



# Für einen funktionierenden Wettbewerb im SPNV

Verkehrsverträge – nachhaltig und innovativ

Juni 2019



Die verschiedenen Akteure im Bahnregionalverkehr haben klar definierte Aufgaben. Dabei wollen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den Fahrgästen ein attraktives und immer besser werdendes Angebot machen. Sie sehen sich gemeinsam mit den anderen Partnern als die Ermöglicher der Verkehrswende. Zugleich muss es aber möglich sein, durch die unternehmerische Tätigkeit am Markt ausreichend Geld zu verdienen.

Grundgedanke ist, dass jeder Beteiligte Verantwortung dort übernimmt, wo er seine Fähigkeiten am besten einbringen kann. Hier soll er für eventuelle Schlechtleistungen die Folgen tragen. Anreize für Mehrleistungen sollen verstärkt gegeben werden. Wo ein Akteur aber keine Chance hat, die Leistung im geforderten Sinne zu beeinflussen, ist ein Anlasten von Verantwortung etwa in Form von Vertragsstrafen nicht fair und setzt falsche Anreize – indem diejenigen, die wirklich etwas verbessern könnten, zu Unrecht entlastet würden.

#### *Defragmentierung der Wertschöpfungskette:*

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen bei Ausschreibungen wieder mehr „unternehmen“ können. Das geht am besten, wenn das Feld der ausgeschriebenen Aktivitäten eher größer als kleiner ist. So kann das Nutzen von Chancen in einem Bereich durch das Eingehen von Risiken in einem anderen ausgeglichen werden. Das entlastet auch den Steuerzahler. Ausnahmen sollen dann weiter möglich sein, wenn eine separate Ausschreibung eines Gliedes der Wertschöpfungskette notwendig ist, um überhaupt Wettbewerb zu ermöglichen.

#### *Überprüfung und ggf. Anpassung des Vergaberechts:*

Wenn während der Laufzeit von Verkehrsverträgen (bis 15 Jahre, zuzüglich der Vorlaufzeit) mehr Flexibilität gefragt ist, muss das Vergaberecht entsprechend überprüft werden. Beispielsweise wäre denkbar, größere Zu- bzw. Abbestellungsvolumina (derzeit max. 20 %) zu definieren, wenn dies beide Vertragsparteien einvernehmlich vereinbaren, ohne dass daraus ein Nachprüfungsanspruch anderer zuvor am Vergabeverfahren Beteiligter erwächst. Gegebenenfalls können auch die zu erbringenden Leistungen breiter gefasst werden.

#### *Attraktivierung der Berufsbilder, gemeinsame Personalwerbung:*

Angesichts des erheblichen Fachkräftemangels ist eine konzertierte Aktion von Politik und gesamter Branche – EVU, Aufgabenträger, Bahnbau-/Bahnindustrie, Gewerkschaften, (Fach-)Hochschulen und den betroffenen Teilen der Verwaltung notwendig. Das Ziel ist, Bahnberufe wieder deutlich attraktiver zu machen und in der Öffentlichkeit auch so darzustellen. Gemeinsam muss deutlich gemacht werden, dass Bahnberufe angesichts fortschreitender Digitalisierung und der Anforderungen an eine umweltfreundliche Mobilität sehr zukunftsfest sind. Und diese Anforderungen an den Verkehrsträger werden in den kommenden Jahren weiter steigen. Solange der Fachkräftemangel noch nicht behoben ist, müssen die Preisgleitklauseln in den Verkehrsverträgen angemessen angepasst werden.

*Neujustierung der Risiken aus Infrastruktur und Wetterereignissen:*

Der Grundsatz, dass jeder Akteur für seinen Einflussbereich Verantwortung tragen soll, gilt in besonderem Maße für die Infrastruktur: Das Anreizsystem zwischen EVU und DB Netz soll sachgerechter gestaltet werden und echte Anreize für DB Netz bieten, insbesondere bei Bauprojekten Planungen einzuhalten und insgesamt alles zu tun, um infrastrukturbedingte Verspätungen oder gar Zugausfälle zu minimieren. Dazu gehört auch, das Störungsmanagement bei und das Entstörungsmanagement nach Extremwetterereignissen deutlich zu verbessern. Besserer Vegetationsrückschnitt, mehr Personal und bessere technische Ausstattung bei DB Netz sind erforderlich. Künftige Verkehrsverträge sollen so ausgestaltet werden, dass Aufgabenträger Vertragsstrafen gegenüber EVU nur dann verhängen, wenn diese eine Chance hatten, Verspätungen oder Zugausfälle zu vermeiden. Bestehende Verträge sollen daraufhin untersucht werden, inwiefern sie in diesem Sinne angepasst werden können.

*Verbesserung der Bahnstromprozesse, Unbundling im Bahnstrombereich:*

Die massiven Verzögerungen bei der Bahnstromabrechnung und die sich daraus ergebenden Wettbewerbsverzerrungen zeigen, dass auch bei der DB Energie Netzbetreiber und Stromlieferant rechtlich voneinander getrennt werden müssen.

*Gemeinsamer Bahntarif, gegenseitiger Vertrieb und Regulierung:*

Die ÖV-Branche hat erkannt, dass ein durchgehender Fahrausweisvertrieb von allen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, bei dem grundsätzlich alle Fahrausweise über alle Vertriebskanäle verkauft werden können, für die Fahrgäste den größten Nutzen bringen. Sie arbeitet auf diese Vision hin. Die Politik sollte diesen Prozess durch Anpassungen von PBefG und des AEG flankieren. Es sollte vorgegeben werden, dass Unternehmen, die Entgelte aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erhalten, ihre Fahrgastinformationsdaten (Soll, Prognose, Ist) sowie ihre Tarif-, und Vertriebsdaten samt den dazugehörigen Vertriebsrechten den anderen Marktteilnehmern diskriminierungsfrei zur Verfügung stellen müssen. Für marktbeherrschende Vertriebssysteme ist eine Regulierung zu überprüfen.

Der Eisenbahntarif muss zudem in einen unternehmensübergreifenden Tarif überführt werden, der durch alle Tarifanwender und diejenigen, die Erlörisiken tragen (also EVU und betroffene Aufgabenträger) gemeinsam weiterentwickelt wird. Das gilt auch für Grundsätze, nach denen besondere Rabattangebote („Supersparpreise“ etc.) ausgereicht werden.

*Standardisierung der Fahrzeuge:*

Angesichts des vorherrschenden „Fahrzeugzoos“ (z. T. sehr kleine Flotten, regionale Besonderheiten etc.) muss aus den bisherigen Lippenbekenntnissen aller Beteiligten eine bindende Verpflichtung für größere und vor allem einheitlichere Flotten werden. Dabei muss die Kuppelbarkeit verschiedener Triebfahrzeugtypen sichergestellt werden; Schnittstellen verschiedener Hersteller müssen vereinheitlicht werden.

*Einheitliche Beschaffung und Finanzierung ETCS:*

Die Implementierung von ETCS und digitalen Stellwerken birgt große Chancen für den Bahnverkehr, die unbedingt genutzt werden sollen. Die Übernahme der Kosten für die umstellungsbedingten Doppelausrüstung von Fahrzeugen aber muss der Bund als Verantwortlicher für die Infrastruktur übernehmen, zumal er derjenige ist, der einen unmittelbaren mittelfristigen Vorteil durch die Senkung der Instandhaltungskosten hat.

*Innovationsvorsorge:*

Um die in den vergangenen Jahren immer drängender gewordenen Anforderungen an mehr Flexibilität in Verkehrsverträgen bewältigen zu können, ist es zum einen notwendig, bereits vor Abschluss der Verträge Sprechklauseln zu bestimmten Zeiten der Vertragslaufzeit verbindlich zu vereinbaren. Eine Anpassung des Leistungsumfangs ist kein „Unfall“ aufgrund vergessener Punkte während der Ausschreibung, sondern muss von vornherein mitgedacht werden.

Konkret könnten so genannte „Innovationsbudgets“ geplant werden: Diese würden der Höhe nach durch den Aufgabenträger bereits vor Vertragsabschluss festgeschrieben und dem Wettbewerb entzogen. Dabei bleibt zum Start des Vertrages zunächst offen, für welchen Zweck sie verwendet werden. Die konkrete Verwendung stimmen dann Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab. Das Verkehrsunternehmen bringt selbst Ideen ein. Zu klären ist, wie ein solches Vorgehen mit den Haushaltsordnungen der Länder vereinbar gemacht werden kann.

Für die ausführliche Langfassung dieses Positionspapier siehe:

<https://mofair.de/positionen/>