



DIE AKTUELLEN THEMEN

Talsohle durchschritten? • Baustellen bleiben Herausforderung • Gesetze und Verordnungen vor Ende der XIX. Legislaturperiode • mofair-Forderungen zur Bundestagswahl – allein und mit anderen • Neue mofair-Fördermitglieder: Trainline und CN-Consult

Talsohle durchschritten? Coronahilfen für die Branche kommen – Fahrgäste kommen zurück – Fragen bleiben

Nach dem langen „Lockdownwinter“ gibt es positive Signale, die Inzidenzen sinken in den letzten Wochen recht deutlich, und die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr steigt langsam wieder an.

Für SPNV und kommunalen ÖPNV wurde politisch entschieden, den im vergangenen Jahr aufgespannten Rettungsschirm für 2021 fortzuführen. Konkret bedeutet dies, dass die 2020 nicht benötigten Mittel im Jahr 2021 zum Ausgleich der coronabedingten Mindereinnahmen genutzt werden können. Darüber hinaus leisten Bund und Länder je eine weitere Milliarde Euro an den gesamten Sektor. Dazu braucht es eine entsprechende Änderung des Regionalisierungsgesetzes.

Für den eigenwirtschaftlichen Verkehr deutet sich seit Ende April eine Kurswende an: Für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr sollen die Trassenpreise zwischen dem März 2020 (also rückwirkend) bis zum Dezember 2021 um 98 Prozent gesenkt werden; der Bund wird der DB Netz die fehlenden Mittel ersetzen. Diese



Auch eine Form von Gewöhnung: OP-Masken jetzt im Süßigkeitenautomat.

Foto: mofair



An regelmäßiges Testen haben wir uns gewöhnt.

Foto: mofair

Maßnahme wäre seit Frühherbst 2020 möglich gewesen – gut, dass sie jetzt endlich kommt.

Im Gegenzug soll die Corona-Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG von fünf auf ca. zwei Milliarden Euro reduziert werden. Dass die Summe geringer ausfällt, mindert die wettbewerbsverzerrenden Wirkungen zwar, ändert aber nichts am Prinzip, dass reine Unternehmenslösungen grundsätzlich problematisch sind. Die Genehmigung durch die EU-Kommission wird auf sich warten lassen.

Währenddessen ist die Branche dabei, neue Angebote im SPFV zu konzipieren und umzusetzen. So fährt nun mit Flixtain eine Wettbewerbsbahn auf der attraktiven Verbindung zwischen Hamburg und Berlin.

Im gemeinwirtschaftlichen Verkehr kommt es nun umso mehr darauf an, neue Tarifmodelle zu entwickeln, die die Fahrgäste binden und neue hinzugewinnen. Gleichzeitig dürfen die Ticketpreise nicht „zu günstig“ ausfallen, um die eigene finanzielle Basis nicht dauerhaft auszuhöhlen. Schließlich muss das Leistungsangebot deutlich ausgeweitet werden, um Überfüllungen künftig zu vermeiden, und um Platz zu schaffen für eine Verdopplung der Fahrgastzahlen gegenüber dem Vorkrisenniveau.



Foto: mofair

Trassenpreise im eigenwirtschaftlichen Verkehr sollen um 98 % gesenkt werden.



Foto: mofair

Das Warten hat ein Ende: Gleich kommt der erste Zug einer Wettbewerbsbahn von Berlin nach Hamburg.

Baustellen bleiben Herausforderung

Zwischenbilanz drei Jahre nach dem „Runden Tisch Baustellenmanagement“

Am 5. Juni 2018 übergab der „Runde Tisch Baustellenmanagement“ aus DB Netz, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Verbänden seinen Abschlussbericht an Verkehrsminister Andreas Scheuer. Zeit, eine Zwischenbilanz zu ziehen.

Grund für dieses seinerzeit innovative Forum war die Erkenntnis, dass Baustellen, so notwendig sie sind, viele unerwünschte Nebeneffekte haben. Umleitungen, Verspätungen, Schienenersatzverkehre, wirtschaftliche Verluste für die Verkehrsunternehmen und das System insgesamt –



Foto: Rui Cardoso

Erich-Klausener-Saal des BMVI am 5. Juni 2018: Der Abschlussbericht wird vorgestellt.

428 Millionen Euro pro Jahr wurden ermittelt. Und weil die Baustellen noch einige Jahre eher mehr als weniger werden, mussten Maßnahmen her, um die negativen Effekte einzudämmen und fair zu verteilen. Der Runde Tisch empfahl vier Bausteine:

(1) Die DB Netz sollte die Möglichkeit erhalten, „kundenfreundlicher“ zu bauen. Die damals geltende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II ließ es nicht zu, teurere Bauverfahren zu nutzen oder zusätzliche Infrastruktur wie Bauweichen, Bau-signale oder Behelfsbrücken zu errichten. Dafür wurden in der LuFV III (2020-29) zwischen DB und dem Bund 100 Millionen Euro pro Jahr vereinbart.

Das war ein guter Schritt, der aber vom Volumen her nicht ausreicht. Außerdem muss der Sektor in die Auswahl der Projekte des „kundenfreundlichen Bauens“ einbezogen werden, wie in der LuFV III festgelegt.

(2) Das ebenfalls europa- und bundesrechtlich vorgesehene Anreizsystem zwischen DB Netz und den Verkehrsunternehmen wurde reformiert. Vor allem wurden die Ausgleichsbeträge deutlich angehoben.

Ein von allen Seiten akzeptiertes Anreizsystem gibt es aber heute im Güterverkehr noch immer nicht, und im Personenverkehr ist die erhoffte Anreizwirkung für mehr Qualität praktisch ausgeblieben. Wenig verwunderlich, setzt man die ca. 40 Mio. Euro Volumen des Systems in Beziehung zu den etwa 6 Milliarden Euro Gesamteinnahmen des (regulierten) Unternehmens DB Netz AG.

(3) Im Verhältnis zwischen den Aufgabenträgern und den Unternehmen des Regionalverkehrs war eine bessere Risikoverteilung vereinbart worden. In Neuausschreibungen sollten Fixkosten der Verkehrsunternehmen während Bauprojekten übernommen werden, Kosten des Schienenersatzverkehrs adäquat kalkuliert und baustellenbedingte Pönalen reduziert werden – allein schon, weil die Verkehrsunternehmen auf sie gar keinen Einfluss haben.

In der Realität haben die Aufgabenträger die Ausschreibungen kaum geändert. Von der Überlegung, bestehende Verträge anzupassen, hat kein Aufgabenträger Gebrauch gemacht. Diese Haltung verteuert über kurz oder lang den SPNV unnötig, denn die EVU werden mehr Risiken pauschal einpreisen müssen.

(4) Schließlich sollten Bauplanung und Baukommunikation verbessert werden. Baustellen sollten vermehrt gebündelt und besser „getaktet“ werden, also die Zahl der verschiedenen



Foto: mofai

Den Bericht gab es in einer Kurzfassung...

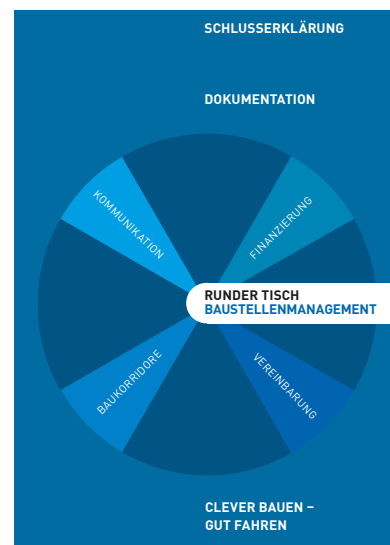


Foto: mofai

... und in einer ausführlichen Version.

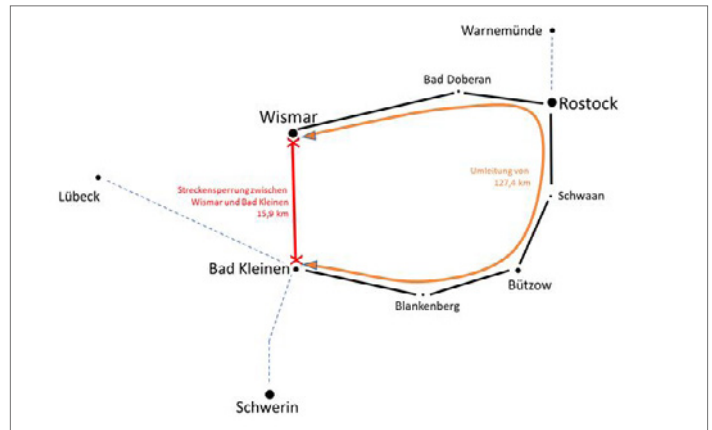


Foto: mofai

Baustellen nerven sehr – müssen aber sein, damit die Infrastruktur auf Vordermann kommt – wie hier am Hauptbahnhof Magdeburg.

Bauzustände und Baufahrpläne reduziert werden. So genannte B-Maßnahmen, also länger andauernde Maßnahmen, die aber nicht im Jahresfahrplan enthalten sind, sollten idealerweise ganz verschwinden.

Von alledem ist nicht viel zu erkennen. Die IT-Kommunikationsplattform Bau („KomBau“), die zersplitterte Tools vereinigen und die Kommunikation zwischen DB Netz und den EVU verbessern sollte, sollte 2018 in Betrieb gehen. Es gibt sie aber bis heute nicht. Das für 2021 vorgesehene Budget wurde wegen Corona komplett gestrichen.



Musste das wirklich sein? Verachtlichung des Fahrwegs wegen einer Baustelle und Zugausfälle.

Auf den letzten Metern Gesetze und Verordnungen vor Ende der XIX. Legislaturperiode

Einige ToDos müssen in dieser Wahlperiode noch erledigt werden. Das prominenteste im Bahnbereich war die Novelle des Eisenbahnregulierungsrechts. mofair hatte mehrfach seine Kritik zum Ausdruck gebracht, zuletzt im Rahmen einer Anhörung des Bundestagsverkehrsausschusses am 15. April 2021.

Größtes Manko ist, dass wettbewerbliche Fragen vollständig unbearbeitet blieben und das für den Bahnmarkt so wichtige Gesetz kaum mehr als redaktionell geändert wird. Immerhin haben das am Ende der Debatte alle eingesehen: Es dürfte selten vorkommen, dass selbst die Regierungsfractionen in einem Entschließungsantrag zum Gesetzesbeschluss verlautbaren, dass das kein großer Wurf war.

Einzigster inhaltlicher Punkt ist ein vorsichtiges Herantasten an den Deutschlandtakt. Dieses soll nun durch eine Erprobungsklausel im Gesetz erfolgen. Auf einigen Strecken können Trassen damit vorkonfiguriert und systematisiert werden. Im Vollausbau des Deutschlandtakts müsste dieses auf dem Gesamtnetz passieren.

Wo genau erprobt werden soll, muss nun durch eine Verordnung geregelt werden. Diese muss schnell kommen, sonst ist der Plan der Branche, im Jahr 2024 mit dem erneuerten System an den Start zu gehen, nicht mehr realistisch. Außerdem



Während der Anhörung im Paul-Löbe-Haus des Bundestages.

besteht die Gefahr, dass dieser neue Zwischenzustand das ohnehin schon überkomplexe System der Trassenvergabe kaum mehr beherrschbar werden lässt.

Ganz nebenbei und vom Parlament unbemerkt ist Anfang Mai die Gebührenverordnung nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz in Kraft getreten. So belasten den Sektor weitere Kosten, die die Straße nicht hat. Und eine neue, umfassende Gebührenverordnung für das Eisenbahn-Bundesamt ist gerade in der Abstimmung. Es wird höchste Zeit für eine politische Grundsatzentscheidung gegen Gebühren für „individuell zu-rechenbare Leistungen“ auf der Schiene, die eigentlich hoheitliche Aufgaben sind und für die es im Straßenverkehr keine Entsprechung gibt.

Ganz besonders gilt das nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutz. Jetzt der Schiene immer weiter Gebühren aufzuhalsen, wirkt wie aus der Zeit gefallen.



Foto: wikipedia

Behausung nicht schön anzusehen, aber konsequente Entscheidung zum Klimaschutz: Das Bundesverfassungsgericht.

mofair-Forderungen zur Bundestagswahl

Allein und mit anderen

Die Bundestagswahl rückt näher, (fast) alle Parteien haben ihre Programme geschrieben, beschlossen und werben nun dafür. Auch die Verbände im politischen Berlin sind nicht faul und veröffentlichen – einer nach dem anderen – Wahlprüfsteine, an denen sie die Parteien messen.

mofair war früh dabei und hat schon zum Jahreswechsel seine Forderungen „Fairer Wettbewerb für eine nachhaltige Verkehrswende“ vorgestellt – knackige Vorschläge zur Überwindung der Coronafolgen, für Nah- und Fernverkehr auf der Schiene, zu Infrastruktur und Fahrausweisvertrieb, das Bahnsystem insgesamt sowie für den intermodalen Wettbewerb mit Auto und Luftverkehr.

Außerdem engagiert sich mofair wie schon vor vier Jahren gemeinsam mit sieben weiteren Bahnverbänden und erhebt unter dem Titel „Der Schiene jetzt Priorität geben“ mit den Partnern die drei Kernforderungen: Infrastruktur ausbauen, Bahnsystem digitalisieren & Verkehrswende forcieren!



Foto: mofair

mofair solo ...



Foto: Verbändebündnis

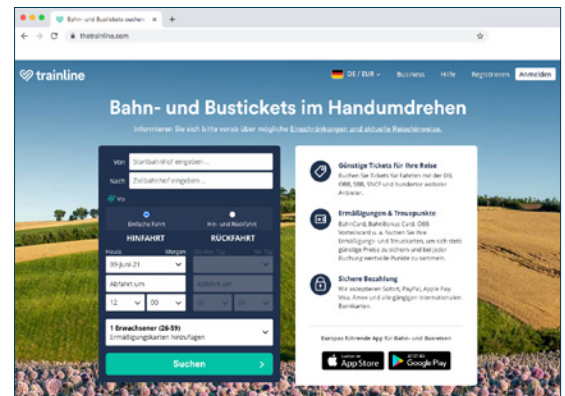
... und gemeinsam mit den anderen Bahnverbänden zur Bundestagswahl 2021.

Trainline

neues mofair-Fördermitglied I

Trainline ist die führende unabhängige Bahn- und Busreiseplattform, die Bahn- und Bustickets an Millionen von Reisenden weltweit verkauft. Über ihre hoch bewertete Website und mobile App können Menschen ihre Reisen nahtlos an einer Stelle suchen, buchen und verwalten.

Trainline führt Millionen von Strecken, Tarifen und Fahrzeiten von mehr als 270 Bahn- und Busunternehmen in 45 Ländern zusammen und bietet seinen Kunden den besten Preis für ihre Reise und intelligente Reiseinformationen in Echtzeit für unterwegs. Ziel ist es, Bahn- und Busreisen einfacher und zugänglicher zu machen, um Menschen zu ermutigen, nachhaltiger zu reisen.



Screenshot: Trainline

CN-Consult

neues mofair-Fördermitglied II

CN-Consult GmbH sorgt dafür, dass Fahrgäste stets aktuelle Reiseinformationen auf den Stationen und in den Zügen erhalten und mobiles Personal wie Lokführer mit den nötigen Informationen für ihre Arbeit ausgestattet sind.

CN-Consult bietet Software zur Disposition, Lokalisierung und Echtzeit-Fahrgastinformation sowie schlüsselfertige Komplettsysteme einschließlich der benötigten Hardware wie moderne TFT- und LED-Anzeigen. Durch den Einsatz der von CN-Consult entwickelten offenen Schnittstelle MPI (Mobile Passenger Information) ist es möglich, auch unterschiedliche Hardware aus Bestandssystemen zu integrieren und Daten auszutauschen.



Foto: CN-Consult

Impressum

mofair e. V.

Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin | Tel.: 030 53 14 91 47-6

www.mofair.de | twitter.com/mofaireV | info@mofair.de

V.i.S.d.P.: Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V.