



# MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

Christian Schreyer  
Präsident

Dr. Matthias Stoffregen  
Geschäftsführer

**Infrastrukturqualität muss  
besser werden –  
erste Schritte jetzt!**

# mofair: Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr



## mofair setzt sich ein für...

...fairen Wettbewerb für die Schiene

...fairen Wettbewerb auf der Schiene

EEG-Umlage

Infrastruktur-Nutzungskosten

Deutschland-Takt

Baustellen-Management

Personal-gewinnung

MEHR  
VERKEHR  
AUF DIE  
SCHIENE!

Fernverkehr

Vertrieb

Bahnstrom

faire  
Vergaben

Open Data

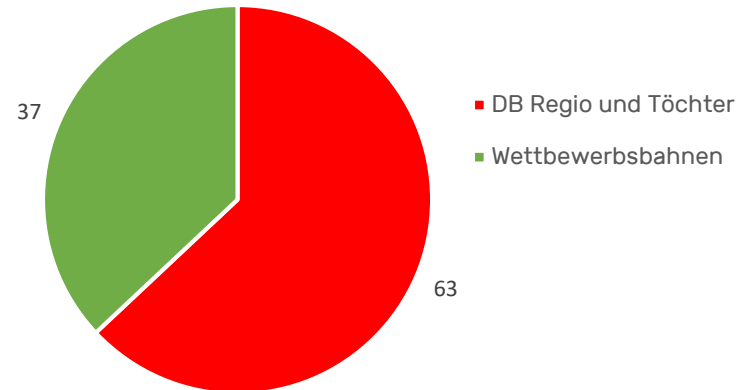
Regulierung

# Marktanteile

SPFV, Betriebsleistung 2018 in %

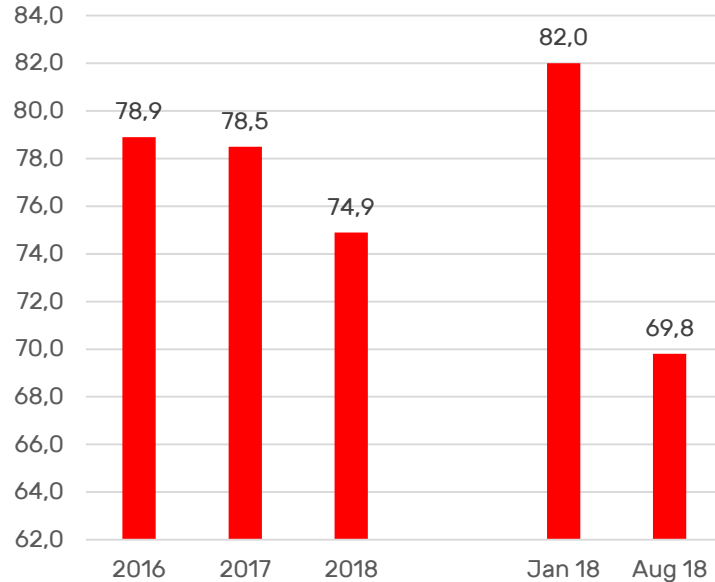


SPNV, Betriebsleistung 2019 in %

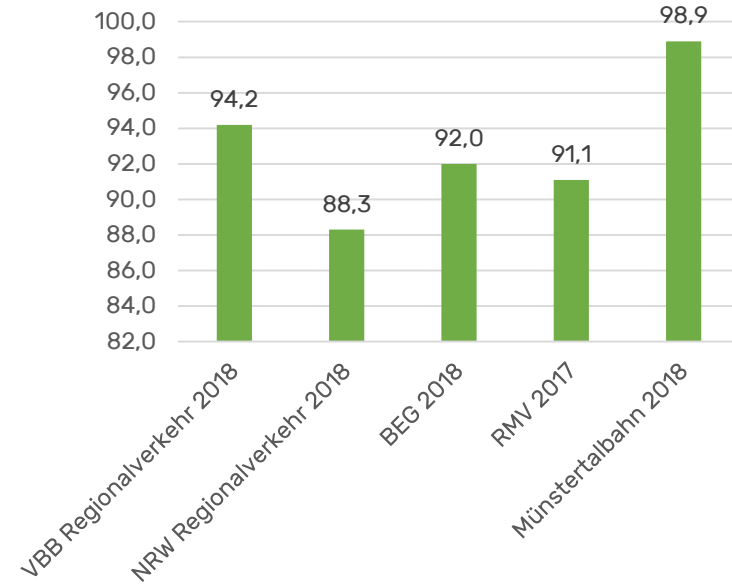


# Pünktlichkeit im Fern- und Regionalverkehr

DB-Fernverkehr in%



Regionalverkehr in%



➔ Differenzierte Diskussion notwendig!

# Was sind die Ursachen für schlechte Pünktlichkeit?

# Problem Nummer eins: Schlechte Infrastruktur!

Betroffene Komponente	Auswirkung
Weiche (Mechanik defekt, Weichenzunge eingefroren)	Fahrweg kann nicht geschaltet werden, ggf. als Umfahrung gesucht werden, wenn möglich
Bahnübergang	Zug muss stark abbremsen, Fahrzeugführer muss auf nahegelegene BÜS achten
Signal	Zug muss warten, oder Strecke muss gesperrt werden (ca. 30 km/h)
Oberleitung	Stromausfall, kann ggf. auf Gegengleis
Gleis (Baum oder Schnee Gleisbruch)	Strecke kann nur langsam befahren werden oder wird komplett gesperrt. Busnotverkehr muss eingerichtet werden.
Stromausfall Köln Hbf	Züge können in den Hauptbahnhof weder ein- noch ausfahren

**Folgen mangelnder Wartung & schlechten Managements!**

Aktuelle Probleme, März/April 2019 mehrfach auf den Strecken von National Express – RE7 und RB48 NRW – aufgetreten.

# Sekundäreffekte

- Auf einem gut ausgelasteten oder überlasteten Netz setzen sich Verspätungen wellenförmig fort:
  - ⌘ Züge stauen sich auf der Strecke
  - ⌘ außerplanmäßige Überholungen durch verspäteten Fernverkehr (Steuerung der DB vornehmlich durch Fernverkehrspünktlichkeit!)
  - ⌘ keine klare Priorisierungslogik
  - ⌘ längere Fahrgastwechselzeiten an den Stationen
  - ⌘ Startverspätungen bei kurzen Wendezeiten (alternativ: Linienverkürzung)
  - ⌘ Startverspätungen, wenn Tf selbst nicht rechtzeitig seinen Startpunkt erreichen kann
  - ⌘ ....



# Argumente der DB - und was davon zu halten ist

Herausforderung 2018	Lösungsmöglichkeit
Stürme	Besseres Vegetationsmanagement (Bäume entlang der Strecke zurückschneiden)
Wintereinbruch im März	Weichenheizungen einbauen bzw. nicht zu früh entfernen, genügend Räumkapazitäten vorhalten
Trockenheit im Sommer	Besseres Vegetationsmanagement (Bahndämme mähen, Böschungsbrände vermeiden)
ICE-Brand auf Schnellfahrstrecke	
Warnstreik im Dezember	Offensichtlich wenig Auswirkungen; Pünktlichkeit im Dezember war höher als in den Vormonaten

„Herausforderungen“ nach: DB AG: „Fragen und Antworten zur Pünktlichkeit“,  
<https://www.deutschebahn.com/resource/blob/1187698/4ec4a0d0470d6389556725b1775e563d/fragenantworten-data.pdf>

# Nimmt DB Netz Verantwortung wahr? Beispiel Anreizsystem DB Netz-EVU

Vorschlag zur neutralen Kodierung  
„Witterung“ (VU 82):

„Außergewöhnliche Witterungseinflüsse liegen vor, wenn mindestens folgende Grenzwerte erreicht werden:

- ☀ Temperatur:  $\leq -10^{\circ}\text{C}$  oder  $\geq 30^{\circ}\text{C}$
- ☁ Regen:  $\geq 15\text{l/h je m}^2$
- ☁ Neuschnee in 24h:  $\geq 5\text{ cm}$
- ☁ Altschnee:  $\geq 15\text{ cm}$
- 🌀 Wind: Ab  $62\text{ km/h}$  / Stufe 8“

➔ Würde dies so genehmigt, gäbe es bei z.B. mittlerem Schneefall keinen Grund mehr zur Schneeräumung!  
Jeder Winter würde zur Katastrophe!



**Wie wird es besser?**

# Bauen mit ausreichender Finanzierung des Bundes



## Erhaltung

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFVIII) deutlich erhöhen, darin:

Kapazitätsorientiertes Bauen:

- andere Bauverfahren
- zusätzliche Infrastruktur

Ggf. längere Laufzeit:

- Personal- und Aufbauaufbau bei Baufirmen ermöglichen
- Revisionsklauseln einfügen, Kontrolle absichern

Benötigt: ca. 7,8 Mrd. Euro p.a.

## Aus- und Neubau

BVWEP/BSWAG-Projekte  
(3 Mrd. Euro p.a.)

Zusätzliche Projekte aus D-Takt  
(derzeit nicht bezifferbar)

Elektrifizierung  
(0,4 Mrd. Euro p.a.)

ETCS/Digitale Stellwerke incl. OBU  
(>1,5 Mrd. Euro p.a.)



## Klare Haftungsregelungen

- Derzeit haftet Infrastrukturbetreiber nicht für Schäden, die den EVU aufgrund schadhafter Infrastruktur entstehen
  - € Pönale durch die Aufgabenträger im SPNV
  - € Fahrgastverluste – und damit Einnahmerückgänge – in SPNV und SPFV – auch längerfristig!
  - € Verlader des Güterverkehrs wechseln zur Straße
- Automatische Minderung / Anreizsystem reicht hierfür nicht aus
- Haltung DB Netz AG: Trasse muss nicht zu einem *bestimmten* Zeitpunkt zur Verfügung stehen

✓ *Rechtliche, notfalls gesetzliche Klarstellung erforderlich!*

# Weiterentwicklung der SNB & Stärkung Bundesnetzagentur



Bundesnetzagentur



Schienennetz-Benutzungsbedingungen der  
DB Netz AG 2019 (SNB 2019)  
Gültig ab 09.12.2018

- Regulierungsbehörde kann nur *Änderungen* der Zugangsbedingungen (SNB) die Genehmigung versagen

- ✓ *Gesetzliche Vorgaben zur Grundrevision der SNB, darin:*
  - ✓ *klare Beteiligungsrechte für alle EVU und Aufgabenträger bei Baustellenplanung und Kapazitätsmanagement*
  - ✓ *klare Priorisierungsgrundsätze, neuer Umgang mit ÜLS*
  - ✓ *Sanktionen gegen DB Netz bei Verstößen gegen eigenes Regelwerk*
  - ✓ *Sanktionen bei nicht ordnungsgemäBem Unterhalt (Vegetationsrückschnitt, Winterdienst...)*
  - ✓ *Übernahme Erschwerniskosten (z. B. SEV) durch DB Netz*
  - ✓ *Veröffentlichung Statistik Verspätungsursachen*

## Anreize zum *Ausbau* und zur *Qualität* der Infrastruktur



- Organisation der DB Netz als Teil des DB-Konzerns bewirkt Vorrang kurzfristiger finanzieller Erwägungen vor langfristigem Netzausbau
- Regulierung sorgt *immer* für Kostendeckung („Ausgangsniveau der Gesamtkosten“ in der Anreizregulierung nach ERegG), egal wie viele Kunden das Netz nutzen und wie die Netzqualität ist
- Überlastete Schienenwege erlauben höhere Einnahmen (💣)

- ✓ *Gesetzliche Vorgaben zu Ausbauzielen und zur Qualität*
- ✓ *Haftung, wenn die Vorgaben nicht erfüllt werden*
- ✓ *Streichung § 35 Abs. 1 ERegG*
- ✓ *weniger Kleinteiligkeit bei den DB-Infrastrukturgesellschaften*
- ✓ *Überprüfung der Einbindung des Infrastrukturbetreibers als AG in einen integrierten Konzern*

# MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

## Vielen Dank!

mofair e.V.

Reinhardtstraße 46

10117 Berlin

[matthias.stoffregen@mofair.de](mailto:matthias.stoffregen@mofair.de)

