alle möglichen Konsequenzen müssen bedacht werden, darunter auch die Auswirkungen auf das ohnehin schon starke Baustellengeschehen auf den Schienen. Und selbstverständlich dürfen keine wettbewerbsverzerrenden Effekte entstehen.

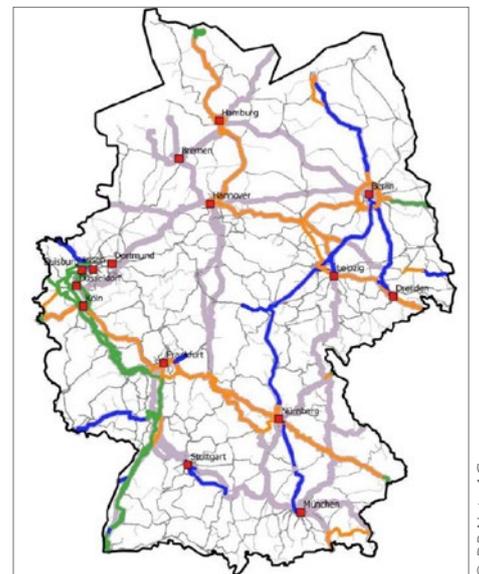
Alles Gute, GDL!

mofair gratuliert der ältesten deutschen Gewerkschaft zum 150. Geburtstag!

1867 wurde in Ludwigshafen der „Verein deutscher Lokomotivführer“ (VDL) gegründet. Zunächst ging es darum, dass sich die Lokomotivführer und ihre Hinterbliebenen gegenseitig unterstützten. Im Laufe der Jahrzehnte wurde eine echte „Gewerkschaft“ daraus, die seit 1919 auch so hieß. In den vergangenen Jahren hat



Mehr als nur Balisen: ETCS ist ein hochkomplexes System.



Die Übersicht zeigt die Strecken, die nach dem EDP ausgerüstet werden sollen. Es ist offensichtlich, dass dies eine halbgare Lösung wäre.



Claus Weselsky, Vorsitzender GDL, Dr. Matthias Stoffregen, mofair-Geschäftsführer.

sich die GDL als streitbare Vertretung des Zugpersonals etabliert und durch ihren Vorsitzenden Claus Weselsky eine hohe Bekanntheit in der Öffentlichkeit erreicht.

In vielfältigen und oft auch harten Tarifaueinandersetzungen mit der Deutschen Bahn und den mofair-Mitgliedsunternehmen hat die GDL viel für ihre Mitglieder erreichen können. Aber die GDL hat schneller als andere Wettbewerb auf der Schiene als Ordnungsprinzip anerkannt und ihre Arbeit konsequent darauf ausgerichtet.

Am 10. Mai 2017 feierte die GDL im Rahmen ihrer Generalversammlung ihren 150. Geburtstag – in ihrem Gründungsort Ludwigshafen. mofair-Geschäftsführer Dr. Matthias Stoffregen gratulierte im Namen des Vorstands und wünschte der GDL und der Bahn als Verkehrsträger insgesamt weitere erfolgreiche 150 Jahre.

Bombardier Transportation

Neues mofair-Fördermitglied I

Der Fokus von Bombardier in Deutschland liegt auf der Entwicklung und Fertigung von Bahntechnik. Bombardier Transportation als führender Hersteller von modernen Schienenverkehrstechnologien hat seine weltweite Konzernzentrale seit 2002 in Berlin.

Zu den neuesten Projekten in Deutschland zählen die S-Bahnen für die Regionen Rhein-Ruhr und Stuttgart, die TALENT 2-Flotte für den Regional- und S-Bahnverkehr sowie eine neue Generation von Doppelstockwagen für den Einsatz im Regional- und Fernverkehr. Und am neuen ICE4 für die Deutsche Bahn ist Bombardier als maßgeblicher Zulieferer von Siemens ebenfalls beteiligt. Straßenbahn-Projekte der Baureihe FLEXTY entstehen aktuell unter anderem für die Städte Leipzig, Kassel, Halle und Berlin.

BOMBARDIER
the evolution of mobility



© National Express

Die „Talent“-Triebzüge von Bombardier sind von deutschen Gleisen nicht mehr wegzudenken.

Siemens AG

Neues mofair-Fördermitglied II

Mobilität wird digital. Einfach nur rasch und effizient von A nach B zu gelangen, das wird heutzutage vorausgesetzt. Passagiere und Fahrgäste erwarten mehr – Städte, Betreiber und die Industrie müssen darauf reagieren. Die Division Mobility der Siemens AG ist der weltweit führende Anbieter von Mobilitätslösungen die den effizienten, sicheren und umweltfreundlichen Transport von Menschen und Gütern ermöglichen und so jeden Tag zur Verbesserung der Lebensqualität von Millionen von Menschen auf allen Kontinenten beiträgt. Das Leistungsangebot umfasst Schienenfahrzeuge, Bahnautomatisierung, Straßenverkehrstechnik ebenso wie Bahnelektrifizierung. Das datengetriebene Serviceangebot bietet einen, nicht nur in unserer Branche, einzigartigen Mehrwert für unseren Kunden. Intelligente Mobilitätslösungen erhöhen die Verfügbarkeiten von Infrastrukturen, optimieren die Streckennutzung und schaffen eine neue Qualität des Reisens.

SIEMENS



© Siemens AG

mireo, die Siemens-Plattform für Schienenfahrzeuge.

IMPRESSUM: mofair e.V., Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin, Tel.: 030 / 53 14 91 47-0
V.i.S.d.P.: Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.; info@mofair.de, www.mofair.de