

WEICHEN STELLEN

Der Politikbrief von

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

Fahrgastschonender Bauen

Verbesserung beim Baustellenmanagement nötig

Fahrgäste spüren es: Es gibt immer mehr Baustellen im Schienennetz. Und das ist auch gut so, denn die Infrastruktur muss deutlich besser werden. Mofair hat gemeinsam mit seinen Partnern die Situation analysiert und macht vier konkrete Vorschläge, wie „fahrgastschonender“ gebaut werden kann.

Mit der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (LuFV) zwischen dem Bund und der Netztochter der Deutschen Bahn gelang der Schritt hin zu einer planvollen Entwicklung der Infrastruktur. Allerdings waren die vorgesehenen Mittel noch nicht ausreichend, um die Anlagen umfassend auf einen guten Stand zu bringen. Selbst die LuFV II wird erst gegen Ende ihrer Laufzeit 2019 dafür sorgen, dass das Alter der Anlagen nicht weiter steigt. Erst danach kann der Instandhaltungstau langsam aufgelöst werden. Und die wirklich komplexen Maßnahmen – Erneuerungen von Brücken und Tunneln – kommen erst noch.

Mehr Baustellen verlangen allen Beteiligten eine Menge ab. Vor allem den Fahrgästen, die in der Hoffnung auf eine bessere und schnellere Bedienung in der Zukunft erst einmal Komforteinbußen, Zugausfälle und Schienenersatzverkehr hinnehmen müssen. Viele organisieren sich während der Bauzeit anders, bilden Fahrgemeinschaften oder steigen gar wieder auf das Auto um. Es ist nicht immer sicher, dass diese bisherigen Stammkunden später wieder zurückkommen. Also muss das Management der Baustellen verändert werden. Die großen Verkehrsunternehmen des Schienenpersonennahverkehrs schlagen dazu vor:

1. Es müssen mehr Baustellen in die Fahrpläne aufgenommen werden, d.h. die Auswirkungen der Baustellen müssen realistischer berücksichtigt werden. Bislang werden oft zu viele Fahrten bei baustellenbedingt zu geringer Kapazität vorgesehen. Dann stellt sich heraus, dass der ambitionierte Baufahrplan doch nicht gefahren werden kann. Der Unmut bei den Fahrgästen ist dann immens. Künftig sollen im Zweifel eher weniger Fahrten angeboten werden – diese dann aber deutlich zuverlässiger und pünktlicher fahren.

2. Baustellen sollten fahrgastorientiert geplant und durchgeführt werden. Es muss vermehrt eingeleisige Verkehrsführungen statt der meist finanziell günstige-



Gebaut werden muss – auf das „Wie“ kommt es an



Auch wenn Cartoons meist gut ankommen: Baustellen sind anstrengend für die Fahrgäste

ren Vollsperrungen geben. Bei Brückenbauarbeiten sollten wie beim Autobahnbau bei Bedarf Behelfsbrücken aufgebaut werden, um weiträumige Umfahrungen oder Schienenersatzverkehr zu vermeiden. Diese Änderungen sind nur möglich, wenn von der heutigen Genehmigungspraxis für Infrastrukturprojekte – jedes einzelne Projekt soll für sich genommen so preiswert wie möglich umgesetzt werden – abgegangen wird. In einer neuen LuFV III müssen externe Kosten stärker berücksichtigt werden, von den Kosten des Schienenersatzverkehrs bis hin zu zurückgehenden Fahrausweiseinnahmen. Dies wird dazu führen, dass sich der Bund etwas stärker finanziell engagieren muss und/oder dass sich die Modernisierung der Infrastruktur über einen längeren Zeitraum erstrecken wird. Wenn es damit aber besser gelingt, die Fahrgäste dauerhaft zu binden, wäre das eine lohnende Investition.

3. Das finanzielle Anreizsystem für DB Netz, Zusagen zu Baustellenzeitplänen tatsächlich einzuhalten, muss effizienter werden. Zu oft kommt es vor, dass Baustellen viel länger dauern als geplant, dass sie kurzfristig verschoben werden etc. Wie in anderen Vertragsverhältnissen auch, sollten hier Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden können. Das mofair-Mitgliedsunternehmen Transdev hat Schritte zu einer gerichtlichen Klärung eingeleitet.

4. Schließlich sollten die Eisenbahnverkehrsunternehmen nur noch für die Schlechtleistungen (Zugausfälle, Verspätungen, etc.) haften und Vertragsstrafe zahlen, die sie wirklich zu verantworten haben. Bisher muss DB Netz für Schlechtleistungen, also für einen schlechten Zustand der Infrastruktur, und die daraus folgenden Schäden bei den Verkehrsunternehmen keinen Ausgleich leisten. Die Verkehrsunternehmen ihrerseits müssen jedoch für Schlechtleistungen gegenüber den Bestellern, also den Aufgabenträgern, geradestehen, und Vertragsstrafen zahlen, wenn Infrastrukturmängel die Ursache Schlechtleistungen sind. Künftig sollte jeder Beteiligte für das haften, was er direkt beeinflussen kann: DB Netz muss die Verantwortung für Schlechtleistungen bei der Infrastruktur übernehmen.

Mofair wird mit seinen Partnern aus Politik, Verwaltung und der Bahnbranche an einem „Runden Tisch“ bilden um mit einer intelligenten Infrastrukturmodernisierung die Schiene insgesamt stärker zu machen.



Beim Bauen auch immer gleich an die Fahrgäste denken!



Es muss sich für DB-Netz lohnen, dass die Baustelle rechtzeitig abgeschlossen wird.

REGULIERUNG

Trassenpreisbremse wichtiges Signal Eisenbahnregulierungsgesetz in Kraft getreten

Was lange währte, wurde auch gut: Am letzten Tag vor der parlamentarischen Sommerpause hat nach dem Bundestag auch der Bundesrat das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) beschlossen, so dass es im September in Kraft treten konnte. Formal dient es der Umsetzung einer EU-Richtlinie in deutsches Recht und folgt ihr in den meisten Fällen recht genau. Es macht detaillierte Angaben sowohl zur Zugangsregulierung – Wer darf wann, wie

und zu welchen Bedingungen auf den Schienennetzen fahren? – als auch zur Entgeltregulierung – Was darf das kosten? Für diese Fragen wird die Rolle der Bundesnetzagentur deutlich gestärkt. So wird es für die Trassenentgelte Beschlusskammern geben. Angesichts der bisherigen Erfahrungen mit Diskriminierungen sieht es mofair mit gemischten Gefühlen, dass die Beschlüsse der Kammern als „billiges Entgelt“ gem. § 315 BGB gelten sollten, gegen die es keine zivilrechtliche Kontrolle gibt. Es wird sich zeigen, ob dieses neue Regime wirklich für ausreichend Transparenz sorgen kann.

Ein sehr wichtiges Element des neuen Gesetzes hat aber mit Regulierung eigentlich nicht viel zu tun: Im § 37 wurde festgelegt, dass die Trassen und Stationsgebühren, jeweils bezogen auf die einzelnen Bundesländer, jeweils nur um 1,8% pro Jahr steigen dürfen. Dies ist der Wert, auf den sich Bund und Länder als jährliche Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel geeinigt hatten. In den vergangenen Jahren waren die Infrastrukturentgelte jeweils deutlich stärker als die Regionalisierungsmittel gestiegen, so dass die Aufgabenträger immer weniger Geld für die Bestellung der tatsächlichen Verkehrsleistung zur Verfügung hatten. Dass dieser Trend nun gestoppt ist, ist ein großer verkehrspolitischer Erfolg. Es bleibt zu hoffen, dass die Aufgabenträger, denen durch die gleichzeitige absolute Erhöhung der Regionalisierungsmittel mehr Mittel als zuvor zur Verfügung stehen, nun tatsächlich spürbare Mehrbestellungen auslösen. Die kommenden Jahre werden zeigen, inwiefern das ERegG in der jetzigen Form mehr Verkehr auf die Schiene bringen kann.



Foto: Staffregen

Das „Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich“: Die Drucksache hatte schließlich gut 450 Seiten!

Personalübergang einheitlich regeln

Praxisnahe Lösungen gefragt

Ende 2015 wurde das Vergaberechtsmodernisierungsgesetz novelliert. Hauptziel war es, viele bestehende Regelungen zu vereinheitlichen und auf einen europarechtskonformen Stand zu bringen. Mitbetroffen sind Vergaben im Schienenpersonennahverkehr. Konkret geht es um die Frage, welche Folgen der Wechsel von einem betreibenden Unternehmen zu einem anderen auf das Personal des Altbetreibers hat. Die EU-Verordnung 1370/07 gibt vor, dass der Aufgabenträger einen Übergang des Personals anordnen kann. Die neue Fassung des deutschen Rechts sieht nunmehr (in §131 Abs. 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, GWB) vor, dass der Aufgabenträger den Personalübergang vorsehen soll. Es wird also nur noch in begründeten Ausnahmefällen keinen „angeordneten“ Übergang des Personals mehr geben.

Das Gesetz ist seit April 2016 in Kraft und gilt für alle neuen Vergabeverfahren. Allerdings ist die konkrete Umsetzung nicht einfach: Der Übergang wird laut Gesetz so gestaltet, als würde ein Betriebsübergang nach §613 a BGB stattfinden. Dies ist aber nicht der Fall, denn es gibt keine direkte Vertragsbeziehung zwischen Alt- und Neubetreiber.

Also arbeiten derzeit alle Beteiligten an einem einheitlichen Vorgehen. Beteiligte sind die Aufgabenträger und ihr Dachverband, die BAG-SPNV, die Arbeitgeberverbände, die Verkehrsunternehmen sowie die beiden Gewerkschaften EVG und GDL. Für mofair sind folgende Punkte besonders wichtig:



Foto: Frank Ossenbrink

Möglichst viele offene Fragen sollten über Tarifverträge geklärt werden; hier: GDL-Chef Claus Weselsky (Mitte) Hier zwischen mofair-Präsident Stephan Krenz (links) und mofair-Schatzmeister Christian Schreyer

- ▶ Aufgrund des Gesetzes soll nur das unmittelbar für die Verkehrsleistung benötigte Personal übergehen (§131 Abs. 3 Satz 2 GwB), d.h. Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter, ggf. Bereitsteller, nicht aber beispielsweise Verwaltungsmitarbeiter. Weitergehende gesetzliche Ansprüche bestehen nicht. Allerdings werden die Neubetreiber auch darüber hinaus großes Interesse daran haben, gutes und motiviertes Personal zu übernehmen.
- ▶ Welche bzw. wie viele Mitarbeiter konkret nach Gesetz übergehen, wird entschieden (qualitativ und quantitativ) durch das Personalkonzept des Neubetreibers. Andernfalls würden Neubetreiber quasi gezwungen, nicht erfolgte Strukturanpassungen der Vergangenheit fortzuschreiben.
- ▶ Das einheitliche Verfahren soll zügig gefunden werden, um Planungssicherheit zu erlangen.
- ▶ Alle 27 Aufgabenträgerorganisationen sollen die Regeln bundesweit einheitlich handhaben, um Verfahren nicht übermäßig kompliziert zu machen.
- ▶ Altbetreiber und Aufgabenträger sind aufgerufen, die kalkulationsrelevanten Angaben umsichtig zu geben. So werden faire Bedingungen bei der Angebotskalkulation ermöglicht.

Ein einheitliches Verfahren zu finden, ist anspruchsvoll. Aber die Zeichen stehen gut, dass es gelingt, denn alle Beteiligte ziehen an einem Strang.

IN EIGENER SACHE

Keolis neu bei mofair

Mofair repräsentiert seine Zielgruppe nun noch besser, denn mit Keolis Deutschland ist ein weiteres großes Verkehrsunternehmen Mitglied des Branchenverbandes geworden. Unter der Marke „Eurobahn“ leistet das Unternehmen vorwiegend in Nordrhein-Westfalen derzeit gut 11 Mio. Zug-km pro Jahr, die sich in den kommenden Jahren nahezu verdoppeln werden, u.a. durch den Gewinn des Teutoburger- Wald- Netzes und die Übernahme einiger Linien der S-Bahn- RheinRuhr.



Das französisch-kanadische Unternehmen gehört zu den Großen unter den SPNV-Unternehmen in Deutschland

mofair und NEE mit neuer Geschäftsstelle

Mofair setzt sich für den Wettbewerb im Personenverkehr auf der Schiene ein, das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen tut seit langem erfolgreich Vergleichbares für den Güterverkehr. Seit dem 1. September haben beide Verbände eine neue, gemeinsame Geschäftsstelle mitten im Berliner Regierungsviertel, in der Reinhardtstraße 46.



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