

# WEICHEN STELLEN

**MOFAIR**

Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

## Klimaschutz 2030

### Nur mit der Schiene und mit Wettbewerb

Das Klimakabinett der Bundesregierung hat sich auf insgesamt 66 Einzelmaßnahmen verständigt, die dem Erreichen der Klimaschutzziele 2030 dienen sollen. Dabei sind sinnvolle Maßnahmen wie die weitere Steigerung der GVFG-Mittel, die Aufstockung der Mittel in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und die Senkung des Umsatzsteuersatzes auf einheitlich 7% für alle Tickets. Diese Maßnahmen müssen noch weiter konkretisiert werden, damit sie ihre Wirkung entfalten können.

Wenn der Bund dem „System Bahn“ darüber hinaus weitere Milliardenmittel zukommen lassen möchte – und das sollte er unbedingt –, gibt es dafür viele mögliche Ansätze, die ohne Wettbewerbsverzerrungen umgesetzt werden können:

- ein klares Bekenntnis zur Vollfinanzierung von ETCS, auch von Bordgeräten als „rollender Infrastruktur“,
- eine Aufstockung der Regionalisierungsmittel, damit die Länder bzw. Aufgabenträger dauerhaft Mehrleistungen im Regionalverkehr ausschreiben und bestellen können oder
- eine wettbewerbsneutrale Finanzierung von neuen Fernverkehrszügen, um sicherzustellen, dass der Deutschland-Takt im Fernverkehr künftig auch attraktive Angebote anderer Anbieter umfasst.

Stattdessen aber haben die Koalitionäre eine Maßnahme beschlossen, die bisher nirgendwo diskutiert worden ist: Eine Kapitalerhöhung der DB. Der Bund soll sich von 2020 bis 2030 mit jährlich 1 Mrd. Euro zusätzlichen Eigenkapitals an der Deutschen Bahn AG beteiligen. Angeblich sollen damit Infrastrukturmaßnahmen finanziert werden.

Dazu aber ist eine Kapitalerhöhung das völlig falsche Mittel. Stattdessen birgt sie die Gefahr massiver Wettbewerbsverzerrungen. Es kann überhaupt nicht sichergestellt werden, dass diese Mittel ausschließlich der Infrastruktur zukommen. Dies könnte viel besser über zusätzliche Mittel für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung geschehen. Stattdessen würde der bisher erfolgreiche Wettbewerb auf der Schiene im Regional- und im Güterverkehr abgewürgt. Im Fernverkehr würde er gar nicht erst entstehen. Neue



© Flixtrain.

*Müsste es ebenfalls geben: Bundeshilfe für Wettbewerbsbahnen, um Hochgeschwindigkeitszüge zu kaufen – nicht nur für die DB.*



© mofair.

*Mofair führt Gespräche auf allen Ebenen, damit die Klimaschutzpolitik auf richtige Gleis kommt, hier mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, mit Ronald Pörner (Abellio, links), mofair-Präsident Christian Schreyer (2. v.l.) und BeNEX-CEO Michael Vulpius (rechts).*

Wettbewerber müssen ihre Züge selbst finanzieren. Die DB Fernverkehr dagegen bekäme ihre neuen ICE vom Bund quasi geschenkt. Im Regionalverkehr kann die DB Regio künftig mit dem neuen Eigenkapital im Rücken deutlich günstiger anbieten, genauso im Güterverkehr. Der Wettbewerb, der bisher für einen wirtschaftlichen Mitteleinsatz gesorgt hat, fällt also als Sicherungsinstrument für Qualität und Effizienz aus.

Der Qualität der Bahninfrastruktur hat bereits die Eigenkapitalspritze von 1 Mrd. Euro 2016/17 nicht geholfen. Warum die Koalitionsparteien nun meinen, heute mit der elffachen Dosis desselben Medikaments eine bessere Wirkung zu erzielen, ist vollkommen unklar. Die Politik muss verstehen, dass das System Schiene mehr ist als die DB AG.



...und hier Anke Rehlinger (Saarland), Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, im Gespräch mit mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen.

# Digitalisierung auf der Schiene

## Kraftakt der Gesamtbranche notwendig

Das Bahnsystem besteht aus viel Stahl und Beton. Wo für gute Qualität zunächst „Gleislage“ entscheidend ist und dass Weichen geschaltet werden können, erscheint Digitalisierung zunächst wie die „Kür“. Das greift aber zu kurz. Gerade weil die Digitalisierung bei der Schiene noch in den Kinderschuhen steckt, ist hier das bisher ungehobene Potenzial besonders groß.

Die Machbarkeitsstudie des Bundesverkehrsministeriums zu ETCS und digitalen Stellwerken hat gezeigt: Der industrialisierte Rollout ist wirtschaftlich, weil er die unausweichliche Modernisierung des Netzes systematisch und geplant vorantreibt. Dabei müssen aber alle Partner des Systems – Bund, Infrastrukturgesellschaften, EVU, Bahnindustrie und Aufgabenträger des SPNV – zusammenwirken. Die Versionsplanungen des konkreten ETCS-Standards müssen definiert und es muss festgelegt werden, wer die Beschaffung der ETCS-Komponenten für das Netz und die Fahrzeuge zentral koordiniert, damit die gewünschten Skaleneffekte eintreten.

Die Deutsche Bahn AG hat dazu eine neue Tochtergesellschaft, die „Digitale Schiene Deutschland GmbH“ gegründet. Aber die offenen Fragen dürfen keine reine DB-Angelegenheit sein. Die Partner müssen in geeigneter Form an dieser Gesellschaft beteiligt werden.

Vor allem liegt die Finanzierung der Fahrzeugumrüstung während der Rolloutphase in der Verantwortung des Bundes. Die Gesamtkosten liegen laut Gutachter bei 32 Mrd. Euro über den Gesamtzeitraum bis 2040. Wer von 28 Mrd. Euro spricht, klammert die Fahrzeugumrüstung aus und riskiert damit den Erfolg dieses Jahrhundertprojekts. Wenn der Bund die Umrüstung nicht finanziert, müsste sie von den Ländern getragen werden. Die Folge wäre, dass dann weniger Züge fahren können statt mehr. Die durch ETCS ermöglichte Mehrkapazität würde nicht genutzt, weil die Mehrleistungen nicht finanziert werden könnten. Es kommt nun darauf an, dass der im Haushaltsentwurf vorgesehene Titel für „Infrastruktur und Rollmaterial“ zur ETCS-Ausrüstung entsprechend ausgestattet wird.



Wo man den gelben Pfeil auf blauem Grund sieht, wie hier am Hauptbahnhof in Erfurt, ist ETCS bereits verbaut.



Die Digitale Schiene muss ein echtes Gemeinschaftsprojekt werden: Hier Dirk Flege (Allianz pro Schiene), Susanne Henckel (BAG-SPNV), Christoph Hoppe (VDB), Martin Schmitz (VDV), Andreas Scheuer, Ronald Pofalla (DB), Christian Schreyer (mofair), Heike van Hoorn (DVF), Michail Stahlhut (NEE) bei der Unterzeichnung einer Absichtserklärung zum gemeinsamen Ausrollen von ETCS und Digitalen Stellwerken.



Die Digitalisierung der Eisenbahn bietet mannigfaltige Möglichkeiten – alle Partner müssen gemeinsam und gleichberechtigt für diese Vision arbeiten.

# Wettbewerbssignal für den Bahnstrommarkt

## Netzagentur droht DB Energie Zwangsgeld an

Seit dem Jahr 2014 ist der Bahnstrommarkt geöffnet, so dass auch andere Energieversorger neben der DB Energie wettbewerbsfähig ihren Strom anbieten können. Die nun komplexeren Verhältnisse erforderten ein neues Bahnstromabrechnungssystem. Es reichte nicht mehr aus, dass nur die DB-Gesellschaften untereinander abrechneten.

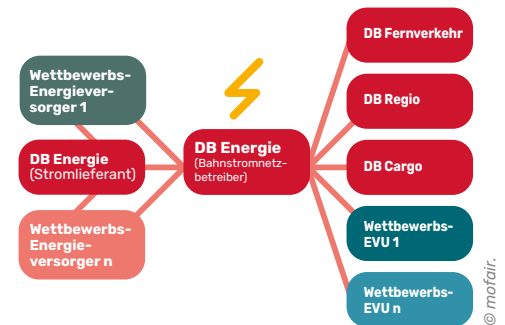
Die erforderlichen IT-Systeme jedoch funktionieren bis heute nicht. Die gesetzliche Pflicht des Netzbetreibers, sechs Wochen nach Ende des Liefermonats eine Abrechnung zu stellen, wird regelmäßig gerissen. Erfolgte Abrechnungen sind oftmals fehlerhaft: So werden Stromverbräuche von Fahrzeugen abgerechnet, die im fraglichen Monat gar nicht gefahren sind; oder der Verbrauch eines Fahrzeugs steigt von einem Monat auf den nächsten auf das zehnfache an, obwohl sich an der Fahrleistung gar nichts geändert hat.

Besonders schwierig sind Grenzübertreite zu erfassen – dann ist ein anderer Bahnstromnetzbetreiber zuständig –, oder Betreiberwechsel eines Fahrzeugs. Das passiert, wenn sich ein EVU bei einem Lokverleiher oder bei einem anderen EVU ein Fahrzeug leiht.

Die falschen oder extrem stark verzögerten Rechnungen führen bei den betroffenen EVU zu erheblichem Prüfaufwand und zu einem Zwang, Rücklagen zu bilden. Die Wettbewerbs-Stromlieferanten können keine belastbaren Prognosen bilden, müssen mehr Ausgleichsenergie beschaffen als nötig und haben auf diese Weise deutlich höhere Kosten.

Entscheidend ist: Die DB-Transportgesellschaften (Fernverkehr, Regio und Cargo) werden gar nicht über das neue System abgerechnet, sondern noch immer über das alte. Dieses läuft weiter stabil. Einen Umzug auf das neue, anfällige System wollte man den eigenen Konzernschwestern nicht zumuten. Dadurch haben alle Wettbewerber – Eisenbahnverkehrsunternehmen und Energieversorger – deutliche Nachteile, die Unternehmen des DB-Konzerns aber nicht.

Der Verdacht kam auf, dass DB Energie die IT-Probleme einfach nicht prioritär beseitigen wollte. Daher eröffnete die Bundesnetzagentur im Herbst 2017 ein Missbrauchsverfahren. Es endete im Juli 2019 mit der Androhung eines Zwangsgelds von 1 Million Euro gegen die DB Energie. Diese werden fällig, wenn es die DB Energie bis November 2019 nicht schafft, die gesetzlichen Fristen einzuhalten.



*Die Bahnstrominfrastruktur (Mitte) ist natürliches Monopol, Wettbewerb kann auf Lieferantenseite (Stromlieferanten) und auf der Abnehmerseite (Eisenbahnverkehrsunternehmen) stattfinden.*



*Ein solches Unterwerk ist Teil des Bahnstromnetzes.*



# Branchenherausforderung Personal

## Kündigung und Notvergabe keine Lösung

Viele Fragen stellen sich angesichts der Kündigung des Verkehrsvertrages für die Linien S1 und S4 der S-Bahn Rhein-Ruhr. Der VRR plant nun anstelle von Keolis mit DB Regio. Dabei haben alle EVU Probleme mit der Personalknappheit, auch die DB Regio. Es kann keine Lösung sein, Verkehrsverträge zu kündigen, die noch nicht mal begonnen wurden und damit noch mehr Unruhe in den Markt zu bringen. Ziel muss sein, wettbewerblich vergebene Verträge zu erfüllen.

2016 waren die zwei Lose der S-Bahn Rhein-Ruhr im Wettbewerb vergeben worden. Dabei ging ein Los an Abellio Rail NRW, das andere an Keolis. Seitdem haben sich beide Unternehmen auf die Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 vorbereitet, insbesondere durch Akquise von geeignetem Fahrpersonal. Gerade in Nordrhein-Westfalen wurden verschiedene unternehmensübergreifende Initiativen gestartet, um der Personalknappheit zu begegnen. So gibt es die gemeinsame Imagekampagne der Bahnen in NRW (<https://www.wir-machen-das.nrw/>) und eine Vereinbarung über die gegenseitige Vergütung von Ausbildungskosten, wenn ein Triebfahrzeugführer nach der Ausbildung zu einem anderen Unternehmen wechselt.

Der VRR würde mit der abrupten Kündigung des Vertrags mit Keolis in zweierlei Hinsicht einen Präzedenzfall schaffen: Zum ersten Mal würde ein Verkehrsvertrag vor Betriebsaufnahme gekündigt; und zum ersten Mal würde ein Verkehrsvertrag aus einem Grund gekündigt werden, der alle EVU gleichermaßen betrifft. Vor allem beunruhigt eine solche Vorgehensweise den Markt für händleringend gesuchtes Personal zusätzlich und konterkariert die bisherigen Maßnahmen.



Seiteneinsteiger während eines Schulungskurses für Triebfahrzeugführer.



Auch bei der „Light Rail“ wird Personal gesucht – hier sucht die BVG über den „Daisy“-Anzeiger.

## RailCloud9

### Neues mofair-Fördermitglied

Die Railcloud9 GmbH bietet eine effiziente, cloudbasierte Integrations- und Big-Data-Plattform für EVU und den ÖPNV an. Die Railcloud9 stellt moderne Smartphone-, Tablett- und Web-Apps für Mobilität sowie daten- und kontextbasierte Analyse- und Auswertungstools zur Verfügung. Sie versteht sich als sinnvolle Ergänzung zu den IT-Landschaften der Verkehrsunternehmen und schließt Lücken bei der Digitalisierung von Wertschöpfungs- und Steuerungsprozessen im Bahnumfeld. Die Railcloud9 GmbH ist als junges und motiviertes Start-Up-Unternehmen aus einem erfahrenen mittelständischen IT-Systemhaus hervorgegangen. Seit vielen Jahren bietet Railcloud9 an der Schnittstelle zwischen IT und Bahnprozessen erfolgreich Beratung und Service für viele Eisenbahnverkehrsunternehmen.



Die beiden Geschäftsführer von RailCloud9, Dennis Krönke und Stefan Meiser

**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