



DIE AKTUELLEN THEMEN

Statt eines Vorworts •• Kapazität, Qualität & Kundenorientierung •• **Trassenpreise runter** •• Chance für mehr Fernverkehr •• **Das Durcheinander beenden** •• Unwettervorsorge verbessern

Statt eines Vorworts Bahnpolitik in Zeiten wie diesen

Putins völkerrechtswidriger Angriffskrieg gegen die Ukraine macht uns fassungslos. In dem Rahmen, wie es ihr möglich ist, versucht auch unsere Branche etwas beizutragen, um das Leid der Flüchtenden abzumildern.

Seit dem 1. März können Ukrainerinnen und Ukrainer bei Vorlage eines Personaldokuments kostenfrei in allen Zügen des Regionalverkehrs mitfahren, das wurde im Deutschlandtarifverbund so beschlossen. Im Fernverkehr verfahren die DB, Flixbahn und die anderen Anbieter ebenso. Die mofair-Mitgliedsunternehmen engagieren sich an vielen Stellen innerhalb und außerhalb Deutschlands dabei, die Menschen in Sicherheit zu bringen.

So schwierig der thematische Schwenk auch ist: Bei allen akuten Herausforderungen – Krieg, Pandemie – bleibt die chronische Klimakrise bestehen, wenn wir nicht beherzt gegensteuern. Daher auch in schwierigen Zeiten ein „Weichen stellen“, in der Hoffnung auf Ihre Aufmerksamkeit.



Weltweit zeigen sich Menschen wie hier in Berlin mit der angegriffenen Ukraine solidarisch.

Kapazität, Qualität & Kundenorientierung

mofair legt Plan für eine gemeinwohlorientierte Schieneninfrastruktur vor

Die im Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP geforderte „Gemeinwohlorientierung“ für die bundeseigene Schieneninfrastruktur ist eine große Chance für mehr und besseren Schienenverkehr in Deutschland.

mofair sieht einen Dreiklang aus Qualitätsorientierung der Infrastruktur, Strukturreformen bei der Deutschen Bahn AG und der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene insgesamt. Der mofair-Umsetzungsplan umfasst insgesamt elf Einzelmaßnahmen und ist [hier](#) abrufbar.

Die Qualitätsorientierung muss sich in der künftigen Satzung einer Schieneninfrastrukturgesellschaft wiederfinden. Das Vergütungssystem des Managements muss diese Ausrichtung widerspiegeln. Dabei reicht das Insistieren auf Pünktlichkeit allein nicht aus – dieses hat in der Vergangenheit auch dazu geführt, dass bereits fertig geplante Baustellen nur verschoben wurden. Vielmehr wird es komplexe Messsysteme geben müssen. „Verfügbarkeit“ der Netze wird eine zentrale Rolle spielen.

Selbstverständlich muss die Digitalisierung beschleunigt werden, um Prozesse wie Bauplanung, Baukommunikation und die Trassenvergabe und Fahrplanung auf den Stand der Technik zu bringen.

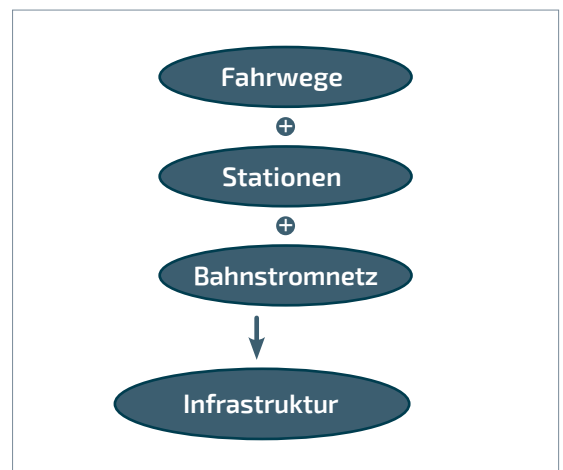
Wichtiger Hebel sind einige Strukturänderungen am heutigen Konzern DB AG. Die heutigen Infrastruktursparten der DB – Fahrweg, Stationen und Bahnstromnetz – müssen in eine neue, einheitliche Gesellschaft überführt werden. Dabei muss die heutige DB Energie, die in ihrer Doppelrolle als Stromversorger und Netzbetreiber in der deutschen Energiewirtschaft bisher eine ungerechtfertigte Sonderrolle, spielt „unbundled“ werden.

In den Aufsichtsrat der Gesellschaft sollten auf der Anteilseignerseite künftig auch Vertreter der Zugangsberechtigten, also der Eisenbahnverkehrsunternehmen (bundeseigene wie Wettbewerbsbahnen) und Aufgabenträger sitzen. Sie würden die Qualitätsausrichtung effektiv überwachen. Der Bundeseinfluss



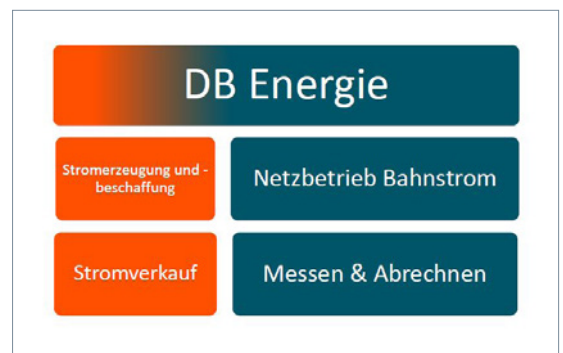
Grafik: SPD / Grüne / FDP

Die Gemeinwohlorientierung der Infrastruktur des Koalitionsvertrags.



Grafik: mofair

Zu den Monopolbereichen der heutigen DB AG gehören neben dem Gleisnetz und den Stationen auch das Bahnstromnetz.



Grafik: mofair

Heute ist die DB Energie ein kleiner integrierter Konzern im großen. Das muss geändert werden.

würde durch vertragliche Regelungen und notfalls über Gesellschafterweisungen gewahrt.

Dazu gehört außerdem eine effektive personelle Entflechtung. Funktionen, die heute bei der DB AG angesiedelt sind, aber Aufgaben für die Infrastruktur wahrnehmen, sollen künftig auch dort zugeordnet werden. Bei der DB AG sollen nur Personen verbleiben, die sich ausschließlich um die im Wettbewerb stehenden Konzernteile kümmern.

Und schließlich muss die finanzielle Entflechtung vervollständigt werden. Um zu gewährleisten, dass die „Gewinne aus der Infrastruktur in der Gesellschaft verbleiben“ (O-Ton Koalitionsvertrag), müssen die heutigen Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge beendet werden. Cashpooling und gegenseitige Kreditvergabe zwischen Holding und Infrastrukturgesellschaft gehören dann der Vergangenheit an.

Die künftige „Schieneninfrastruktur GmbH“ wird eine starke Geschäftsführung haben, die ganz auf das Ziel einer qualitativ hochwertigen Infrastrukturgesellschaft mit angemessener Kapazität und hervorragender Verfügbarkeit verpflichtet ist. Sie ist für alle Netznutzer da und würde nicht mehr im Konzernvorstand vertreten sein. Von daher ist auch klar, dass der ausscheidende DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla keine Nachfolgerin oder Nachfolger braucht.

Schließlich muss die Schiene als Verkehrsträger gegenüber Straße und Luftverkehr weiter gestärkt werden. Dazu gehören zum einen deutlich mehr Mittel in den vier Bereichen Aus- und Neubau (Bedarfsplanmittel), Instandhaltung und Ersatz (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, LuFV III), kleine und mittlere Maßnahmen sowie für die Digitalisierung. Die Trassenpreise müssen gesenkt werden – siehe dazu den nächsten Artikel.

~~AG?~~

GmbH!

Die Rechtsform der Aktiengesellschaft hat sich für die Infrastruktur nicht bewährt.



Die Kündigungen der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge sind der Angelpunkt der Strukturreform.

Grafik: mofair

Grafik: mofair

Trassenpreise runter Bahnverkehr fit machen im Wettbewerb mit Straße und Luftverkehr

Um wie gefordert die Personenverkehrsleistung der Eisenbahn bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln und den modal split im Güterverkehr auf 25 % zu steigern, müssen die Rahmenbedingungen für die Schiene deutlich verbessert werden. Während der motorisierte Individualverkehr auf Deutschlands Straßen

ohne jede Nutzungsgebühr unterwegs ist, ist auf Deutschlands Schienen nicht nur jede Bewegung, jede Fahrt kostenpflichtig, sondern auch jedes Abstellen.

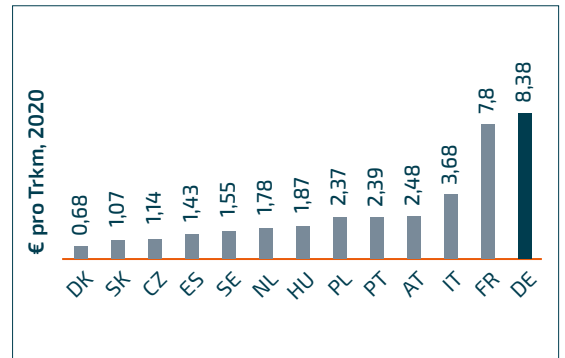
Verschärfend kommt die im internationalen Vergleich gewaltige Höhe der deutschen Infrastrukturnutzungsgebühren, vor allem der Trassengebühren, hinzu. Im Vergleich zu anderen EU-Mitgliedsstaaten liegen sie um bis zu zehnmal so hoch. Ein wesentlicher Faktor dabei ist, dass in Deutschland nicht nur die „unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs“ (uKZ), also die Grenzkosten für einen zusätzlich fahrenden Zug, erhoben werden, sondern auch so genannte Vollkostenaufschläge. Sie machen durchschnittlich 80 % des Trassenpreises pro km aus. Mit anderen Worten: Bei Anwendung des Grenzkostenprinzips würden die Trassenpreise auf ein Fünftel sinken. Die Produktion von Schienenverkehr würde schlagartig viel günstiger. Das Angebot für die Fahrgäste – und die Verlagerer im Güterverkehr – würde preiswerter. Auch dazu gibt es ein [mofair-Papier](#).

Als ersten Schritt benötigen wir die berechenbare Fortsetzung der Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr, die im Rahmen der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie ermöglicht wurde. Im Schienengüterverkehr soll die schon länger bestehende Trassenpreisförderung (TraFöG) verlängert werden. Im Haushaltsentwurf 2022 sind dazu auch Mittel vorgesehen, die weiter verstetigt werden müssen.

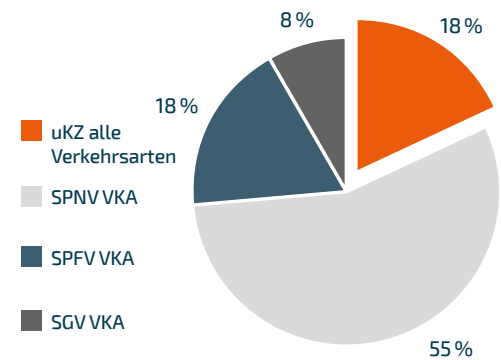
Bis zum Ende der 20. Legislaturperiode muss dann der Übergang von einer Förderlogik (nominell hohe Preise, die dann abgesenkt werden) zu einem neuen Ansatz gelingen, in dem allein die Grenzkosten erhoben werden. Das heißt, dass der Bund künftig den Anteil der Trassenpreise übernehmen muss, der heute durch den Sektor über die Vollkostenaufschläge bezahlt wird.

Ferner muss ein neues Trassenpreissystem entwickelt werden, das die bisher üblichen Preisdifferenzierungen zwischen den Verkehrsarten SPFV, SPNV, SGV und den Marktsegmenten abbildet, sofern sie sachlich gerechtfertigt und sinnvoll sind. Verwerfungen zwischen den Verkehrsarten sind dabei zu vermeiden.

Die heutige Anreizregulierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes muss in Richtung Qualitätskriterien fortentwickelt werden. Die kalkulatorische Verzinsung auf das eingesetzte Kapital der Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss deutlich abgesenkt werden, um künftige neuerliche Preisanstiege zu begrenzen.



Die deutschen Trassenpreise liegen europaweit an der Spitze.



Die Grenzkosten machen bei den heutigen Trassenpreisen durchschnittlich nur etwa 18 % aus.



Die Mittel für den Streckenausbau müssen deutlich steigen, bis auf 5-6 Milliarden bis zum Ende des Jahrzehnts.

Neben einem faireren Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Luftverkehr würden niedrigere Trassenpreise auch den Wettbewerb im Personenfernverkehr beleben. Dazu mehr im folgenden Artikel.

Chance für mehr Fernverkehr

Deutschlandtakt am Scheideweg

Der Deutschlandtakt als Prinzip – ein integrierter Taktfahrplan als Zielzustand, der als Maßstab für den systematischen Ausbau der Schieneninfrastruktur dient – ist inzwischen allgemein anerkannt und soll nun schrittweise umgesetzt werden.

Entscheidend dafür ist u. a. ein neues Trassenzuweisungsmodell, das die den Deutschlandtakt bildenden Trassen und vorhandene Kapazität bestmöglich berücksichtigt. Die Branche hat hier in den vergangenen Monaten konzeptionell einige Fortschritte gemacht.

Ein solches neues Modell hat viele wettbewerbliche Implikationen. Diese kamen bisher in der fachlichen Debatte auf Druck des Verkehrsministeriums immer zu kurz, müssen nun aber auf den Tisch. Ausführliche mofair-Positionen gibt es ebenfalls in [einem Positionspapier](#).

In der Frage zwischen einem Ausschreibungsmodell („Wettbewerb um den Markt“) oder „Wettbewerb im Markt“ plädiert mofair für eine prinzipielle Beibehaltung des Open-Access-Modells. Die Flexibilität der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Umgang mit sich wandelnden Bedürfnissen des Marktes sollte erhalten bleiben. Allerdings muss es einige Modifikationen geben.

Für die Bedienung bisher schwach nachgefragter Linien sollten gezielte Anreize gesetzt werden, etwa durch eine spezifische Absenkung der Trassenpreise. Zu diesem spezifischen Zweck lässt das Europarecht auch heute schon Preise unterhalb der Grenzkosten zu. Nur in den seltenen Fällen, in denen auch das nicht zu einer eigenwirtschaftlichen Bedienung führt, soll eine Vergabe analog des SPNV erfolgen, verbunden mit einer Bedienungspflicht. Das Vergabeverfahren kann im Auftrag des Bundes durch erfahrene SPNV-Aufgabenträgerorganisationen erfolgen.



Foto: mofair

Neue Regeln für den Fernverkehr vermeiden auch absurde Vergabeverfahren wie das für die Strecke Chemnitz-Berlin.



Foto: Wikipedia

Mehr Wettbewerb auf den Gleisen senkt die Preise für die Fahrgäste – wie hier zwischen Italien und Frankreich.

Die oft favorisierte Bündelung von Linien (im Falle eines Vergabeverfahren) oder Rahmenverträgen bzw. Trassen (bei der Zuweisung) lehnen wir ab. Sie würde de facto zu einer der Marktabschottung zugunsten des ehemaligen Monopolisten führen. Rahmenverträge zur Absicherung von Investitionen sollen für Neuanbieter vergeben werden, nicht für marktbeherrschende Unternehmen.

Der Zugang zu Fahrzeugen für neue Anbieter muss weiter verbessert werden. Angesichts der massiven Verschuldung der DB AG kann die Überführung ihrer neuen Fernverkehrsfahrzeuge (Gesamtvolumen ca. 8 Milliarden Euro) in einen Pool ein willkommener Beitrag zur Entschuldung sein. Dieser Pool kann die Fahrzeuge an verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen verleihen.

Schließlich muss der Zugang zu durchgehenden Fahrausweisen einfacher werden. Dazu sollen alle Unternehmen ihre Fahrgastinformations-, Tarif- und Vertriebsdaten sowie damit verbundene Informationen zu marktgängigen Konditionen gegenseitig freigeben. Marktbeherrschende Vertriebsportale sollen reguliert werden. Der heutige DB-Fernverkehrstarif muss perspektivisch in den Deutschland-Tarif überführt werden.



Foto: mofair

Große Vertriebsportale mit marktbeherrschender Stellung wie der DB Navigator müssen reguliert werden.

Das Durcheinander beenden

Digitalisierung der Schiene auf der Kippe?

Vor nunmehr reichlich drei Jahren wurde nach dem Vorliegen der „Machbarkeitsstudie“ des Beraters McKinsey deutlich, dass die Digitalisierung der Schiene nicht nur europarechtlich vorgegeben und technisch sinnvoll, sondern vor allem auch finanziell zu stemmen ist, wenn die Umsetzung sorgfältig geplant und dann konsequent vorangetrieben wird.

Allerdings wurde trotz der allorts zu hörenden Beteuerung, wie wichtig die Digitalisierung für die Schiene sei, nicht mehr viel Konkretes erreicht. Zwar wurde ein „Starterpaket“ mit drei Projekten geschnürt, die als erstes mit der neuen Technik ausgestattet werden sollten (Digitaler Knoten Stuttgart, Köln-Rhein / Main und der Korridor ScanMed).

Machbarkeitsstudie zum Projekt Zukunft Bahn (ETCS/NeuPro)

Kernergebnisse der Studie von McKinsey & Company für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

PRESSEINFORMATION

Stand: 19.09.2018

Grafik: BMDV

Die McKinsey-Machbarkeitsstudie ist dreieinhalb Jahre alt – sehr viel weiter ist die Digitalisierung seither nicht gekommen.

Und ein Schnellläuferprogramm für sieben Regionalstrecken gab es, als einmal Geld übrig war.

Was noch immer fehlt, ist eine klare Linie, wie die Vollausrüstung der deutschen Eisenbahninfrastruktur erreicht werden soll – denn nur diese ergibt volkswirtschaftlich Sinn. „Ein bisschen Digitale Schiene“ kostet durch Doppelausrüstung nur mehr, bringt aber keinen Kapazitätsgewinn – den wir aber dringend benötigen.

Stattdessen verlieren sich BMDV und Deutsche Bahn in kleinlichen Streitereien um die Frage, wie hoch der Eigenanteil der DB bei den Projekten sein soll. Daher wurde bisher auch nur eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet, nämlich für den Digitalen Knoten Stuttgart. Dort fließt Geld, werden Komponenten verbaut und wertvolle Erkenntnisse für den Flächenrollout gesammelt.

Für den Haushalt 2022 unmittelbar werden zusätzliche Mittel nicht mehr viele Effekte haben können. Aber durch einen grundsätzlichen Beschluss zur Gesamtfinanzierung und das Aufnehmen von Verpflichtungsermächtigungen für die kommenden Haushaltsjahre würde endlich Planungssicherheit geschaffen werden und könnte der Flächenrollout für die zweite Hälfte der Zwanzigerjahre vorbereitet werden.

Dass das nötig ist, steht außer Frage: Die Lineare Zugbeeinflussung, die Zugsicherung für den Fernverkehr, ist für 2030 abgekündigt. Wird sie jetzt nicht bald ersetzt, stehen die Züge in absehbarer Zeit still.



Grafik: DB

Die bisher einzige Finanzierungsvereinbarung für die Digitale Schiene gibt es für den Raum Stuttgart.

Unwettervorsorge verbessern

Grünschnitt unabhängig von Kassenlage

Im vergangenen Jahr war es der Wintereinbruch in der zweiten Februarwoche, 2022 brachte eine Reihe von Tiefs – Xandra, Ylenia, Zeynep, Antonia und Bibi – Sturm. Sie zeigte auf, dass die Witterungsvorsorge der DB Netz weiter mangelhaft ist. Nach DB-eigenen Angaben waren 6.000km Strecke von Sperrungen betroffen. Auf 1.000km sei die Oberleitung beschädigt gewesen. Strecken mussten gesperrt werden.



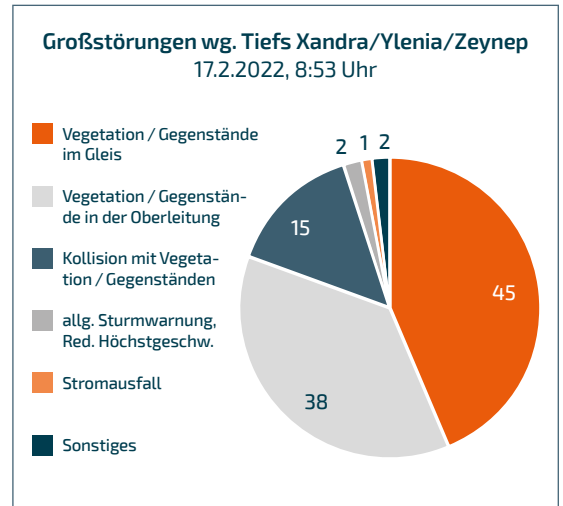
Foto: wikipedia

Wenn die Bäume so nah am Gleis stehen, droht bei Sturm Gefahr. Bei einer Autobahn wäre das undenkbar.

Einerseits war es eine große Leistung, dass nach maximal sechs Tagen alle Strecken wieder befahrbar waren. Allerdings fragt man sich, warum keine Autobahn sechs Tage lang gesperrt war. Ganz einfach: In deren Nähe gibt es keine Bäume, die auf die Fahrbahn stürzen könnten, weil Sicherheitsstreifen links und rechts der Straße konsequent freigehalten werden.

Das wäre auch bei der Eisenbahn möglich und angesichts der steigenden Zahl schwerer Sturmereignisse dringend nötig. Aber aufgrund der noch vorhandenen Gewinnorientierung der DB Netz ist das Unternehmen gezwungen zu spekulieren. An der Vegetationspflege zu sparen, d.h. schweres Gerät und Personal nicht einzuplanen, ist in den meisten Jahren billiger, nämlich wenn Stürme ausbleiben. Schlimmstenfalls können einige Züge dann ein paar Tage nicht fahren und zahlen dann auch keine Trassengebühren.

Betriebswirtschaftlich mag dieses Kalkül aufgehen, volkswirtschaftlich nicht, denn es lässt die Schäden bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen außer Acht. Von dem Imageschaden, den der Eisenbahnverkehr insgesamt erleidet, ganz zu schweigen. Gut, wenn die Gemeinwohlorientierung jetzt kommt und Qualität vor Gewinnorientierung geht.



Schon zu Beginn der Sturmserie hatte es eine ganze Menge von Kollisionen mit umgestürzten Bäumen gegeben (hier: 15 von 103 Meldungen).

Impressum

mofair e. V.

Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin | Tel.: 030 53 14 91 47-6

www.mofair.de | info@mofair.de

twitter.com/mofaireV | de.linkedin.com/company/mofair

youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ_3MTWMta_k9rpg

V.i.S.d.P.: Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V.

