Nr. 4 / Oktober 2018

WEICHEN STELLEN

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

Schritt zur Digitalen Schiene

ETCS: Faire Verteilung des Nutzens notwendig

Das European Train Control System (ETCS) wurde als Standard zur Vereinheitlichung der verschiedenen Leit- und Sicherungstechnologien der EU-Mitgliedsstaaten in den 1990er Jahren definiert. Deutschland hatte sich bisher bei der Umsetzung lange nicht hervorgetan. Ein „Weiter so!“ mit unterschiedlichsten Sicherungssystemen und Stellwerkstypen kann es jetzt aber nicht mehr geben.

Mofair begrüßte die Erstellung einer Machbarkeitsstudie durch die Bundesregierung, mit der eine flächendeckende Einführung von ETCS in Deutschland untersucht worden ist. Untersucht wurde, über welchen Zeitraum ein solch umfassendes Projekt umzusetzen wäre und ob es gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist. Diese Frage kann nun klar bejaht werden.

Im Rahmen der INNOTRANS kommentierten Digitalisierungs-Staatssekretär Guido Beermann, DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla, mofair-Präsident Stephan Krenz, BAG-SPNV-Präsidentin Susanne Henckel und VDV-Präsident Jürgen Fenske die Ergebnisse. Aus mofair-Sicht betonte Stephan Krenz, dass die beschleunigte Einführung von ETCS der Sprung zur überfälligen Modernisierung des Schienennetzes in Deutschland sein könne. Entscheidender Qualitätsmaßstab werde die Kapazitätssteigerung sein – von 20 % mehr Zügen auf dem Netz wird gesprochen.

mofair hatte vor allem zwei Forderungen aufgestellt: Zum einen muss sichergestellt werden, dass es einen einheitlichen Projektverantwortlichen gibt, der z. B. die On-Board-Units (OBUs) für die Fahrzeuge beschafft und den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung stellt. Andernfalls wäre Chaos vorprogrammiert.

Der wichtigste Punkt ist aber die Finanzierung. Die notwendige On-board-Ausrüstung für die Züge muss vollständig durch den Bund finanziert werden, handelt es sich doch schlicht um eine Verlagerung der Infrastruktur von außerhalb auf die Züge. Es kommt also in der weiteren Debatte darauf an, den zweifelsfrei erwiesenen volkswirtschaftlichen Nutzen so auf die Branche und die Kunden fair zu verteilen, dass am Ende alle besser dastehen als heute.

© Messe Berlin.

Präsentierten und kommentierten die Studie gemeinsam: VDV-Präsident Jürgen Fenske, Susanne Henkel (Präsidentin der BAG-SPNV), Guido Beermann (Staatssekretär im BMVI), Ronald Pofalla (Infrastrukturvorstand der DB AG) und mofair-Präsident Stephan Krenz.

© Messe Berlin.

Der Bund hatte die Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Hier Staatssekretär Guido Beermann, zuständig für die digitale Infrastruktur.

© Messe Berlin.

Machte die Sichtweise der SPNV-Unternehmen deutlich: mofair-Präsident Stephan Krenz.

Personalmangel betrifft alle

Schnelle und nachhaltige Lösungen gesucht

Viele Branchen sind von einem Mangel an Fachkräften betroffen. Die Bahnbranche macht da keine Ausnahme. Das wurde beim 2. Parlamentarischen Abend der Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) deutlich. mofair-Präsident Krenz wies auf die Änderungen des Arbeitsmarktes in den vergangenen zwei Jahren hin: Nicht nur steigen die Lohnkosten durch Erhöhungen der Tabellenentgelte. Noch gravierender sind die verschiedenen Formen der Arbeitszeitreduktion oder die Reduktion von Bereitschaftszeiten.

Das führt zu zwei Effekten: Nach Tarifvertragsabschlüssen mit einer Reduzierung der Wochenarbeitsstunden und Änderung der Dienstplanregeln-, sucht die komplette Branche massiv Personal, das am Markt jedoch nicht verfügbar ist. Daher haben derzeit im SPNV alle Betreiber damit zu kämpfen, überhaupt die Basisleistungen zu erbringen und Zugausfälle zu vermeiden. Dieses Problem wird die Branche dauerhaft begleiten. Ein erster Schritt könnte eine bundesweite übergreifende Imagekampagne aller Eisenbahnunternehmen, der Aufgabenträger und der Gewerkschaften sein.

Außerdem ist die Steigerung der Personalkosten in den bestehenden Verkehrsverträgen wirtschaftlich nicht mehr darstellbar. Die in den Verträgen vereinbarte Indizierung berücksichtigt Arbeitszeiteffekte (etwa bei der Reduzierung der Wochenarbeitszeit für Triebfahrzeugführer von 40 auf 38 Stunden) nicht, und auch nicht die deutlich erhöhten Ausbildungskosten. Auf diesen nicht planbaren, immensen Mehrkosten würden die EVUs angesichts langlaufender Verkehrsverträge komplett sitzen bleiben. Dieses Problem kann existenzbedrohende Ausmaße annehmen. Die Branche muss dieses Problem gemeinsam entschärfen.

© mofair.

Stephan Krenz (2. v.l.) beleuchtete die Herausforderungen bei einer Podiumsdiskussion bei der Gewerkschaft deutscher Lokführer (GDL). Links neben ihm Frank Sennhenn (DB Netz), rechts Hugo Gratza (BMVI) und Ludolf Kerkeling (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen NEE).

© mofair.

Dass die Fahrt nach Dinkelscherben ausfällt, kann am Mangel an Triebfahrzeugführern liegen.

Weitere Benachteiligung verhindert

Bundesrat kippt Änderung der Bundeseisenbahngebühren-VO

Eisenbahnunternehmen, egal ob Verkehrs- oder Infrastrukturunternehmen, benötigen eine Sicherheitsbescheinigung, müssen ein Sicherheitsmanagementsystem entwickeln und regelmäßig vom Eisenbahn-Bundesamt als technischer Aufsichtsbehörde überprüfen lassen. Dafür sind Gebühren zu entrichten, getrennt nach der Erstausstellung einer Bescheinigung und einer späteren Überprüfung.

Den insgesamt dritten Entwurf zur Änderung der Bundeseisenbahngebühren-Verordnung hatte das Bundesverkehrsministerium

© mofair.

Acht Unternehmen des SPNV nahmen klar Stellung gegen den Entwurf des BMVI.

direkt an den zustimmungspflichtigen Bundesrat geleitet. Als Reaktion verfassten acht große SPNV-Eisenbahnunternehmen ein von mofair koordiniertes Schreiben an die Landesverkehrsminister, um diese zu einem „Nein“ zu bewegen.

Die Kritik entzündete sich vor allem an den künftig pauschalierten Gebühren. Alle Verkehrsunternehmen sollen in Größenklassen (anhand der jährlichen Betriebsleistung in Zugkm) eingeteilt werden. Das Ergebnis wäre eine massive Marktverzerrung. Die Verkehrsunternehmen am unteren Ende einer Größenklasse würden deutlich schlechter gestellt als die am oberen Ende. Hinzu käme eine deutliche Gebührenerhöhung: In Einzelfällen bis zum Sechzigfachen der bisherigen Gebühren.

Sowohl der Verkehrsausschuss als auch das Plenum des Bundesrats erkannten, dass eine Änderung der Gebührenordnung eine massive Benachteiligung des Eisenbahnverkehrs bedeutet hätte, und haben dem Entwurf ihre Zustimmung verweigert.

© Bundesrat.

Nach dem Verkehrsausschuss lehnte auch das Plenum des Bundesrats den Verordnungsentwurf ab.

Baustellenmangement bleibt auf Agenda

Anreizsystem schnell einführen

Im Juni hatten die Mitglieder des „Runden Tisches Baustellenmanagement“ (RTBM) ihren Abschlussbericht an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer übergeben. Darin wurden die Beziehungen der Akteure untereinander (Bund, DB Netz, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) untersucht und konkrete Empfehlungen für eine Anpassung der Verträge gegeben. Ziel war es, die hohe und weiter steigende Baustellenlast besser zu managen und Anreize für kapazitätsschonendes und fahrgastfreundliches Bauen zu setzen.

Besonders wichtig ist das Verhältnis zwischen DB Netz als Infrastrukturbetreiber und den EVUs als Nutzern des Netzes. Das Eisenbahnregulierungsgesetz schreibt vor, dass das Trassenpreissystem ein Anreizsystem enthalten muss. Störungen auf dem Netz sollen nach Möglichkeit vermieden werden, und wenn einer der Beteiligten – Netz oder EVU – eine Störung zu verantworten hat, dann muss es dafür einen Ausgleich geben.

Bisher waren diese Zahlungen extrem niedrig – pro Verspätungsminute gerade mal zehn Cent. Ein Betrag, der de facto keine Anreize bietet. Am RTBM wurde vereinbart, die Ausgleichsbeträge mindestens zu verzehnfachen. Bei baubedingten Verzögerungen sollen die Beträge noch deutlich stärker steigen.

Die Bundesnetzagentur hat den Antrag auf unterjährige Änderung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) jedoch nicht genehmigt. Sie tat das aber nicht wegen des neuen Baustellen-Anreizsystems, sondern aus eher rechtstechnischen Gründen. Es muss nun alles getan werden, um das spezielle Anreizsystem Baustellen schnell umzusetzen und von den weiteren Themen zu entkoppeln. Das ist dringend nötig, denn die Baustellenzahl wird in den kommenden Jahren deutlich ansteigen.

© Bundesnetzagentur.

Blieb bei ihrer Entscheidung konsequent: Die Bundesnetzagentur – hier die Bonner Zentrale.

© Deutsche Bahn AG.

Es wird viel im Streckennetz gebaut, und dabei wird es in den kommenden Jahren auch bleiben.

Digitalisierung hat viele Facetten

mofair beim Public Transport Forum der INNOTRANS

Beim ‚Public Transport Forum' der INNOTRANS stand die Digitalisierung im Mittelpunkt. Einig waren sich die Podiumsteilnehmer, dass diese noch ganz am Anfang steht. Zwar gibt es bemerkenswerte Pilotprojekte wie die vollautomatische Straßenbahn der ViP (Verkehrsbetrieb in Potsdam), aber bis zur Serienreife ist es noch ein weiter Weg.

mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen wies darauf hin, dass man derzeit nicht von wohl strukturierten „Datenseen" sprechen könne, aus denen die Branche noch attraktivere Angebote für die Fahrgäste gewinnen könne, sondern eher von „unverbundenen Datenpfützen". In seinem Impulsvortrag griff Stoffregen den speziellen und kritischen Anwendungsfall des Fahrausweisvertriebs heraus: Solange die Deutsche Bahn den Fernverkehrstarif nicht zum allgemeinen Verkauf durch andere Betreiber freigibt, bleibt der öffentliche Verkehr unter seinen Möglichkeiten. Dies ist vor dem Hintergrund der ehrgeizigen Wachstumsziele der Bundesregierung für die Schiene nicht länger akzeptabel!

Stoffregen stellte sechs Punkte vor, wie der Fahrausweisvertrieb künftig organisiert werden sollte, die mit den Partnern der Branche in den nächsten Monaten diskutiert werden sollen. Ziel ist es, dass die Branche ohne Eingriff der Politik den Einstieg in die faire Digitalisierung schafft.

© Messe Berlin.

mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen beleuchtete den Fahrausweisvertrieb als Digitalisierungsthema.

© Messe Berlin.

Eine engagierte Diskussion entspann sich zwischen den Teilnehmern auf dem Podium.

Beacon Rail

Neues mofair-Fördermitglied

Seit 1999 unterstützt Beacon Rail Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Weiterentwicklung komplexer Fahrzeuganforderungen und Finanzierungslösungen. Angefangen als Nischenanbieter mit dem Fokus in England, ist das Unternehmen heute mit mehr als 300 Fahrzeugen europaweit vertreten und hat als erster Lokvermieter in Europa die Hybridtechnologie zum Einsatz gebracht.

Beacon Rail betrachtet jedes Asset über den kompletten Lebenszyklus und begleiten Auftraggeber bereits in der Entwicklungs- und Beschaffungsphase. Dadurch können Änderungswünsche einfließen und Risiken wie Ersatzteilverfügbarkeiten oder Probleme bei Zulassungen nach Umrüstungen minimiert werden.

Vom Anfang bis zum Ende des Lebenszyklus einer Lokomotive oder eines Triebzuges liegt der Fokus auf deren Wirtschaftlichkeit, um auch noch in 30 Jahren das maximale Potenzial nutzbar zu machen.

© Beacon Rail.

Nicht nur in Deutschland, sondern europaweit unterwegs: Fahrzeuge von Beacon Rail, hier in Großbritannien.

IMPRESSUM: *mofair e.V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, Tel.: +49 (0)30 53149-1470*
V.i.S.d.P.: *Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.; info@mofair.de, www.mofair.de*