



DIE AKTUELLEN THEMEN

Wie weiter nach dem KTF-Urteil? •• Viel Reformlärm um nichts? •• Plötzlich und unerwartet ••
Augenmaß in den Tarifverhandlungen

Wie weiter nach dem KTF-Urteil?

Mehr Wettbewerb wagen

Am 15. November 2023 hat das Bundesverfassungsgericht die Übertragung von 60 Milliarden Euro an Kreditermächtigungen auf den Klima- und Transformationsfonds (KTF) im Rahmen des Anfang 2022 beschlossenen 2. Nachtragshaushalts 2021 für nichtig erklärt.

Auch die Schieneninfrastruktur ist betroffen. Der zusätzliche Mittelbedarf für den Zeitraum 2024 bis 2027 war bisher auf 45 Milliarden Euro angesetzt worden. Unmittelbar betroffen vom KTF-Urteil, weil direkter Gegenstand, sind die 12,5 Milliarden Euro, die aus dem KTF fließen sollten. Aber auch die neuen Eigenkapitalerhöhungen (12,5 Mrd. Euro) stehen zur Disposition. Wie sicher die aus dem regulären Haushalt eingeplanten Mittel (11,5 Mrd. Euro) angesichts der auch in anderen Politikbereichen großen Not sein werden, scheint derzeit ebenso offen wie der künftige Umgang mit einer indirekten Neuverschuldung des Bundes über ein bundeseigenes Unternehmen (3 Mrd. Euro).

Eine genaue Übersicht über die geplante Verwendung der Mittel hatten Bund und DB bis dato nicht vorgelegt. Daher kann man die exakten Wirkungen auf die Generalsanierung der



Foto: Wikipedia – R. Lück IRL.de

Nicht unbedingt schön, aber was aus seinen Mauern nach außen dringt, hat Gewicht: Das Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe.

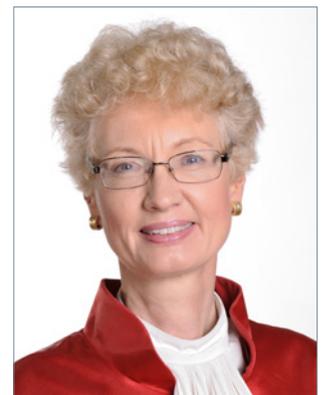


Foto: Christian-Albrechts-Universität

*Plötzlich vielleicht die bekannteste Juristin Deutschlands:
Doris König,
Vorsitzende des
Zweiten Senats.*

Hauptstrecken, auf Neu- und Ausbau sowie Digitalisierung und Elektrifizierung nicht bestimmen.

Dabei zweifelt niemand den Mehrbedarf für die Schiene dem Grunde nach an: Es müssen Wege gefunden werden, diese Mittel auch auf andere, verfassungs-, haushalts- und beihilfe-rechtlich saubere Weise zur Verfügung zu stellen.

Bundesregierung, Parlament und Branche sind aber ebenso gut beraten, Projekte zu identifizieren, bei denen das System Schiene mit verhältnismäßig geringen oder gar ohne Haushaltsmittel gestärkt werden kann. Eine Änderung der Bedingungen hin zu mehr Wettbewerb würde hier helfen. Nur zwei Beispiele, die die öffentliche Hand keinen Cent kosten würden:

Neue Data Governance

Seit Jahr und Tag fordern alle, dass der Zugang zum System für alle Fahrgäste leichter werden soll – „Tickets von Tür zu Tür“ sind das Zauberwort.

Dazu hat das Bundeskartellamt im Frühsommer eine wegweisende Entscheidung gefällt. Sie verpflichtet die DB, alle vertriebsrelevanten Daten freizugeben, auch und vor allem Echtzeitdaten, diskriminierende Werbe- und Rabattverbote zu streichen und den Vertriebspartnern endlich auskömmliche Provisionen zu zahlen. „Wie üblich“ ist die DB dagegen vor Gericht gezogen. Wenn es der Bund ernst meint, müsste er solche Schritte seiner 100 %-Tochter untersagen.

Vor allem aber müsste er mit Hochdruck Gesetzesinitiativen unterstützen, die die Data Governance klarer fassen. Jedoch hakt der „Multimodal Digital Mobility Services“ (MDMS) auf europäischer Ebene. Vom deutschen „Mobilitätsdatengesetz“ hat man seit einem vagen Eckpunktepapier vor einem halben Jahr nichts mehr gehört. Und an das Eisenbahnregulierungsgesetz und an das Allgemeine Eisenbahngesetz scheint sich das BMDV gar nicht mehr heranzutrauen.

Also braucht es erstmal weiter die Gerichte: Übereinstimmend haben das OLG Frankfurt (Oktober) und das Hanseatische Oberlandesgericht in Hamburg (Dezember) die Funktion „schnellste Verbindung bevorzugen“ im DB Navigator und auf bahn.de als irreführend bewertet. So, wie sie kalibriert war, unterdrückte sie gezielt die Fernverkehrsangebote anderer Anbieter als der DB Fernverkehr. Die DB ist nun schadenersatzpflichtig und muss zu dessen Bemessung Daten herausgeben.

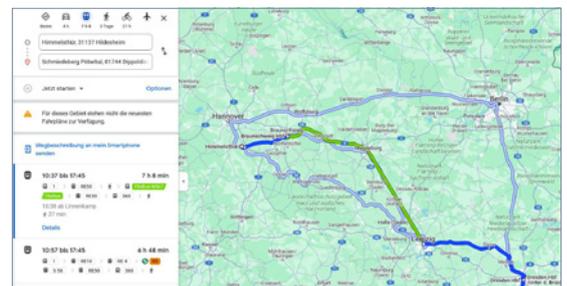
Neues Trassenzuweisungs- und Marktmodell im SPVF

Der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen im Schienenpersonenfernverkehr liegt derzeit, großzügig gerechnet, bei vier Prozent. Dabei zeigen Beispiele aus anderen EU-Mitgliedstaaten



Foto: Wikipedia – N. Nagel / CC-BY-SA 3.0

Im Bundeskanzleramt wollten die Ampel-Unterhändler Gewissheit für den Haushalt 2024 schaffen.



Screenshot: Google

Nicht nur von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof möchte man fahren, sondern auch von Pöbeltal nach Himmelsthür – egal mit welchem Betreiber.



Foto: mofair

mofair hat sich mit sechs anderen Verbänden für einen Durchbruch bei den MDMS-Verhandlungen eingesetzt.



Foto: Wikipedia – C. Braun / CCO

Das Hanseatische Oberlandesgericht hat die Deutsche Bahn sogar zu Schadenersatz verpflichtet.

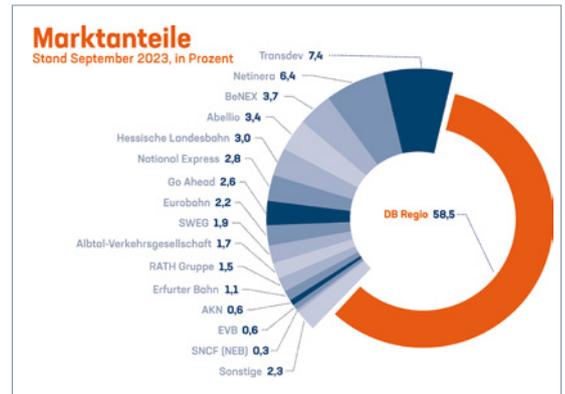
wie Tschechien, Italien, Schweden, Italien sowie neuerdings auch Frankreich und Spanien, dass Wettbewerb mehr Angebot bei sinkenden Ticketpreisen bedeutet.

Da mutet es seltsam an, dass Michael Theurer, Bahnbeauftragter der Bundesregierung, sich für mehr Wettbewerb im Fernverkehr ausspricht – aber erst nach den Generalanierungen, also nach derzeitiger Planung ab 2030 (!). Denn: Für mehr sei zurzeit die Kapazität gar nicht da. Unausgesprochen heißt das, dass Theurer die bestehende Kapazität offensichtlich der DB Fernverkehr vorbehalten möchte. Das steht sogar in klarem Widerspruch zum geltenden Recht.

Eine Revision des Wettbewerbsmodells im SPFV ist geboten. Seit Jahren diskutiert die Branche im „Runden Tisch Kapazität“ und in AGen des „Zukunftsbündnisses Schiene“, wie die Trassenvergabe künftig in Vorbereitung und im Vollzug des Deutschlandtakts aussehen soll. Nach sehr produktivem Start tritt die Debatte auf der Stelle – weil sich das Bundesverkehrsministerium einfach nicht festlegen will.

Ohne Sicherheit dazu und wie etwa Investitionen in teure Fernverkehrszüge abgesichert werden können, wird sich – durchaus vorhandenes – Kapital andere Investitionschancen suchen als neue Fernverkehrszüge für den Schienenverkehr in Deutschland. Hier werden erneut Chancen verpasst.

Zurzeit droht das deutsche Trassenpreissystem vor allem den eigenwirtschaftlichen Fern- und Güterverkehr komplett abzuwürgen: Für das Trassenpreissystem 2025 hat die DB Netz Preissteigerungen von 19,5 % im Fernverkehr angemeldet. Inflation einerseits, aber eben auch falsche politische Weichenstellungen andererseits könnten nun dazu führen, dass während der Regierungszeit der „Ampel“ Trassenpreissteigerungen im SPFV von insgesamt 32 % entstehen. Das läuft komplett gegen die Ziele von mehr Fahrgästen auf die Schiene. Es ist absehbar, dass sich die EU-Kommission das nicht mehr lange ansieht und Deutschland zu Änderungen nötigt. Die deutsche Politik aber sollte es selbst schaffen und das gesamte System der Trassenpreisbildung reformieren.



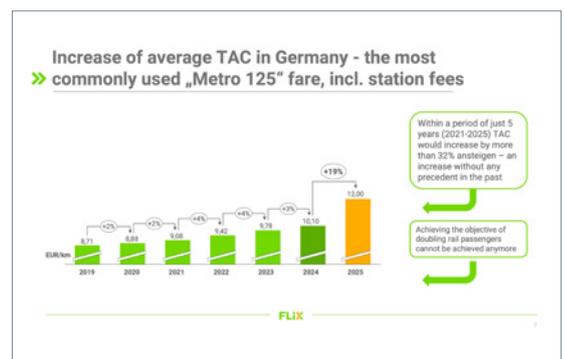
Grafik: mofair

Im SPNV ist der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen erneut leicht angestiegen; im Fernverkehr bleibt es zäh.



Foto: mofair

Bahnbeauftragter Michael Theurer bei der Vorstellung des Wettbewerber-Reports von mofair und den GÜTERBAHNEN.



Grafik: Flixtrain

Wenn nichts passiert, wird ein Fernverkehrszug mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 125 km/h künftig 12 Euro pro Trassenkilometer kosten – und damit ca. 40 % als das zweit teuerste Land in der EU, Frankreich. In Tschechien wird weniger als 1 Euro fällig.

Viel Reformlärm um nichts?

InfraGO startet am 1. Januar – fast alles bleibt beim Alten

Viel Wirbel wurde gemacht um die „gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft“, die laut Koalitionsvertrag der Ampel die bisherigen DB-Gesellschaften für das Gleisnetz und die Stationen unter einem Dach vereinen soll. Wenige Wochen vor dem Start ist offensichtlich, dass die Strukturveränderungen völlig in den Schatten gestellt werden von der Debatte über mehr Geld für die Schiene, speziell für die Generalsanierungen. Der integrierte Konzern wird überhaupt nicht angetastet. Das bisher Vereinbarte gefällt ausschließlich – Überraschung! – der DB.

In einem gemeinsamen Schreiben an die Politik kritisieren Die Güterbahnen (NEE) und mofair, die gemeinsam die Wettbewerber der DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen repräsentieren, mit dem Fahrgastverband Pro Bahn, dass es so nur teurer, aber nicht unbedingt besser zu werden droht.

Positive Ansätze

Zwar gibt es auch positive Aspekte – etwa die Idee des „InfraPlans“, also einer jährlichen, rollierenden Infrastrukturplanung des Bundes auf fünf Jahre als Auftrag an die InfraGO. Sie soll eine verlässliche ex-ante-Steuerung ermöglichen. Auch die neue Satzung der InfraGO enthält richtige Stichworte, die sich um Kapazität, Qualität und Zukunftsfähigkeit drehen. Zur konkreten Durchsetzung dieser Ziele fehlt jedoch nicht nur womöglich das Geld (s. o.), sondern vor allem die richtige Struktur. Das Spannungsverhältnis zwischen Gemeinwohl, Bundesinteresse und Konzernsteuerung wird überhaupt nicht aufgelöst.

Konzernfinanzierung weiter intransparent, Diskriminierungspotenziale bleiben

Die Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen den DB-Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Deutsche Bahn AG (Holding) bleiben erhalten und damit die Konzernfinanzierung mit all ihrer Intransparenz und ihrem Diskriminierungspotenzial. Die DB AG „herrscht“ auch künftig – nicht das Gemeinwohl.

Das Ressort Infrastruktur auf Konzernebene gibt es ebenfalls weiterhin. Das ist nicht nur überflüssig, sondern sogar schädlich, da die Infrastruktur gerade nicht in die Management-

Auch wenn der Tower gerade saniert wird: In der DB-Konzernzentrale freut man sich über die überaus zahme Bahnreform.



Foto: Wikipedia – M. Durhanic. / CC BY-SA 3.0



Foto: mofair

Die GÜTERBAHNEN, mofair und Pro Bahn haben an den Kanzler und Vizekanzler sowie Finanz- und Wirtschaftsminister geschrieben.



Foto: DB AG

Bleibt Infrastrukturvorstand der DB wie bisher und damit auch Aufsichtsratsvorsitzender der neuen InfraGO: Berthold Huber.

strukturen des Konzerns eingebunden werden darf, wenn sie dem Gemeinwohl verpflichtet sein soll. Verschärft wird dieses Problem dadurch, dass der Infrastrukturvorstand der DB AG ebenfalls wie bisher Vorsitzender des Aufsichtsrats der Infrastrukturgesellschaft sein soll.

Steuerung der neuen Gesellschaft mit untauglichen Mitteln

Das BMDV möchte seine Einheiten zur Kontrolle der DB AG und damit auch der Infrastruktur deutlich ausbauen. Es dürfte naiv sein zu glauben, dass das Ministerium mit MitarbeiterInnen, die gemäß dem Laufbahnprinzip prinzipiell in jedem Ministerium und zu jedem Thema arbeiten können, den Fachleuten der DB AG wirksam Paroli bieten können. Ohne Eigentümerstrategie und eine gesetzlich definierte Kontroll- und Steuerungskompetenz einer – vielleicht nicht im Ministerium selbst angesiedelten – Institution dürfte eine fachliche Steuerung ausbleiben.

Auch durch Finanzierung will das BMDV steuern. Angesichts bisheriger Erfahrungen und der regelmäßigen Erkenntnisse etwa des Bundesrechnungshofs ist schwer vorstellbar, wie sich bei (notwendigerweise!) deutlich mehr Mitteln effizientere Ergebnisse als bisher ergeben sollten. Das Gegenteil dürfte eintreten. Die aktuelle Debatte um die Boni des DB-Vorstands zeigt, wie weit der Weg noch ist.

Sehr große Hoffnung setzt das BMDV auf Steuerungskennzahlen. Aber auch bei noch so guten Parametern wird es wie in der Vergangenheit Ausweichbewegungen und nicht erwünschte Nebeneffekte geben.

Eine naheliegende Maßnahme, diese auszugleichen, will das BMDV aber partout nicht gehen: Nämlich VertreterInnen der Zugangsberechtigten, also von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern und ggf. auch Fahrgastverbänden, in den Aufsichtsrat der Infrastrukturgesellschaft aufzunehmen. Diese würden als Experten Fehlentwicklungen sehr schnell erkennen und dabei manche komplizierte Kennzahl überflüssig machen.

Stattdessen soll die Branche künftig über einen „Sektorbeirat“ eingebunden werden. Was diesen von seinen Vorgängern, dem Netzbeirat bei der DB Netz AG und dem Stationsbeirat bei der DB Station und Service AG, unterscheidet, ist nicht wirklich klar. Am Grundproblem, dass ein **Beirat** nur eine beratende Stimme hat, auf die ein AG-Vorstand hören oder es auch bleiben lassen kann, ändert sich nichts.

Außenaufttritt

Der Name der neuen Gesellschaft „DB InfraGo AG“ lässt wenig Bewegung erkennen. Er beginnt wieder mit dem DB-Kürzel. Das ist keine Kleinigkeit, wird doch schon bei der Benennung eine Chance vertan darzustellen, dass die Infrastruktur für alle Netz-



Foto: BBR

Von hier aus soll künftig konsequenter gesteuert werden: Das BMDV in der Berliner Invalidenstraße bzw. am Schwarzen Weg.



Foto: ThisDesign - stock.adobe.com

Steuerung darf nicht zu kompliziert werden. Mehr Transparenz und eine klarere Trennung von Infrastruktur- und Monopolbereich bringt mehr als überkomplexe Kennzahlencluster.

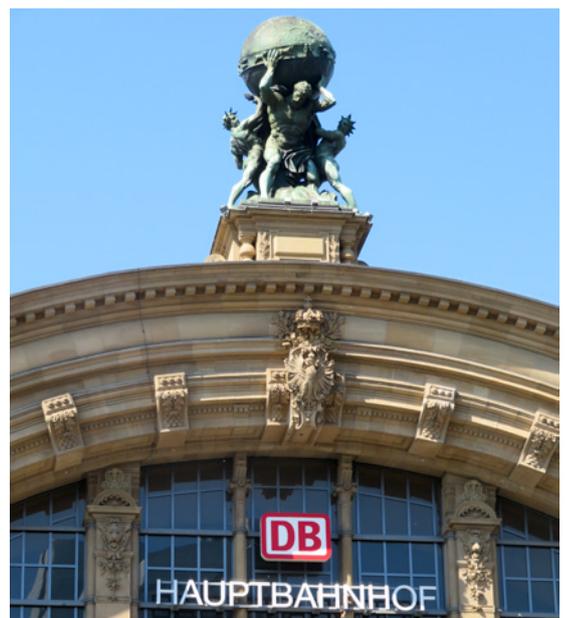


Foto: mofair

Frankfurt Hauptbahnhof: Unter Atlas prangt der DB-Keks. Dabei fahren hier auch die Hessische Landesbahn, die VIAS, der vlexx, Flixtrain, die SNCF und weitere ...

nutzer da ist. Der DB-„Keks“ auf den Bahnhöfen sorgte schon bisher für Irritationen; schließlich sind die Zeiten längst vorbei, als dort nur DB-Züge verkehrten.

Reformverbot statt Synergieeffekte

Schließlich wurde auch die einzige greifbare strukturelle Änderung, nämlich die Verschmelzung der bisherigen DB Station & Service AG auf die DB Netz AG, schon vor dem Beschluss des Aufsichtsrats Ende September durch eine Vereinbarung zwischen DB-Vorstand und den Betriebsräten sinnentleert: Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe (bisher Station & Service) bleibt auf fünf Jahre unangetastet, die Overheadfunktionen auf drei Jahre. Synergieeffekte wird es also keine geben.

Insgesamt war der Aufwand an Beratung groß, um Ergebnisse zu erzielen, die dem Istzustand erschreckend ähnlichsehen. Bei Licht betrachtet, hat der Kaiser keine neuen Kleider, sondern ist splitternackt.

Eine schöne Krone auf dem Kopf, aber nackt. Der Kaiser symbolisiert die „kleine Bahnreform“ treffend.



Illustration: matiasdelcarmine – stockadobe.com

Plötzlich und unerwartet

Koordinator für die Digitale Schiene wird – die InfraGO?

Über das „European Train Control System“ (ETCS), das als digitale Leit- und Sicherungstechnik wesentlicher Bestandteil der Digitalisierung der Schiene ist, haben wir schon häufiger berichtet. Seit einigen Jahren kämpft die Branche gemeinsam um ausreichende Finanzmittel, um die Schiene zu digitalisieren, sie damit noch sicherer zu machen, die Kapazität des vorhandenen Netzes zu erhöhen und nicht zuletzt europäische Verpflichtungen einzuhalten. Aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist vor allem die Finanzierung der On-Board-Units (OBUs), also der Empfangsgeräte in den Schienenfahrzeugen, Stein des Anstoßes. Bei ihnen handelt es sich um in die Fahrzeuge verlegte Infrastruktur, die als Infrastruktur aber dennoch vom Bund zu finanzieren ist.

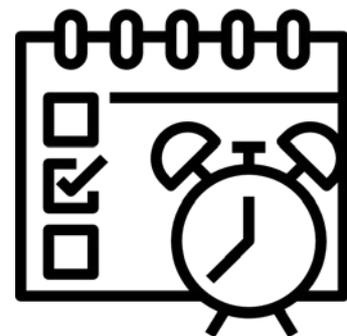
Hochkomplexes Projekt braucht Koordination

Seit fast genau so langer Zeit ist den Handelnden bewusst, dass es eine Koordination des Rollouts der ETCS-Technik geben muss. Eine Stelle muss Vorgaben zum Zeitplan machen und diesen fortschreiben, Förderverfahren vorstrukturieren, auf eine Beschleunigung der Zulassungsverfahren drängen,



So sieht er aus: Der European Vital Computer, der die ETCS-OBUs enthält.

Foto: mofair



Der Koordinator muss sich auch um die Einhaltung und die Fortschreibung des Zeitplans kümmern.

Grafik: flaticon.com

insbesondere kleinere Unternehmen auch fachlich unterstützen – und Vieles mehr.

Weit überwiegende Mehrheitsmeinung in der Branche ist, dass der Bund diese Koordinierung entweder selbst übernehmen oder eine geeignete, neutrale Stelle mandatieren muss. Allerdings hat er sich dazu über die vergangenen Jahre nicht geäußert. Zwar wurde zugesagt, gemeinsam eine Lösung zu finden, nur passiert ist nichts.

InfraGO als Koordinator?

Als es zwischenzeitlich – vor dem KTF-Urteil des Bundesverfassungsgerichts! – so aussah, als würde sich angesichts zusätzlicher Finanzmittel der bisher extrem zähe Prozess der ETCS-Ausrüstung beschleunigen, schien es aus Sicht des BMDV plötzlich eine Lösung zu geben. Da die neue „InfraGO“ nun „gemeinwohlorientiert“ sei, könne sie den Job übernehmen.

Das sorgte angesichts der vorherigen Nicht-Kommunikation des BMDV für ungläubiges Staunen in der Branche. Dabei ist unbestritten, dass die InfraGO (wie heute die DB Netz) eine Schlüsselrolle spielen wird, schließlich gehören ihr 90 % des Gleisnetzes in Deutschland. Aber ob sie die neutrale Stelle sein kann, die der Sektor braucht, ist zumindest aus drei Gründen zu hinterfragen.

Mögliche Interessenkonflikte

Zum ersten ist die InfraGo, wie oben beschrieben, in praktisch unveränderter Weise Bestandteil des DB-Konzerns und könnte geneigt sein, bei der Koordinierung ihre Konzernschwwestern, die DB-Transportunternehmen Fernverkehr, Regio und Cargo DB zu bevorzugen. Angesichts der Komplexität der Herausforderungen würde auch nicht jede Diskriminierung sofort offensichtlich.

Zum zweiten repräsentiert die InfraGO eben klassische, ortsfeste Infrastruktur und könnte daher geneigt sein, ihre eigenen Belange voranzustellen und die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen und die der Aufgabenträger im SPNV hintanzustellen. Beides muss wirksam ausgeschlossen werden.

Zum dritten gibt es neben der InfraGO noch eine Vielzahl weiterer Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU), die ebenfalls in den ETCS-Rollout einbezogen werden müssen. Auch die Landes- und kommunaleigenen sowie privaten EIU dürfen nicht benachteiligt werden.

Vertragliche Regelungen notwendig

Das erfordert umfangreiche vertragliche Regelungen, um die für die ETCS-Koordinierung zuständigen Einheiten innerhalb der InfraGO weisungsfrei zu stellen und ihre Neutralität zu



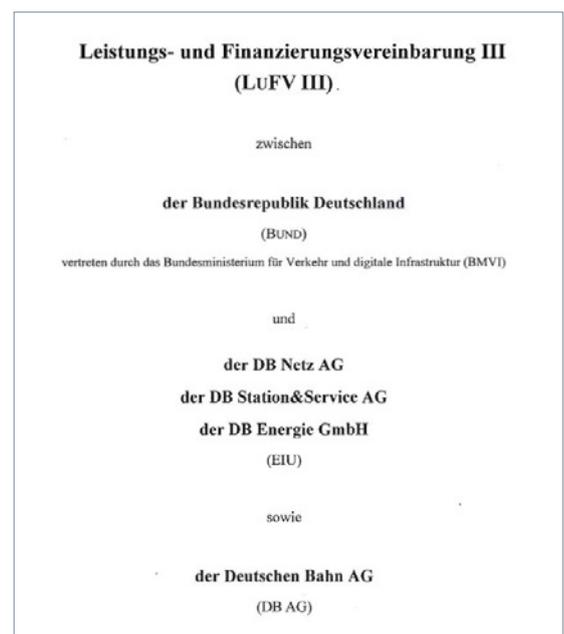
Grafik: DB Systemtechnik

DB Systemtechnik bietet Leistungen rund um Schienenfahrzeuge an. Wäre sie als Teil der InfraGO als Koordinator geeignet?



Foto: mofair

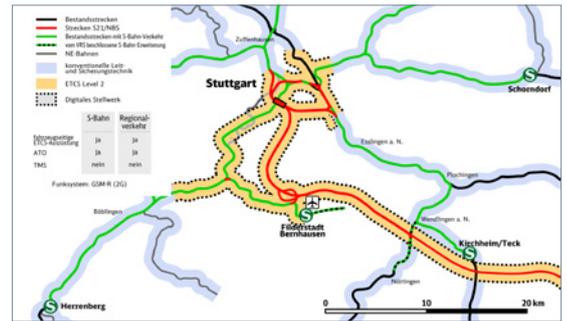
Sollen bald Geschichte sein: ortsfeste Signale.



Muss für dieses und dann die kommenden Jahre mindestens zweimal angepasst werden: Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV).

sichern. Und das in einer Situation, in der die „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ zwischen dem Bund und den bisherigen DB-EIU Netz, Station und Service sowie Energie ohnehin neu verhandelt werden muss – mit vielen Querbezügen zur ETCS-Koordinierung.

Es ist also keineswegs ausgemacht, dass die InfraGO tatsächlich schneller als eine andere Variante die Koordinierungsaufgabe wahrnehmen kann. Andere Ansätze – eine separate Stelle im BMDV, eine GmbH der Gesamtbranche und ggf. weitere, sollten ernsthaft geprüft werden. Das bisherige Zögern des BMDV darf jetzt nicht zu einer überstürzten Entscheidung führen.



Grafik: Deutsche Bahn AG

Beim Digitalen Knoten Stuttgart fungierte die DB als Koordinator. Das wird so künftig nicht funktionieren.

Augenmaß in den Tarifverhandlungen

Branche kann zu große Sprünge nicht verkraften

Die laufenden Tarifverhandlungen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) mit der Deutschen Bahn und mit einigen Wettbewerbsbahnen halten Deutschland in Atem. Die Auseinandersetzungen sind aber keineswegs nur für die betroffenen Fahrgäste relevant, sondern für die Entwicklung des Sektors insgesamt.

Die bekannt gemachten Forderungen betreffen nicht nur eine spürbare Anhebung der Tabellenentgelte, sondern eine Vielzahl anderer Aspekte wie die Einführung der 35-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich, den Umgang mit Überstunden etc.

Würden diese Forderungen 1:1 umgesetzt, bedeutete das für die Verkehrsunternehmen eine Steigerung der Lohnkosten um rund 50 % – einmal ganz abgesehen davon, dass das hierfür zusätzlich benötigte Personal nicht vorhanden ist, und auch nicht mal so eben beschafft werden kann.

Auswirkungen im Regional- ...

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gibt es langlaufende Verkehrsverträge mit sehr niedrigen Margen. Ein solcher Kostenschok würde die Verträge auf einen Schlag notleidend machen. Zwar sind die Personalkosten in den Verkehrsverträgen indiziert, d. h. die zuständigen Aufgabenträger der Länder akzeptieren eine gewisse Personalkostensteigerung bei den



Foto: Wikipedia - Renardo la vulpo / CCO

Wenn die Lokführer streiken, geht bei den bestreikten Unternehmen nicht viel.



Grafik: moFair

Wenn sich die Kosten auf einen Schlag um 50 % erhöhen, geht jedem Unternehmen die Puste aus.

Verkehrsunternehmen. Die dafür angewendeten Indizes sind aber nicht passgerecht, weil nicht branchenspezifisch.

Selbst in Verkehrsverträgen, in denen der neue, spezifische „Personalkostenindex“ (PKI) herangezogen wird, würden die massiven Personalkostensteigerungen nur teilweise berücksichtigt. Neue, nicht unmittelbar monetäre Kostentreiber wie veränderte Dienst- und Ruhezeitregelungen müssten erst „monetarisieren“ und in die Berechnung des PKI überführt werden. Diese und weitere Effekte werden darüber hinaus jeweils mit zeitlicher Verzögerung berücksichtigt: Die Kosten für die EVU steigen unmittelbar, der Entlastungseffekt jedoch würde frühestens im Folgejahr spürbar.

Wird nicht gegengesteuert, werden sich bei Ausschreibungen noch weniger oder gar keine Verkehrsunternehmen mehr bewerben. Weniger Wettbewerb bedeutet aber noch stärker steigende Preise, womöglich Monopolpreise für die Aufgabenträger, wenn nur die DB Regio als bundeseigenes Unternehmen als Bieter übrigbleibt. Die Errungenschaften des Wettbewerbs der vergangenen Jahrzehnte drohen verloren zu gehen. Das Angebot müsste gekürzt werden.

... und im Fernverkehr

Im SPNV ist die Lage anders, weil es hier keine Verkehrsverträge gibt: Steigende Personalkosten würden sich unmittelbar in steigenden Ticketpreisen von bundeseigenen und Wettbewerbsbahnen niederschlagen. Ähnliches gilt für Frachtraten im Schienengüterverkehr. Beides schwächt die Schiene im Vergleich zur Straße. Das kann niemand ernsthaft wollen.

Alle Handelnden tragen Verantwortung für die Branche

Angesichts des dramatischen und sich in den kommenden Jahren noch verstärkenden Personalbedarfs ist es grundsätzlich richtig, die Berufsbilder im und rund um den Eisenbahnverkehr noch attraktiver zu machen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden dafür alles in ihrer Macht Stehende veranlassen. mofair fordert die übrigen Beteiligten auf, das Ihre zu tun:

Den **Gewerkschaften** muss klar sein, dass sie ihre Forderungen nicht von jetzt auf gleich durchsetzen können. Personalkostensteigerungen um 50 % innerhalb einer Tarifrunde sind von keinem Arbeitgeber, in keiner Branche leistbar.

Die **Aufgabenträger** als Besteller im SPNV dürfen nicht so tun, also gingen sie diese Fragen nichts an. Zwar sind sie nicht Tarifpartei. Sie haben aber die Verantwortung, den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Spielräume zu eröffnen, damit sie prinzipiell akzeptable Forderungen der Gewerkschaften überhaupt

Personalkostenindex SPNV

Deutschland, Jahre

Warenkorbperiode 1 (2020 = 100)

2020	2021	2022	2023	2024
100	103,0	107,0		

Stand: 06.03.2023 / 18:00:00

Dieser Index wird jährlich im März auf der Homepage des Bundesverbandes SchienenNahverkehr e.V. veröffentlicht.

So sah der Personalkostenindex für 2022 aus. Damit kommen wir nicht weit.



Ohne funktionierenden SPNV-Wettbewerb droht der Rückfall in alte Zeiten, etwa der BR 628.



Bahnberufe müssen noch attraktiver werden, da sind sich alle einig. Der Weg dahin ist aber noch nicht geeint.

finanzieren können, ohne sich selbst dauerhaft zu schädigen. Ein erster Schritt ist die Anwendung des PKI in allen Verkehrsverträgen und seine zügige Fortschreibung.

Der **Bund** schließlich muss erkennen, dass er die Regionalisierungsmittel weit über das bisherige Maß hinaus anheben muss, um seiner Verpflichtung aus Art. 106a GG nachzukommen. Geschieht das nicht, ist an eine Ausweitung des Angebots, das für ein Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr benötigt wird, gar nicht zu denken.

Die jüngst bekannt gewordene ‚Einigung‘ der Ampel, die Regionalisierungsmittel für 2024 um 350 Millionen Euro zu kürzen, weist in die völlig falsche Richtung. Nicht nur, dass damit das Deutschlandticket weiter geschwächt und die Ministerpräsidentenkonferenz desavouiert wird. Es stellt sich grundsätzlich die Frage, wie ernst es die Regierung mit dem Umstieg auf die klimafreundliche Schiene meint.

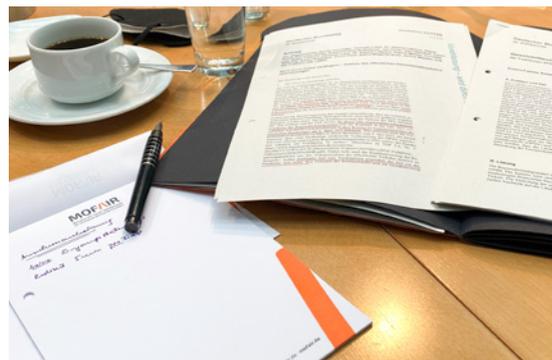


Foto: mofair

Die Regionalisierungsmittel müssen weiter steigen, um wenigstens das bestehende Regionalverkehrsangebot auf der Schiene weiter bieten zu können.



Impressum

mofair e. V.

Marienstraße 3 | 10117 Berlin | Tel.: 030 50 93 13 04-1

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.

