

# WEICHEN STELLEN

Der Politikbrief von

## MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

### DAS AKTUELLE THEMA

## Anerkennung = Verkauf!

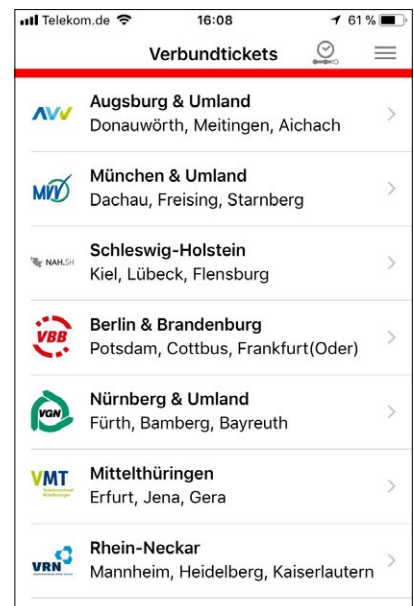
### Fahrausweisvertrieb muss dringend geöffnet werden

Der Fahrausweisvertrieb bleibt eines der Haupthindernisse für eine Marktanteilssteigerung der Schiene. Nicht genug damit, dass die Vielfalt von weit über hundert verschiedenen Tarifsystemen viele potenzielle Fahrgäste abschreckt: Auch der Ticketkauf wird ihnen oft nicht leichtgemacht. Ein wesentlicher Grund dafür ist die „historisch gewachsene“, aber heute nicht mehr zu rechtfertigende, marktbeherrschende Stellung der Deutschen Bahn, namentlich ihrer Vertriebstochter. mofair hat dazu ein [Positionspapier](#) herausgebracht. Auch medial wurde dieses Thema aufgegriffen (siehe FAZ vom 16. Februar 2018; „Bahn-Rivalen sehen sich beim Ticketverkauf im Nachteil“).

Zwei der drängendsten Kritikpunkte: Die Deutsche Bahn als „Eigner“ des Bahntarifs für den Regionalverkehr außerhalb von Verkehrsverbänden („C-Preis“) gestattet den Wettbewerbsbahnen nur den Vertrieb von Fahrausweisen in den Netzen, in denen diese selbst fahren, zuzüglich so genannter ausbrechender Verkehre. Ein Beispiel: Die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft darf Fahrausweise zwischen Parchim und Wittenberge (in ihrem eigenen Netz) verkaufen, auch zwischen Parchim und Hamburg (aus ihrem Netz ausbrechend, nur für Regionalzüge), aber nicht zwischen Hamburg und Kiel (außerhalb ihres Netzes). Umgekehrt gilt diese Einschränkung nicht: Selbstverständlich verkauft die DB Tickets zwischen Parchim und Wittenberge – obwohl sie selbst dort nicht fährt.

Zum anderen gestattet die Deutsche Bahn den Wettbewerbsbahnen den Verkauf von Fernverkehrsfahrausweisen nur über Automaten, und das nur befristet, und selbst das nur dann, wenn diese Automaten im Auftrag eines SPNV-Aufgabenträgers betrieben werden. Diese Einschränkungen machen das Angebot unattraktiv – zum Schaden aller Fahrgäste, denen man den Ticketkauf doch erleichtern sollte.

Union und SPD haben sich im Koalitionsvertrag zur multimodalen Mobilität und zu „Open Data“ bekannt. Das muss nun mit Leben gefüllt werden. mofair fordert, dass alle relevanten Fahrplandaten, auch in Echtzeit, sowie Tarif- und Vertriebsdaten aller Betreiber des öffentlichen Verkehrs diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden. Jedes Verkehrsunternehmen, das Fahrausweise anderer Anbieter anerkennt (und das ist im Schienenverkehr gesetzlich vorgeschrieben!), muss diese Fahrausweise auch verkaufen können.



© Deutsche Bahn AG

So wie der DB Navigator Verbundtickets verkaufen kann, müssen auch Wettbewerber der DB Fernverkehrstickets verkaufen können.



© mofair

Hier sollte auch noch eine Bubble für den Fernverkehr hinzukommen: Fahrausweisautomat der Bayerischen Oberlandbahn am Hauptbahnhof München.

# Klares Bekenntnis zur Bahn

## Aber: kaum Wettbewerb im Koalitionsvertrag

Die „regierungslose“ Zeit findet nun bald ein Ende. Anfang Februar wurde der Entwurf des Koalitionsvertrags veröffentlicht. Der Verkehr-, speziell der Schienenteil war nicht so umstritten wie andere Politikfelder.

Insgesamt kann man mit den Festlegungen zur Schiene zufrieden sein. Es wird gesehen, dass das Erreichen der Klimaziele nur mit einer deutlichen Stärkung der Schiene möglich sein wird. Besonders heraus sticht die sehr ambitionierte Forderung, die Zahl der Fahrgäste im Schienenverkehr bis 2030 zu verdoppeln.

Der Entwurf des Koalitionsvertrags schreibt nun die Umsetzung des Deutschland-Takts fest. Dass dabei die Politik den Zielfahrplan, d. h. das Angebot und seine Qualität bestimmt, ist richtig. Ein logischer nächster Schritt wäre eine stärker wettbewerblich ausgerichtete Organisation des Fernverkehrs, etwa mit der Ausschreibung und Vergabe von Fernverkehrsnetzen. Diese erwähnt der Vertrag jedoch nicht.

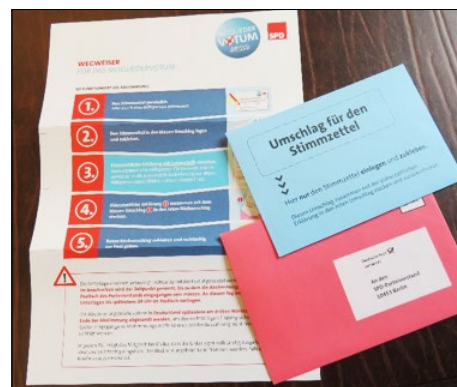
Positiv ist, dass sich die Koalitionäre nicht nur zur Verstärkung und Erhöhung der Infrastrukturmittel bekennen. Sie haben ferner erkannt, dass während des derzeitigen Abbaus des Sanierungsstaus die Kapazität des Netzes ein eigenständiges Kriterium sein muss, an dem die konkreten Baumaßnahmen ausgerichtet werden. Dieses soll sich in der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) mit einem passgenauen Anreizsystem wiederfinden.

Einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz auf der Schiene bringt die weitere Elektrifizierung – CDU/CSU und SPD streben eine Erhöhung der Elektrifizierungsquote von knapp 60 % auf 70 % des Netzes bis 2025 an. Die gleichzeitige Förderung von alternativen Antrieben passt dazu. Sie schafft gute Alternativen für die Strecken, deren Elektrifizierung nicht wirtschaftlich ist.

Die Digitalisierung der Schiene und des öffentlichen Verkehrs insgesamt unterstützen wir. Daher ist eine Bundesförderung von ETCS, wie sie Union und SPD nun wollen, grundsätzlich richtig. Wichtig ist aber, dass von Anfang an alle Nutzer der Schiene von ETCS gleichermaßen profitieren und eine Diskriminierung – etwa bei der Nutzung von ETC-Daten – ausgeschlossen wird. Die On-Board-Units in den Fahrzeugen sind quasi „in die Fahrzeuge verlegte Signale“ und müssen als Teil der Infrastruktur finanziert werden.

mofair begrüßt sehr, dass es künftig einen ‚hochrangigen Beauftragten‘ der Bundesregierung geben soll, der die verschiedenen Aspekte der Bahnpolitik über die Ressortgrenzen hinweg koordiniert. Dieser kann dem System Bahn ein Gesicht und eine Stimme geben – unternehmensübergreifend.

Kritisch bewertet mofair am Koalitionsvertrag das relativ starke Bekenntnis zum integrierten Konzern DB AG. Dass die Infrastrukturgesellschaften als natürliches Monopol nicht privatisiert werden sollen, ist sicher richtig. Die Festschreibung volkswirtschaftlicher Ziele in den Satzungen der DB Netz AG, der DB Station und Service AG **und** der Deutschen Bahn AG als Muttergesellschaft aber können die problematische Vermischung von Infrastruktur und Betrieb im DB-Konzern weiter verstärken.



Nach dem positiven Ausgang des SPD-Mitgliedervotums kann der Koalitionsvertrag nun umgesetzt werden.



NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) unterstützte in einem Gespräch mit mofair-Präsident Stephan Krenz die Forderung nach kapazitätsorientiertem Bauen.



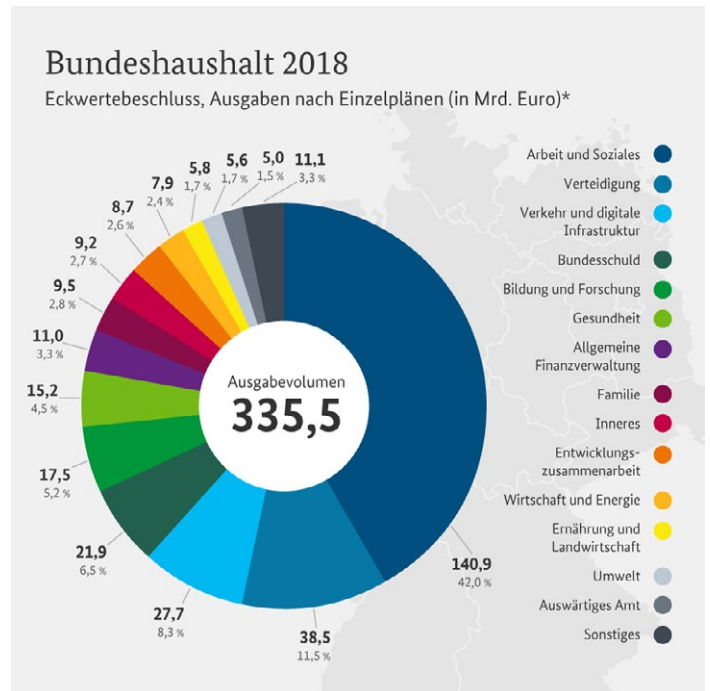
ETCS ist in einigen Nachbarländern schon sehr viel weiter entwickelt. Hier eine Halt-Tafel – das eigentliche Signal wird dann nicht mehr benötigt – in der Schweiz.

Der im SPNV und im Schienengüterverkehr so erfolgreiche Wettbewerb würde dadurch geschwächt.

Eine Schwäche des Vertragsentwurfs ist, dass für die verschiedenen Projekte – außer für die begrüßenswerte Aufstockung der Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) um eine Milliarde Euro – keine Finanzierung hinterlegt ist. Es wird damit den Haushaltsdebatten der kommenden Jahre überlassen, eine angemessene Finanzierung zu sichern.

mofair hatte im Vorfeld der Bundestagswahl eigene „10 Punkte für die Bahn von morgen“ veröffentlicht, die auf den drei „Kernforderungen“ von insgesamt acht Verbänden der Bahnbranche aufbauten und sie weiter konkretisierten.

*Im Haushaltsentwurf 2018 war nicht einmal die politisch bereits fest zugesagte Halbierung der Trassenpreise für den Güterverkehr enthalten – von weitergehenden Projekten ganz zu schweigen.*



## „Nulltarif“ – Rückenwind für den ÖV?

### Gutes und zuverlässiges Angebot wichtiger als Fahrpreis

Schaffte es die Verkehrspolitik im Zusammenhang mit den Verhandlungen zum Koalitionsvertrag kaum in die Schlagzeilen, gelang das Bundesumweltministerin Barbara Hendricks und den Ministern Schmidt (Verkehr) und Altmaier (Finanzen und Kanzleramt): In einem Brief an die EU-Kommission schlugen sie als eine Maßnahme, um Fahrverbote gegen Dieselfahrzeuge in Innenstädten zu verhindern, vor, in zunächst fünf deutschen Städten einen kostenfreien Nahverkehr anzubieten. Auffällig in diesem Zusammenhang ist, dass diese sehr weitreichenden Idee mit keiner Silbe Erwähnung im Koalitionsvertrag fand.

Nun ist es immer gut, wenn der öffentliche Verkehr in politischen Diskussionen als Teil der Lösung – zu Recht! – wahrgenommen wird. Trotzdem ist Freude (noch) fehl am Platz. Viele Untersuchungen zur Verkehrsmittelwahl haben gezeigt, dass der Fahrpreis für die meisten Menschen nur ein nachrangiges Kriterium ist. Viel bedeutender ist das Verkehrsangebot an sich, also Bedienqualität, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Sauberkeit.

Daher muss die Debatte vor allem über einen drastischen Ausbau des Angebots, die dafür notwendige Infrastruktur, die Fahrzeuge und eine noch bessere Verzahnung aller Angebote, gern auch mit digitalen Mitteln, geführt werden. Und nicht zu vergessen: Solange Autofahren immer noch so attraktiv ist (keine nutzungsabhängige PKW-Maut, Parken in den allermeisten Fällen zum Nulltarif, Dieselpriileg etc.), bleibt der Wunsch zum Umsteuern wenig glaubwürdig.



Gutes Angebot und guter Service sind oft wichtiger als der Fahrpreis.



Auch mit dem „Nulltarif“ für Einwohner der Stadt, wie hier in der estnischen Hauptstadt Tallinn, gibt es nach wie vor Vertriebs- und Kontrolltechnik.

# „Deutlich mehr Kapazität 2030“

## Wie kann das praktisch gehen?

Die Antworten der Diskussionsteilnehmer bei der Wettbewerbstagung der BAG-SPNV zeigten: Die **eine** Lösung wird es nicht geben, aber es gibt einen ganzen Werkzeugkasten voller Einzelmaßnahmen. Insgesamt lässt sich damit viel bewegen.

Frank Sennhenn (Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG) wies darauf hin, dass die größeren Zeitverzögerungen eher im Vorfeld entstünden, weswegen es eine deutliche Planungsbeschleunigung geben müsse. Wichtig dafür wäre die Betrauung des Eisenbahn-Bundesamtes mit der Anhörung in Planfeststellungsverfahren. Katrin Tüngler von EBA erklärte dessen Bereitschaft. Besonders Engpässe sollten gezielt und prioritär beseitigt werden. Die sehr unterschiedlichen Finanzierungsinstrumente gerade bei kleineren Maßnahmen müssten dringenden vereinheitlicht werden, forderte Karl-Heinz Rochlitz (Bundesnetzagentur).

Netzengpässe müssten jedoch gezielt ermittelt werden, mahnte Michael Holzhey (ETC Transport Consultants) an. Sennhenn widersprach: Die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 wiesen in die richtige Richtung. Auch Stephan Krenz, mofair-Präsident, lobte die politischen Entscheidungen der vergangenen Jahre und die positiven Festlegungen aus den Koalitionsverhandlungen. Um die vielen anstehenden Baumaßnahmen zu stemmen, sei der Wandel von einem baustellen- zu einem kapazitätsorientierten Baustellenmanagement, den die DB Netz derzeit angehe, ein entscheidender Schritt.

Auch die verschiedenen Aspekte der Digitalisierung spielen eine Rolle, angefangen beim Übergang zu „digitalen Fahrplan“, also der vollautomatisierten Erstellung von Fahrplänen unter Berücksichtigung der Netzwirkung, bis perspektivisch zu engeren Blockabständen, ermöglicht durch ETCS. Thomas Geyer (BAG-SPNV) verdeutlichte, dass der Deutschland-Takt als Ordnungsprinzip ebenfalls deutliche Impulse für bessere Abstimmung der Verkehrsarten und damit auch für mehr Kapazität setzen werde.



Identifizierten viele Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung: Frank Sennhenn (DB Netz), Stephan Krenz (mofair), Katrin Tüngler (Eisenbahn-Bundesamt), Dr. Karl-Heinz Rochlitz (Bundesnetzagentur), Michael Holzhey (ETC Transport Consultants) sowie Dr. Thomas Geyer und Thorsten Müller (BAG-SPNV)



Künftig sollte das Eisenbahn-Bundesamt (hier die Zentrale in Bonn) und nicht mehr das jeweilige Regierungspräsidium Anhörungsbehörde für Planfeststellungsverfahren sein.

## ETC Transport Consultants Neues mofair-Fördermitglied

Die ETC Gauff Mobility Solutions ist als ein seit über 40 Jahren etabliertes Beratungs-, Planungs- und IT-Unternehmen im nationalen und internationalen Verkehrsmarkt tätig. Die vorhandene Erfahrung, der eigene Qualitätsanspruch sowie unsere Kompetenz in den Kernprozessen dieses spezifischen Marktes sind wesentliche Voraussetzungen für die hohe Kundenakzeptanz.

Mit den Bereichen Mobility und IT-Solutions verbindet die ETC Gauff Mobility Solutions dabei erfolgreich Tradition und Moderne.

Heute ist das Unternehmen eine 100%ige Tochter der Gauff Rail Engineering und damit fester Bestandteil der Gauff Consultants, einem weltweit agierenden Unternehmensverbund im Planungs- und Beratungsbereich.

**ETC** Gauff  
Mobility Solutions



IMPRESSUM: mofair e.V., Reinhardtstraße 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