

WEICHEN STELLEN

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

Infrastruktur verbessern!

Klare Regulierung, mehr Anreize

Die Schiene kann „das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts“ (Enak Ferlemann) werden. Dann wird sie helfen, die CO₂-Minderungsziele im Verkehr zu erreichen. Noch gibt es aber zu viele: Verspätungen und Zugausfälle. Dabei sind je nach Region und Netz 60–80% der Probleme direkt oder indirekt infrastrukturbedingt sind. Infrastruktur ist Verspätungsursache Nummer eins. Folgende Ansätze helfen können, die Qualität mittelfristig zu verbessern.

Es braucht klare Anreize für den Infrastrukturbetreiber DB Netz, seine Qualität zu erhöhen. Dazu gehört die Haftung für Schäden, die den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gegenüber Dritten entstehen, wenn infrastrukturbedingt Zugverspätungen oder Zugausfälle auftreten. Die DB Netz AG verweigert dies jedoch. Sie meint, sie müsse die Trassen nicht zu einem konkreten Zeitpunkt zur Verfügung stellen – angesichts einzuhaltender Fahrpläne eine gewagte Haltung.

Die Kompetenzen der Bundesnetzagentur müssen erweitert werden, und sie muss auch personell gestärkt werden. Sie muss die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB), also quasi die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ der DB Netz, komplett überprüfen können. Zurzeit darf sie nur über von der DB Netz vorgeschlagene Änderungen der SNB befinden. In den SNB muss es klare Regelungen geben, wie EVU und Aufgabenträger an Baustellenplanungen beteiligt werden. Es muss künftig Sanktionen bei Verstößen des Infrastrukturbetreibers gegen sein eigenes Regelwerk geben. Betriebserschwerungskosten bei Baumaßnahmen sollten grundsätzlich durch den Bauherren DB Netz getragen werden – dies wäre ein Anreiz, Bauprojekte in der vereinbarten Zeit fertigzustellen.

Ebenso wichtig ist, dass die Verspätungsursachen künftig nicht nur durch die DB Netz erfasst, sondern auch regelmäßig veröffentlicht werden. Nur so können die richtigen Schlüsse gezogen werden. Schließlich braucht es gesetzliche Anreize, das Netz anhand des zu erwartenden Bedarfs kontinuierlich weiterzuentwickeln – auch jenseits der großen Ausbaumaßnahmen. Die Zahl der amtlich für „überlastet“ erklärten Strecken und Bahnhöfe steigt kontinuierlich an. Daraus folgt aber nichts. Im Gegenteil: § 35 Abs. 1 ERegG regelt, dass der Infrastrukturbetreiber Aufschläge auf das reguläre Trassenentgelt verlangen kann, wenn Schienenwege überlastet sind – ein fatales Signal.



Besonders problematisch in manchen Bundesländern: Defekte Bahnübergänge.



Wie die Infrastrukturqualität besser werden kann, war Thema bei einem Parlamentarischen Frühstück von mofair Anfang Mai.



Auch Bahnhöfe müssen erneuert werden. Wenn Bahnsteige eine Weile nicht zur Verfügung stehen, hat das auch Auswirkungen auf die Pünktlichkeit.

Diese Anregungen können mit dem integrierten DB-Konzern und mit der DB Netz als AG umgesetzt werden. Über beides – Erhalt des integrierten Konzerns in seiner gegenwärtigen Form sowie Aufstellung der Infrastrukturgesellschaften als gewinnorientierte Einzelgesellschaften – muss die Politik ebenfalls diskutieren. Vieles spricht für eine mittelfristige Änderung.

Deutschland-Takt zügig umsetzen!

Offene Fragen schnell klären

Der „Deutschland-Takt“ soll vertaktete Verkehre auf dazu passgenauer Infrastruktur bringen. In der zuständigen Arbeitsgruppe des „Zukunftsbündnisses Schiene“ kommen bald entscheidende Fragen zur Sprache.

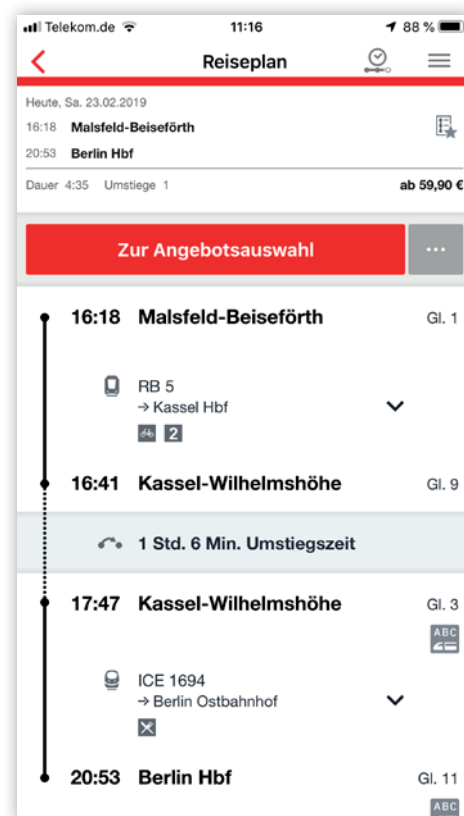
Dass Infrastrukturausbauten finanziert werden müssen, liegt auf der Hand. Sie müssen in angemessener Zeit umgesetzt werden. Das Planungsbeschleunigungsgesetz reicht dazu nicht aus. Kleinere Projekte müssen von der Planfeststellung befreit werden. Größere Projekte brauchen frühere der Bürgerbeteiligung, eine Entschlackung der Verwaltungsverfahren sowie eine Stärkung der Rechte der Parlamente bei politischen Grundsatzfragen.

Bei der Vergabe der künftigen Deutschland-Takt-Trassen müssen Systemtrassen einerseits geschützt, andererseits aber auch tatsächlich genutzt werden. Die für den Güterverkehr notwendige Kapazität muss reserviert bleiben.

Und das Marktdesign muss angepasst werden. Neue Modelle müssen sowohl mehr Wettbewerb – perspektivisch auch auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken – ermöglichen, als auch den Vorgaben des Deutschland-Takts genügen. Dabei könnte eine Senkung der Trassenpreise bis zum Niveau der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (UKZ) ein erster Ansatz sein, nämlich für Strecken, die im Rahmen des Deutschland-Takts als Fernverkehrsrelationen definiert werden, für die sich aber kein eigenwirtschaftlicher Betreiber findet.

Fahrgaststarke und -schwache Linien könnten in Vergabernetzen gebündelt werden. Für diese würde eine Konzession mit Bedienungspflicht vergeben – in einem „Wettbewerb der Ideen“. Schließlich kommt ein Vergabemodell wie im SPNV in Frage. Dies würde den Bundeshaushalt nicht stärker belasten als heute – vermutlich sogar entlasten. Anders als im Regionalverkehr ist die Schwelle zur Eigenwirtschaftlichkeit im Fernverkehr heute schon deutlich niedriger.

Angesichts der hohen Eintrittshürden im Hochgeschwindigkeitsverkehr ist eine Fahrzeugvorhaltungsgesellschaft denkbar. Diese könnte die Fernverkehrsfahrzeugflotte beschaffen und Betreibern mit Auftrag bzw. Konzession beistellen. Für Investitionen in den SPNV stehen private Kapitalgeber bereit, jedoch erst dann, wenn diese Organisationsfragen geklärt sind.



Soll der Vergangenheit angehören: Umsteigezeit mehr als eine Stunde an einem ICE-Bahnhof, weil die Verbindungen nicht aufeinander abgestimmt sind.



Der Zugang zu Fernverkehrsfahrzeugen müsste vermutlich für eine Fahrzeuggeneration geregelt werden, um Wettbewerb auch im Hochgeschwindigkeitsnetz zu ermöglichen.

Verkehrswende gibt es nicht zum Nulltarif

Haushaltseckwerte 2020 ungenügend

Wie ernst es um die "Eisenbahnfreundlichkeit" des Koalitionsvertrags von Union und SPD bestellt ist, entscheidet sich in der Etatisierung der einzelnen Projekte. Positiv ist, dass die Mittel für eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für Ersatzinvestitionen deutlich gesteigert werden sollen. Die zunächst angepeilte Summe von (zunächst) 1 Mrd. Euro jährlich mehr wird aber angesichts des immer noch steigenden Anlagenalters und der weiter steigenden Baukosten nicht ausreichen, um der neuen – und notwendigen! – Prämisse eines kapazitätsschonenden Bauens folgen zu können.

Die Finanzierungslücke bei den Neu- und Ausbauprojekten nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) ist spätestens seit der Heraufstufung vieler Projekte in den „vordringlichen“ Bedarf massiv gewachsen. Statt der vorgesehen 1,6 Mrd. Euro müssten es zumindest mittelfristig 3 Mrd. Euro p.a. sein. Zusätzlich benötigt werden Mittel, um kleinere Maßnahmen finanzieren zu können, z.B. aus den weiteren Untersuchungen zum Deutschland-Takt. Elektrifizierungen sind bisher ebenfalls nicht hinterlegt.

Zur Erhöhung der Kapazität und um die Leit- und Sicherungstechnik nachhaltig demografiefest zu machen, sind das European Train Control System (ETCS) und die Umrüstung auf digitale Stellwerke unabdingbar. Dazu sind durchschnittliche jährliche Aufwendungen von mindestens 1,5 Mrd. Euro notwendig. In den Eckwerten ist aber nur der National Implementation Plan (NIP) berücksichtigt, um ein weiteres Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik zu vermeiden. Das ist kein zukunftsweisender Ansatz. Dazu erklärt das Finanzministerium, die Ausrüstung mit ETCS-On-Board-Units sei nicht seine Aufgabe. Blicke es dabei, müsste für jeden einzelnen SPNV-Verkehrsvertrag eine Finanzierungslösung zwischen EVU, die die ETCS-Kosten zuvor nicht kalkulieren konnten, und den Aufgabenträgern gefunden werden. Dadurch würden die Regionalisierungsmittel massiv entwertet.

Insgesamt ergibt sich schon im Mittelfristzeitraum ein zusätzlicher jährlicher Investitionsbedarf von über fünf Mrd. Euro p. a. Nicht alles muss im Jahr 2020 zur Verfügung stehen; aber der Einstieg muss jetzt gelingen.

mofair gratuliert Aufgabenträgerverband wird 20

Die Bahnreform der Neuzigerjahre verlagerte die Zuständigkeit für den Bahnregionalverkehr von der Bundes- auf die Länderebene. Die Bundesländer erhalten seitdem Bundesmittel, die sie für die Bestellung von Verkehren im Schienenpersonenregionalverkehr (SPNV) nutzen. Die konkrete Arbeit – Ausschreibung und Vergabe, Bestellung und Qualitätsmanagement – übernehmen in den meisten Bundesländern eigens dafür eingerichtete Aufgabenträger-



mofair hat das Gespräch mit dem ‚Herren der Kassen‘ gesucht. V.l.n.r.: Ronald Pörner, Beiratsvorsitzender Abellio, Haushaltsstaatssekretär Werner Gatzler, mofair-Präsident Christian Schreyer und Geschäftsführer Matthias Stoffregen.



Auch die Unterstützung der Haushaltspolitiker der Koalition ist entscheidend. Mofair-Geschäftsführer Stoffregen hier bei Thomas Jurk (SPD) und bei Rüdiger Kruse (CDU).



Der Schienenbeauftragte des Bundes, Staatssekretär Enak Ferlemann, gratulierte ebenfalls.

gerorganisationen. 1999 schlossen diese sich in der etwas sperrig benannten „Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV“ (BAG-SPNV) zusammen, um ihre Anliegen besser abstimmen und gegenüber der Politik vertreten zu können. Die BAG-SPNV ist für mofair einer der wichtigsten Partnerverbände: Für die EVU sind die Aufgabenträger – neben den Fahrgästen selbstverständlich – die „Kunden“, denen sie gute Angebote machen wollen.

In einem Festakt im „Tipi am Kanzleramt“ feierte die BAG-SPNV ihren runden Geburtstag mit der Bahnbranche. Auch mofair gratuliert ganz herzlich!!



Susanne Henckel, Präsidentin der BAG-SPNV, beim Festakt im Tipi am Kanzleramt.

© BAG-SPNV.

ICA Traffic

Neues mofair-Fördermitglied I

ICA ist ein technologieorientiertes, mittelständisches und inhabergeführtes Unternehmen und einer der führenden Anbieter von Ticketingsystemen in Deutschland. Anspruchsvolle Ticketingsysteme und die erforderliche Software sind das Kerngeschäft. Kunden sind Verkehrsunternehmen der Städte und Gemeinden ebenso wie junge, kreative Eisenbahnunternehmen. Seit Gründung im Jahr 1986 forscht, entwickelt und fertigt ICA in Dortmund.

Den Anforderungen seiner Kunden stellt sich ICA mit dem Know-how, der Leidenschaft und dem Teamgeist seiner erfahrenen Mitarbeiter aus Entwicklung, Fertigung und Kundendienst. Hoch motivierte Mitarbeiter übernehmen gern Verantwortung, sowohl einzeln als auch im Team.



Häufig anzutreffen: Fahrausweisautomaten aus dem Hause ICA.

© ICA.

TÜV Süd Rail

Neues mofair-Fördermitglied II

Der TÜV Süd ist seit mehr als 50 Jahren Prüfunternehmen und Partner der Bahnindustrie. Seine Experten verfügen über umfassendes Fachwissen für Inspektion, Prüfung und Zertifizierung für alle Arten von Systemen und Subsystemen im Bahnbereich, und zwar für konventionelle ebenso wie für Hochgeschwindigkeits- und Stadtbahnen.

TÜV Süd ist weltweit als Sicherheitsgutachter im Bahnsektor anerkannt, kennt die Anforderungen im Detail und verfügt über eigene Prüfstrecken und -zentren mit einer Fläche von ungefähr 35.000 m². Dank eigener Prüfeinrichtungen für Fahrzeuge und Komponenten bietet TÜV Süd Rail darüber hinaus den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestmögliche Unterstützung. Neben gründlichen Bewertungen und Gutachten erhalten die EVU die international anerkannten Prüfzeichen, die weltweit für Qualität und Sicherheit stehen.



Der TÜV-Süd Firmensitz in München.

© TÜV Süd.

IMPRESSUM: mofair e.V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, Tel.: +49 (0)30 53149147-6
V.i.S.d.P.: Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.; info@mofair.de, www.mofair.de