

DAS AKTUELLE THEMA

Fahrgastschonendes Bauen

Runder Tisch Baustellenmanagement übergibt Empfehlungen an Verkehrsminister Scheuer

In den vergangenen Jahren sind die Investitionsmittel in die Schieneninfrastruktur deutlich gestiegen. Dazu haben die beiden bisherigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LUFV I und II) die jährlichen Bauvolumina für alle Beteiligten planbarer gemacht. Das ist erst einmal ein großer Erfolg, der dazu beiträgt, die Schiene zukunftsfähig zu machen. Mehr Mittel für den Bau bedeuten aber auch mehr Baustellen, an manchen Tagen bis zu 800 im deutschen Schienennetz. Dass das eine echte Herausforderung für die Verkehrsunternehmen und deren Kunden – Fahrgäste wie Verladener im Güterverkehr – ist, liegt auf der Hand.

Die bestehenden Regelungen und Prozesse trugen diesen Herausforderungen nicht genügend Rechnung. Es bestand die Gefahr, dass zwar das Gleisnetz auf Vordermann gebracht, aber gleichzeitig Fahrgäste dauerhaft vergraut werden. Während langer Bauzeiten würden diese sich Alternativen suchen, und womöglich nach Ende der Baustellen nicht zum Schienenverkehr zurückkehren. Daher initiierte mofair im Sommer 2016 einen Diskussionsprozess, der in einem „Runden Tisch Baustellenmanagement“ mündete, an dem sich Verkehrsunternehmen des Personen- und des Güterverkehrs, DB Netz als Infrastrukturbetreiber, die Aufgabenträger sowie Bundesverkehrsministerium und Bundesnetzagentur engagierten. Allein, dass dies gelang, ist schon ein starkes gemeinsames Signal.

Die Beratungen am Runden Tisch und sowie in drei Arbeitsgruppen dauerten etwas mehr als ein Jahr, und das Ergebnis, das mofair-Präsident Stephan Krenz stellvertretend für alle Beteiligten am 5. Juni 2018 an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer übergeben hat, kann sich sehen lassen:

Künftig sollen Baustellen besser gebündelt werden: In „Baukorridoren“ sollen nach Möglichkeit alle anstehenden Arbeiten konzentriert erledigt werden, um mehrfache Sperrungen kurz hintereinander zu vermeiden. Ferner sollen „Bautakte“ definiert werden, Rhythmen von sieben oder 14 Tagen, innerhalb derer die Baufahrpläne konstant gehalten werden. So kann die Kommunikation einfacher und verständlicher werden. Insgesamt will DB Netz seine Bauplanung kapazitätsorientierter gestalten.



Mofair-Präsident Stephan Krenz übergab den Schlussbericht an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer.



Mitglieder des „Runden Tisches Baustellenmanagement“ bei der Übergabe des Berichts im BMVI.

Im Verhältnis zwischen den Aufgabenträgern im SPNV und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) soll in künftigen Verkehrsverträgen Risiken aus geplanten, aber während des Vergabeverfahrens noch nicht bekannten, Baustellen neu verteilt werden. So übernehmen Aufgabenträger gewisse nicht vermeidbare fixe Kosten für Personal oder Werkstätten, die auch während längerer Baustellen weiter zu bestreiten sind. Die Kosten für die Bereitstellung von Schienenersatzverkehr (SEV) sollen künftig bereits in Vergabeverfahren abgefragt und berücksichtigt sowie später auch erstattet werden. Bestehende Verkehrsverträge können anhand genannter Eckpunkte angepasst werden.

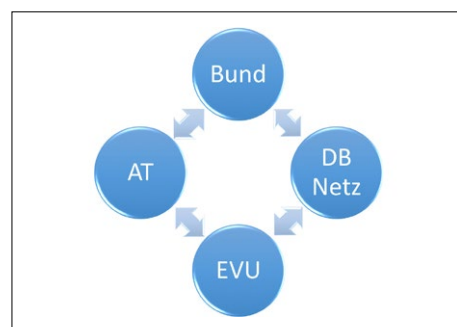
Das in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) zwischen EVU und DB Netz wirksame Anreizsystem soll künftig „Zähne bekommen“: Bisher werden oberhalb einer Toleranzgrenze von sechs Minuten zehn Cent pro Verspätungsminute fällig (hinzukommen 2 Euro aus der sogenannten Entgeltminderung) – ein Anreiz, der de facto keinen Anreiz entfaltet. Der gefundene Kompromiss sieht vor, dass die Toleranzgrenze auf 3:30 min gesenkt wird und dann pro Verspätungsminute insgesamt 18 Euro fällig werden. Dies gilt für baustellenbedingte Verspätungen. Aber auch für andere infrastrukturseitige Verspätungen sollen die Pönalen von 10 Cent auf 1 Euro angehoben werden.

Schließlich sollen die Baustellen selbst, d.h. die Bauverfahren, kundenfreundlicher ausgelegt werden. In Fällen, wo das sinnvoll möglich ist, sollen beispielsweise Vollsperrungen vermieden werden, zusätzliche Bauweichen und Signale eingebaut werden können. Das kostet zusätzliches Geld, das die LuFV II bisher nicht vorsah. Die LuFV III, die derzeit zwischen dem BMVI und der DB Netz verhandelt wird, soll gemäß Koalitionsvertrag auch ein Kriterium zur Streckenkapazität während der Baustelle enthalten. Im Gegenzug müssen die jährlichen Mittel, die die DB Netz erhält, angehoben werden.

Die Ergebnisse des Runden Tisches sind in einer Kurz- und in der beschlossenen Langfassung auf der mofair-Website verfügbar: <https://mofair.de/positionen/#positionen/positionen/run- den-tisch-baustellenmanagement-uebergibt-ergebnisbericht/>



Die auf mofair.de verfügbare Broschüre informiert über die wichtigsten Ergebnisse.



Beim besseren Baustellenmanagement müssen alle zusammenarbeiten.

Bahnverbände bereiten Schienenpakt mit vor BMVI setzt „Ferlemann-Kommission“ ein

Der Koalitionsvertrag von Union und SPD enthält viel mehr und deutlich detailliertere Ziele für den Bahnverkehr – darunter auch die Forderung, die Zahl der Kunden (Fahrgäste im Personenverkehr, Verloader im Güterverkehr) bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Dies ist ein sehr ambitioniertes Ziel. Bei der Umsetzung wollen mofair und die anderen Bahnverbände die Bundesregierung gern nach Kräften unterstützen.

Einige Kernforderungen auf dem Weg dahin hatten die acht Bahnverbände, neben mofair noch das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), der Verband der Güterwagenhalter (VPI), die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV),



Gleich tief in die inhaltlichen Themen ging es beim ersten Treffen der acht Bahnverbände mit dem Bundesverkehrsminister.

der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) sowie die Allianz pro Schiene bereits im Vorfeld des Bundestagswahlkampfes formuliert: Die Implementierung des Deutschland-Takts, die Halbierung der Schienenmaut sowie eine Innovationsoffensive für die Schiene.

Alle drei Themen haben es in den Koalitionsvertrag geschafft. Und der ebenfalls dort vorgesehene Beauftragte des Bundes für den Schienenverkehr wurde in der Person des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann bereits benannt.

Scheuer und Ferlemann wollen nun in Zusammenarbeit mit den acht Verbänden ein „Zukunftsbündnis Schiene“ schmieden. Dazu soll es künftig regelmäßige Konsultationen zwischen BMVI und den Verbänden geben. Bereits bei der ersten Runde am 5. Juni wurden konkrete Themen besprochen: Beispielsweise ging es um die ETCS-Ausrüstung des Schienennetzes als ein Schritt hin zu mehr Digitalisierung, die den Deutschland-Takt näher rücken lässt. Ein anderes Thema war eine mögliche Förderung der „Hybridisierung“ von Dieselfahrzeugen, d.h. eine öffentlich geförderte Ausstattung von Dieselfahrzeugen mit Batterien, um sie zumindest auf Teilstrecken elektrisch fahren lassen zu können.



© mofair

Teilnehmer der Runde v.l.n.r.: Peter Westenberger (NEE), Nicole Schreiter (BMVI), Dr. Matthias Stoffregen (mofair), Dirk Flege (Allianz pro Schiene), Wasilis von Rauch (VCD), Stephan Krenz (mofair), Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Dr. Ben Möbius (VDB), Dr. Martin Henke (VDV), Malte Lawrenz (VPI), Frank Zerban (BAG-SPNV), Ludolf Kerkeling (NEE), Aleksandra Zakrzewska (BMVI).

Hohe Erwartungen an die Politik

Kirsten Lühmann bei der mofair-Mitgliederversammlung

Länger als bisher gewohnt hat es dieses Mal gedauert, bis nach einer Bundestagswahl eine neue Bundesregierung ins Amt gewählt worden ist. An der Verkehrspolitik, speziell an der Bahnpolitik, hat es dabei nicht gelegen: Wie bereits berichtet, enthält der neue Koalitionsvertrag bemerkenswert viele und positive Aussagen zur Bahnpolitik. Kirsten Lühmann, Obfrau der SPD-Bundestagsfraktion im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG, stellte die wichtigsten Projekte während der Frühjahrs-Mitgliederversammlung von mofair vor.

Ein weiteres Thema der Diskussion war die künftige Organisation der Bahn insgesamt. Kirsten Lühmann erteilte einer Trennung von Infrastruktur und Betrieb eine Absage. mofair-Vertreter sprachen sich aber stattdessen für eine deutlichere Definition der Grenzen zwischen dem Monopolbereich Infrastruktur (Fahrwege, Stationen, Bahnstromnetz) einerseits, und der im Wettbewerb stehenden Transportgesellschaften (Fernverkehr, Regio, Cargo) aus.



© mofair

Kirsten Lühmann MdB (Mitte), eingerahmt von mofair-Präsident Stephan Krenz (rechts) und mofair-Vizepräsident Christian Schreyer (links)



© Keolis Deutschland

Neues kooptiertes Vorstandsmitglied: Magali Euverte, CEO von Keolis Deutschland GmbH & Co. KG

Auch in eigener Sache gab es bei der mofair-Mitgliederversammlung und bei der folgenden Vorstandssitzung Vermeldenswertes: Für den bisherigen mofair-Schatzmeister Thomas Görtzen, der sein Amt kurz vor der Versammlung zur Verfügung gestellt hatte, übernimmt kommissarisch Dirk Ballerstein von National Express die Schatzmeisterfunktion. Neu als kooptiertes Mitglied im Vorstand ist Magali Euverte, CEO von Keolis. Mit Dr. Alexander Hedderich, Aufsichtsratsmitglied bei der Rail Development Corporation (RDC) Deutschland GmbH, ist nun auch ein Unternehmen, das eigenwirtschaftliche Schienenverkehre betreibt, im mofair-Vorstand aktiv.



© privat

Verstärkt ebenfalls mit beratender Stimme den mofair-Vorstand: Dr. Alexander Hedderich, Rail Development Corporation Deutschland GmbH (RDC).

Jeder, der ein Ticket anerkennt, muss es auch verkaufen dürfen

Zentrale mofair-Forderung beim Parlamentarischem Frühstück

Ein bahnpolitisches Thema, das eine sehr hohe Relevanz bei den Fahrgästen – bisherigen wie zukünftigen – hat, ist der Fahrausweisvertrieb. Den Einstieg in die politische Diskussion, wie der Vertrieb künftig organisiert werden soll, hat mofair bei einem Parlamentarischem Frühstück am 20. April organisiert. Vielen Bundestagsabgeordneten und wissenschaftlichen Mitarbeitern stellten mofair-Präsident Stephan Krenz und Dr. Rolf Erfurt, CEO der Nordwestbahn, die zentralen mofair-Gedanken zum Thema vor.

Derzeit sind es vor allem zwei Herausforderungen, die eine größere Dynamik blockieren. Zum einen sorgt ein aus den vergangenen Zeiten des Monopols geerbter „Gebietsschutz“ der DB dafür, dass Wettbewerbsbahnen Fahrausweise mit nur wenigen Ausnahmen nur in den Netzen verkaufen können, die sie selbst bedienen.

Zum anderen ist es den Wettbewerbsbahnen außer in sehr beschränktem Umfang beim Vertrieb über Automaten verwehrt, Fahrausweise für den Bahnfernverkehr zu verkaufen. Im Ergebnis spricht es dem eigentlich gewollten Verkauf „von Tür zu Tür“ Hohn, wenn ein wesentliches Glied der Wegekette nur von einem einzelnen Anbieter verkauft werden kann.

Die Vertreter der Politik zeigten sich verwundert angesichts dieser anachronistisch anmutenden Verhältnisse. Sie gaben mofair mit auf den Weg, verstärkt nach einer Branchenlösung zur Beseitigung der bestehenden Hemmnisse zu suchen. Sollte diese aber an bestehenden Widerständen scheitern, zeigten sie sich auch für gesetzliche Lösungen offen.

Darüber hinaus sprach mofair-Präsident mit dem Verkehrsausschussvorsitzenden Cem Özdemir MdB über das Thema. Özdemir unterstützte mofair in seinen Forderungen. Der von den Grünen angeregte „MobilPass“, der den Fahrgästen deutschlandweite Mobilität im öffentlichen Verkehr über Unternehmens- und Tarifgrenzen hinweg ermöglichen soll, kann ohne die Beseitigung der heutigen Hemmnisse nicht umgesetzt werden.



© mofair

Das Thema stößt bei den Parlamentariern auf großes Interesse. Vertreter aller Fraktionen waren vertreten, hier Matthias Gastel (MdB Grüne, 2. v.r.) und Michael Donth (MdB CDU, 1. v.r.)



© mofair

Auch im Treffen von Stephan Krenz mit Cem Özdemir, dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Bundestages, war der Fahrausweisvertrieb Thema.

IMPRESSUM: mofair e.V, Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, Tel.: +49 30 53149-1476
V.i.S.d.P.: Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair; info@mofair.de, www.mofair.de