



DIE AKTUELLEN THEMEN

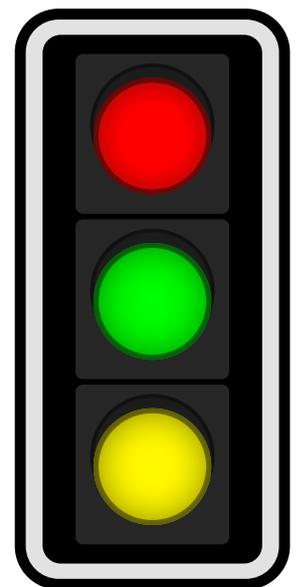
Perspektive für mehr Qualität • Signal auf Grün für Klimaschutz • **Neuaufstellung für die Eisenbahnen des Bundes** • Anpassungsbedarf unübersehbar • **Jeder soll alles verkaufen können** • Deutschlandtakt verspätet • **Digitalisierung der Schiene** • Neues rund um Hannover und im Allgäu • **Mit Volldampf in die neue Legislaturperiode** • Neues mofair-Fördermitglied: Staufen AG

Perspektive für mehr Qualität

Koalitionsvertrag enthält Verzicht auf Gewinnorientierung des Netzes

Auf die Bundestagswahl am 26. September folgte schnell die Festlegung auf die Aushandlung einer „Ampel“-Koalition aus SPD, Grünen und FDP. Dass die Bahnpolitik dabei nicht das einfachste Thema mit einer schnellen Einigung sein würde, konnten Beobachter schon daraus ersehen, dass sie im Sondierungspapier Ende Oktober nicht erwähnt wurde. Sie blieb der „Elefantenrunde“ der Parteivorsitzenden vorbehalten.

Unterm Strich bietet der Koalitionsvertrag viele positive Ansätze für ein Umsteuern in der Verkehrspolitik und insbesondere der Bahnpolitik. Vielleicht der wichtigste Schritt ist, dass die Bahninfrastruktur des heutigen integrierten Konzerns DB AG künftig gemeinwohlorientiert geführt werden soll. Dies kombiniert mit der gleichzeitigen Klarstellung, dass sich die DB-Transportgesellschaften weiterhin wettbewerbsfähig bewähren müssen und keine Sonderbehandlung



Hier die Ampel zum Wahlergebnis: SPD vor Grünen und der FDP

erwarten dürfen, spricht für einen ordnungspolitischen klareren Kurs als bisher. Der 2018er Koalitionsvertrag hatte noch „volkswirtschaftliche Ziele“ für den Gesamtkonzern gefordert – was eine massive Wettbewerbsverzerrung bedeutet hätte.

Ebenfalls auf der Habenseite zu buchen ist, dass die Schiene künftig bei der Infrastrukturfinanzierung einen klaren Vorrang vor der Straße erhalten soll. Hier deutet sich eine Abkehr von den bisherigen, den Schienenausbau hemmenden, geschlossenen Finanzierungskreisläufen an.

Für die künftige Verkehrspolitik ist die Festlegung auf die Schiene als „Rückgrat der Mobilität“ ganz entscheidend. Sie schafft die Voraussetzung für mehr Bahnverkehr auch in der Fläche. Sie wird flankiert durch eine Steigerung der Regionalisierungsmittel, mit denen die Bundesländer Verkehrsleistungen bestellen.

Etwas versteckt findet sich eine Verpflichtung für Mobilitätsanbieter, einander auch Echtzeitdaten zu fairen Bedingungen zur Verfügung zu stellen. Das wird zu mehr Wettbewerb und innovativen Vertriebsangeboten führen. So sinkt die Einstiegshürde für den öffentlichen Verkehr insgesamt.

Schließlich bekräftigen die Ampelparteien das Ziel, die Verkehrsleistung im öffentlichen Schienenpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln – trotz der Rückschläge in Folge der Corona-Krise. Dazu passt die dringend notwendige Fortführung des Rettungsschirms für den gemeinwirtschaftlichen Verkehr. Nach Abschätzung der Verbände sind dafür im Jahr 2022 mindestens 1,5 bis 1,7 Milliarden Euro durch Bund und Länder notwendig. Angesichts der dramatisch gestiegenen Infektionszahlen der vergangenen Wochen und dem neuerlichen Trend zum Homeoffice dürfte dieser Wert inzwischen deutlich überholt sein.

Bedenklich ist, dass sich die Ampelparteien (noch) nicht zu einer Senkung der Trassenpreise haben durchringen können. Diese wird zwar angedeutet, jedoch unter Haushaltsvorbehalt gestellt. Für einen Übergang zum Grenzkostenprinzip bei den Trassenpreisen würden etwa 4,8 Milliarden Euro benötigt – das ist die heutige Summe der Vollkostenaufschläge. Die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs machen „nur“ 1,2 Milliarden Euro aus. Der Pfad zu einer drastischen Absenkung der Trassenpreise muss aber beschritten werden, um zu einem fairen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße zu kommen.



Foto: mofair

Mehr Fortschritt wagen – so das Motto der drei künftigen Regierungsparteien.



Foto: mofair

Der Aufkleber ist alt – die Forderung ist aktuell.

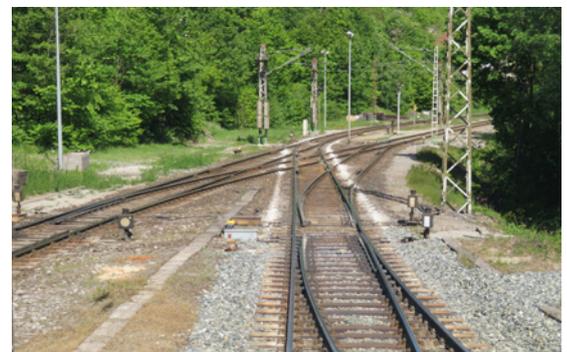


Foto: mofair

Auch in ländlichen Regionen soll der Schienenverkehr Rückgrat der Mobilität sein.

Signal auf Grün für Klimaschutz

mofair und NEE präsentieren Wettbewerber-Report 2021 / 22

Ende Oktober stellten die Verbände der Wettbewerbsbahnen im Güter- und Personenverkehr auf einem parlamentarischen Abend in der „Wartehalle“ am Berliner Nordbahnhof gemeinsam fest, dass sie in den vergangenen zwei Jahren weiter vorangekommen sind: Im Güterverkehr erreichte ihr Marktanteil im Jahr 2020 57 Prozent der Schienenverkehrsleistung. Im Schienenpersonennahverkehr stieg der Marktanteil auf knapp 41 Prozent des Angebots.

Für die Bahnunternehmen sind der jahrelange Stillstand beim Schienenneubau und die anhaltend schlechte Performance samt hoher Kosten der DB-Infrastrukturbetreiber zur Wachstumsbremse Nr. 1 geworden. Trotz deutlich mehr Haushaltsmitteln für die bestehende Infrastruktur ist die Überalterung des Netzes nicht gebremst worden.

Neu- und Ausbau sind weiterhin unterfinanziert. Die Elektrifizierung des Netzes ist statt um zehn nur um eineinhalb Prozentpunkte vorangekommen, in den vergangenen drei Jahren wurden nicht einmal zehn Kilometer Schienenstrecke neu gebaut, und die Zahl der ausgewiesenen „überlasteten Schienenwege“ ist auf über zwanzig gestiegen. Der Deutschlandtakt ist bisher nur Kommunikation und Marke für den DB-Fernverkehr, hat aber noch nicht den zusätzlichen Schienen Ausbau ausgelöst, der Reise- und Transportzeiten verkürzt und mehr Verkehr auf die Schiene holt.

Die Verbände fordern von der neuen Bundesregierung, beim Schienenausbau endlich an den tatsächlichen Stellschrauben, nämlich den Prozessabläufen, eine Beschleunigung herbeizuführen und angemessene finanzielle und personelle Ressourcen bereitzustellen, beispielsweise durch Verschiebung aus dem Straßenneubau.

Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) hat die Coronapandemie das Marktanteilwachstum der Wettbewerbsbahnen zwischenzeitlich abrupt abgebremst. Zu lange hielt die Bundesregierung an einer einseitigen Stützung der DB Fernverkehr über eine Eigenkapitalerhöhung fest, statt alle betroffenen Unternehmen durch eine Branchenlösung zu



Foto: Heidi Scherm

Noch vor dem erneuten Ansteigen der Infektionszahlen, und unter 2G-Bedingungen: Gut besuchte Abendveranstaltung von mofair und NEE.



Fotos: Heidi Scherm; Christian Jung: mofair.



Foto: mofair

Diskutierten auf dem Podium: Haushaltsstaatssekretär Werner Gatzler (SPD), Rüdiger Kruse (MdB, CDU), Susanne Menge (MdB, Grüne), Christian Jung (MdL, FDP) und Thomas Lutze (MdB, Linke).

unterstützen. Im Ergebnis erhielten wegen des absehbaren Eisanspruchs der EU-Wettbewerbsbehörden über ein Dreivierteljahr weder die DB noch die Wettbewerber Unterstützung, ehe die Bundesregierung den Kurs endlich korrigierte und die Trassenpreise befristet absenkte.

Die Wettbewerber müssen sich nun erneut von einem Prozent Marktanteil hocharbeiten, 2019 waren es schon einmal knapp vier Prozent gewesen. Die Verstetigung niedriger Trassenpreise auf Grenzkostenniveau würde hier sehr helfen. Um den politisch gewollten Nachtzugverkehr anzureizen, wären auch Preise unter Grenzkosten sinnvoll.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Marktanteil der Wettbewerber zwar auf inzwischen knapp 41 Prozent des Leistungsangebots mit noch weiter steigender Tendenz angewachsen und profitieren die Fahrgäste von einem insgesamt gestiegenen und moderneren Angebot.

Allerdings muss nachgesteuert werden angesichts des deutlich gestiegenen Personalbedarfs, der Folgen aus gestiegenem Baugeschehen und schlechtem Baustellenmanagement, die allesamt so für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen – inklusive die DB-Töchter – nicht absehbar waren. Verträge müssen während der Laufzeit flexibler werden.



Foto: Heilal Scherm

Ordneten die Ergebnisse des WBR aus europäischer Perspektive ein: Dirk Stahl von ERFA und Nick Brooks von ALLRAIL.



Foto: mofair

Der Wettbewerber-Report ist im Netz verfügbar unter: mofair.de/positionen/positionen/07-wettbewerber-report-eisenbahnen-2021-2022/

Eine Neuaufstellung für die Eisenbahnen des Bundes

Parlamentarisches Frühstück von mofair

Die Zukunft der Deutschen Bahn AG vor dem Hintergrund der Herausforderungen der Klimaschutzpolitik ist ein Thema, das die Politik bewegt – und zu dem jede und jeder eine Meinung hat. Daher stieß die Ankündigung eines Parlamentarischen Frühstücks dazu auf breite Resonanz. Vor gut dreißig Teilnehmerinnen und Teilnehmern am frühen Morgen eines Sitzungstags legten die mofair-Vertreter Jost Knebel, Alexander Hedderich, Michael Vulpius und Wolfgang Meyer ihre Positionen dar.



Foto: mofair

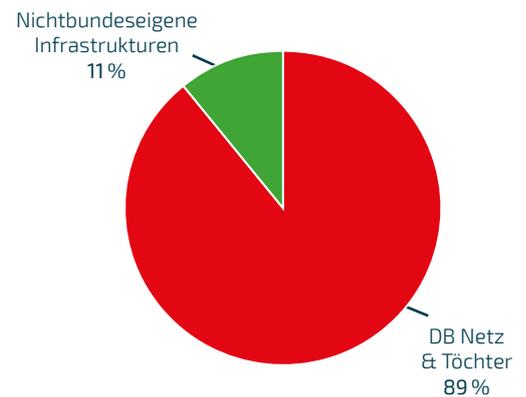
Beim parlamentarischen Frühstück ging die Sonne auf.

Die Existenz eines integrierten Konzerns, der das Netz besitzt und bewirtschaftet sowie selbst Dienstleistungen auf diesem Netz anbietet, ist im Vergleich zu anderen Netzwirtschaften wie der Energieversorgung ungewöhnlich. Dennoch sind offene Diskriminierungen bei Netzzugang (also der Zugang zu Trassen, Stationshalten und zu Serviceeinrichtungen) heute nicht mehr das dominierende Problem. Sie treten aber noch immer gelegentlich auf. Auch bei der Entgeltbildung kann sich der integrierte Konzern seinen Transportgesellschaften gezielt Vorteile verschaffen.

Das viel größere Problem ist heute jedoch Folgendes: Die Netzgesellschaften der Deutschen Bahn AG müssen in erster Linie einen Ergebnisbeitrag für den integrierten Konzern erbringen. Das bedeutet, dass Dinge, die für die Qualität des Netzes eigentlich notwendig wären, nur selten umgesetzt werden. Anders ist es nur, wenn sie unmittelbar dazu führen, dass DB Netz zusätzliche Trassen verkaufen kann.

In den meisten Fällen aber ist es betriebswirtschaftlich günstiger, etwa auf die Anschaffung weiterer Schneepflüge zu verzichten, oder die „Kommunikationsplattform Bau“ bis auf weiteres nicht zu implementieren. Schließlich schneit es eher selten, und können Baustellenverkehre auch mit den bisherigen Mitteln geplant werden. Für das Gesamtsystem Schiene aber ist es eine Katastrophe, wenn tagelang Strecken wegen Schnee und Eis gesperrt werden müssen oder wenn die Abstimmung von Baustellenverkehren weiter auf Dampfdradioniveau stattfindet.

Hauptübel ist die derzeitige Gewinnerorientierung des Netzes – diese soll nun nach dem Willen der Ampelkoalition abgeschafft werden. Das begrüßen wir absolut. mofair ist jedoch auch weiterhin der Auffassung, dass eine Ausgliederung der Monopolbereiche aus dem Gesamtkonzern und eine Unterstellung unter direkte Eigentümerschaft des Bundes besser wäre. Die Debatte über die Frage „Wieviel Eisenbahn wollen wir?“ könnte dann effizienter und transparenter geführt werden.



Grafik: mofair

Mit 90% des Streckennetzes in Deutschland ist die DB Netz der mit Abstands wichtigste Infrastrukturbetreiber.



Foto: wikipedia

Der Bundesgerichtshof hat DB Netz im Februar 2021 zu mehr Qualität ermahnt.

Anpassungsbedarf unübersehbar

Causa Abellio zeigt, dass sich Aufgabenträger bewegen müssen

Abellio, im Fahrplanjahr 2021 das nach der DB Regio zweitgrößte Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV, ist in wirtschaftliche Schieflage geraten und musste sich im Sommer unter ein Schutzschirmverfahren begeben, das Chancen zu einer Weiterführung des Betriebs ausloten und so eine endgültige Insolvenz abwenden soll. Es sind teilweise dramatische Wochen für die Beschäftigten des Unternehmens, nicht zuletzt aber auch für die Fahrgäste, die dem Unternehmen wiederholt Bestwerte in Kundenzufriedenheitsbefragungen gegeben haben.

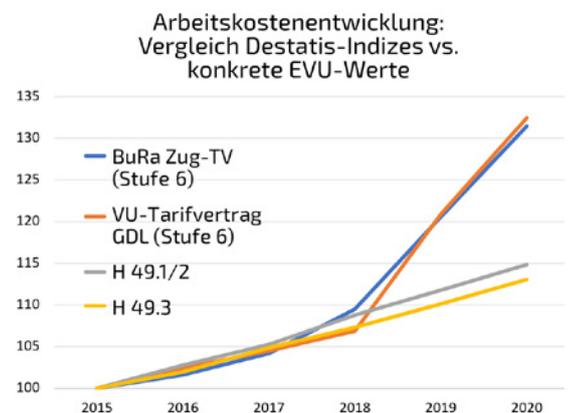
Dabei steht Abellio keineswegs allein. Alle SPNV-Eisenbahnverkehrsunternehmen haben unter drei wesentlichen Problemen zu leiden: Erstens sind die Personalkosten drastisch gestiegen. Dabei ist nicht das individuelle Gehalt des einzelnen Mitarbeiters das Problem, sondern der unvorhersehbare Personalmehrbedarf, der durch tarifliche Wahlmodelle und andere, zunächst nicht monetäre Effekte aus Tarifabschlüssen der vergangenen Jahre resultiert und der aus dem Markt heraus nicht gedeckt werden kann. Es entstehen zusätzliche Ausbildungskosten, die nicht kalkulierbar waren. Um die nichtmonetären Effekte bewerten zu können, haben Aufgabenträger und EVU in den vergangenen Jahren einen neuen Personalkostenindex entwickelt, der nun zur Grundlage neuer Ausschreibungen gemacht werden muss. Vor allem muss er aber auch in laufende Verträge übernommen werden.

Zweitens sorgen die vielen Baustellen im Netz für eine stellenweise sehr schlechte Fahrplanqualität: Nur wenn alles optimal lief, wären die Fahrpläne einzuhalten. Es läuft aber fast nie alles nach Plan, und einmal entstandene Verspätungen pflanzen sich im gesamten Netz fort. Die Baustellenfolgekosten, etwa die für Schienenersatzverkehr, sind viel höher als vor Jahren kalkulierbar. Und dort, wo nicht gebaut wird, ist die Infrastruktur oftmals so marode, dass sie ebenfalls Verspätungen verursacht – defekte Weichen oder Bahnübergänge sind die häufigsten Probleme.



Foto: Abellio

Fährt bis zum vereinbarten Vertragsende weiter: Die Westfalenbahn aus dem Abellio-Konzern.



Grafik: mofair

Die tatsächlichen Personalkosten im SPNV sind den Wertsicherungsklauseln weit enteilt.

Für die daraus resultierenden Verspätungen müssen jedoch die Eisenbahnverkehrsunternehmen geradestehen. Ihr Leistungsentgelt wird im Rahmen der Verkehrsverträge durch die Aufgabenträger auch dann gekürzt, wenn sie die Ursachen der Verspätungen nicht beeinflussen können. Dies ist ungerechtfertigt und hat keinerlei Lenkungswirkung. Für die Fahrgäste ergibt sich kein Nutzen.

Daher schlägt mofair vor, künftig und auch in laufenden Verkehrsverträgen zu unterscheiden zwischen Verspätungen, die die EVU beeinflussen können – hier können die Pönale angehoben werden – und solchen, auf die sie keinen Einfluss haben. Diese müssen gestrichen werden.

Geschieht das nicht, drohen weitere Verkehrsunternehmen in Schwierigkeiten zu geraten. Wie beschrieben, sind alle von den Schwierigkeiten betroffen, auch die DB Regio. Sie hat indes aufgrund der schier Menge an Verträgen und einigen sehr gut dotierten Verträgen (z. B. der de facto konkurrenzlos gewonnenen S-Bahn-Verträge in Berlin, Hamburg und München) bessere Möglichkeiten, andere, notleidende Verträge auszugleichen.

Ohne Änderungen in künftigen Ausschreibungen werden sich nicht mehr viele Bieter finden. Das wäre aus Sicht der Steuerzahlenden schlecht: Es droht die Rückkehr alter Monopolpreise, wie wir sie von früher kennen. Angebotsausweitungen, wie wir sie zur Verlagerung von Mobilität auf die Schiene im Kampf gegen den Klimawandel dringend brauchen, werden dann ein Wunschtraum bleiben.

Jeder soll alles verkaufen können

Brancheninitiative gegenseitiger Verkauf formal abgeschlossen

Eine wesentliche Einstiegshürde in den öffentlichen Verkehr kann schon der Fahrkartenkauf sein. Gilt mein Fahrausweis auch dann, wenn ich umsteige? Liegt mein Ziel noch im heimischen Verkehrsverbund oder nicht? Darf ich auch einen anderen Zug nutzen als den eigentlich gebuchten? Wo genau bekomme ich eigentlich die passenden Tickets?



Grafik: wikipedia

Schienenersatzverkehr ist nicht nur ärgerlich für die Fahrgäste, sondern vor allem sehr teuer.



Foto: mofair

Selbst die übersichtliche Bedienoberfläche dieses Fahrkartenautomaten kann ungeübte Nutzer herausfordern.

Daher haben sich Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger des SPNV, Verkehrsverbände, DB Regio, DB Fernverkehr und DB Vertrieb sowie Verbände und der Arbeitskreis Bahnpolitik der Länder zur Brancheninitiative gegenseitiger Verkauf (BIGV) zusammengetan. Ziel war es, dass grundsätzlich jeder Player im System jeden Fahrausweis verkaufen kann.

Dabei ging es weniger um die technische Umsetzung – diese muss noch folgen; ein Ansatz ist das Projekt Mobility Inside (MI). Vor die Technik musste die Verständigung über die wirtschaftlichen Fragen treten. Dazu gehört, wer welche Tarifprodukte über welche Vertriebskanäle – z. B. am Schalter, am Automaten oder vor allem in den stetig wachsenden digitalen Medien verkaufen kann, und welche gegenseitigen Provisionen dafür zu zahlen sind. Für den Fahrgast ist das uninteressant – für die handelnden Unternehmen aber ist es nicht egal, ob sich Vertrieb überhaupt lohnt, oder ob er ein Zuschussgeschäft ist.

In vielen Fragen wurde Einigkeit erzielt, d. h. in den meisten hat sich die Deutsche Bahn als Eignerin vor allem des Fernverkehrstarifs, unter dem Druck des Sektors bewegt. Einige Probleme bleiben jedoch weiter offen. Allerdings läuft seit gut zwei Jahren ein paralleles Verfahren vor dem Bundeskartellamt, das unabhängige Fahrkartenverkäufer, die selbst keinen Verkehr betreiben, angestrengt haben. mofair betrachtet diese als potenzielle Partner, die den Sektor durch ihre spezielle Expertise unterstützen können und nicht ausgeschlossen werden dürfen.

Wichtig zu wissen: Auf europäischer Ebene werden derzeit zwei Gesetzgebungsverfahren vorangetrieben, darunter eine Änderung der Fahrgastrechte-Verordnung, die zu einem verpflichtenden Austausch von Echtzeit- und dann auch von Vertriebsdaten zwischen allen Anbietern führen würde.

Für die Bundesebene bleibt die Überführung des DB-Fernverkehrstarifs (heutiger A- und B-Preis) in das Portfolio der Deutschland Tarifverbund GmbH auf der Agenda. Damit würde ein einheitlicher, unternehmensübergreifender Bahntarif entstehen, den alle Betroffenen gemeinsam entwickeln können und der nicht mehr strategisch von einem Unternehmen auf Kosten anderer eingesetzt werden könnte.



Foto: VDV

Die Absichtserklärung der „BIGV“ wurde Anfang September in Düsseldorf unterzeichnet.



Foto: Bundeskartellamt

Das Bundeskartellamt in Bonn untersucht detailliert, ob die Deutsche Bahn ihre marktbeherrschende Stellung im Fahrausweisvertrieb ausnutzt.

Deutschlandtakt verspätet

Marktmodell im Fernverkehr noch nicht erkennbar

Politisch ist die Einführung des Deutschlandtakts inzwischen unbestritten. Das ist ein gewaltiger Erfolg für die Initiative Deutschlandtakt, die sich ab 2008 auf den Weg gemacht hatte, den Schweizer Ansatz eines integralen Taktfahrplans als Richtschnur für einen kapazitätsorientierten Infrastrukturausbau auf den Weg zu bringen. Anfangs wurde sie dafür nicht ernstgenommen – jetzt besteht eher die Gefahr, dass der Begriff „Deutschlandtakt“ beliebig wird: Jede und jeder will ihn, nur was er genau bedeutet, und wie der richtige Weg zur Umsetzung zu gehen ist, darüber gehen die Meinungen weit auseinander. Auch die DB hat sich den Deutschlandtakt zu eigen gemacht. Nun müssen alle anderen aufpassen, dass sie nicht „zu Tode umarmt“ werden.

Klar ist, dass die notwendige Infrastruktur für den Zielfahrplan 2030+ nicht im Jahr 2030 fertiggestellt sein wird. Damit ist eher gegen 2040 zu rechnen, bei Beibehaltung des derzeitigen Investitions- und Bautempos eher sehr viel später. Um überhaupt voranzukommen, müssen geeignete Etappen auf dem Weg zur ersten vollständigen Umsetzung definiert werden.

In jedem Fall aber muss die heutige Form der Trassenzuweisung angepasst werden. Die Vorstellung, man fange bei jedem Jahresfahrplan mit einem leeren Blatt Papier an (die noch nie zutraf), ist spätestens mit der Leitidee des Deutschlandtakts nicht mehr haltbar. Der Deutschlandtakt fährt sich nicht „von allein“.

In der Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) wurde das Problem zwar implizit anerkannt, aber nicht wirklich gelöst. Damit es überhaupt eine Novelle in der alten Legislaturperiode geben konnte, wurde ein Formelkompromiss beschlossen: Ein neues Trassenzuweisungsmodell wurde in eine Erprobungsklausel ausgelagert, die jetzt durch eine Rechtsverordnung des Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit Leben gefüllt werden muss. Der Entwurf steht noch immer aus. Zugesagt war er für Herbst, dann zumindest bis Jahresende 2021.

Der Taktfahrplan
Kürzere Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr, optimierte Transportzeiten und die Verdichtung von Taktverkehren – das alles ermöglicht der Deutschlandtakt. Doch wie funktioniert das?

Was ist der Vorteil?
Gleiche Ankunfts- und Abfahrzeiten
Das Ziel des integralen Taktfahrplans ist es, dass Züge aus Nah- und Fernverkehr im ganzen Netz abgestimmt an wichtigen Bahnhöfen (Knoten) ankommen und abfahren und untereinander Anschluss haben.

Einfaches Zustiegen und entspanntes Umsteigen
Dies führt zu kürzeren Umsteigezeiten an den Bahnhöfen. Zudem ist ein getakteter Fahrplan für die Reisenden übersichtlicher und lässt sich so einfacher merken.

Wie funktioniert's?
Der Takt bestimmt den Rhythmus
Die Züge sollen zu festen Taktzeiten aufeinander abgestimmt an einem Bahnhof ankommen. Ermöglicht wird dies durch einen sich ständig wiederholenden Takt innerhalb des Verkehrsnetzes. Dadurch kann auch der Schienengüterverkehr besser eingetaktet werden. Diese Optimierung kann nur funktionieren, wenn die Kantenzeiten (Fahrtdauer zwischen zwei Taktknoten inklusive der Haltezeit dort) innerhalb eines Verkehrsnetzes harmonisieren.

Die einfache Faustregel für die Kantenzeiten ist das 30–60–90 Minuten-Fahrzeitraster – in diesem Zeitabstand sollten die Umstiegsbahnhöfe für eine optimale Taktung liegen.

Ein Beispiel:
Dargestellt sind die Kantenzeiten inkl. Haltezeiten an den Stationen.

Bisheriger Fahrplan
45 Min., 32 Min., 25 Min., 92 Min., 25 Min.

Taktfahrplan
Feste An- und Abfahrzeiten im gleichen Takt.
alle 30 Min., alle 60 Min.

Was muss dafür getan werden?
Streckengeschwindigkeit anpassen
Die wohl einfachste Methode, um die Bahnhöfe im Takt zu erreichen, ist, die Streckengeschwindigkeit für die Züge anzupassen. Es kommt dabei nicht darauf an, überall die Strecken für maximale Geschwindigkeit auszubauen. Die Züge müssen so schnell fahren, wie es für das Erreichen des (Umstiegs-) Bahnhofs im vorgegebenen Zeittakt nötig ist. Umgekehrt: Wo wenige Minuten fehlen, um zwei Bahnhöfe optimal zu verbinden, ist zusätzlicher Ausbau für höhere Geschwindigkeit nötig.

Schienennetz ausbauen
Das Verkehrsnetz muss dem Taktfahrplan angepasst und im Hinblick auf Fahrzeiten und Kapazitäten passgenau ausgebaut werden.

Ausbau der Bahnhöfe (Knotenpunkte)
Um optimale Umstiege zu ermöglichen, müssen auch die Bahnhöfe so ausgebaut sein, dass sie einen reibungslosen Zugverkehr und zeitpendere Umstiege ermöglichen.

Grafik: BMDV

Es muss noch viel getan werden, damit der Deutschlandtakt Wirklichkeit wird.

Die Erprobungsklausel wird es aber mit sich bringen, dass mindestens zwei, vielleicht auch mehr verschiedene Trassenzuweisungsmodelle für eine Weile nebeneinanderher existieren werden. Das bedeutet für die Verkehrsunternehmen, aber natürlich vor allem für DB Netz eine nochmals gesteigerte Komplexität. Die Frage nach der rechtlichen Verbindlichkeit der verschiedenen Instrumente der künftigen Planungskaskade (Kapazitätsnutzungskonzept, Rahmenverträge, Kapazitätsnutzungsplan etc. pp.) ist derweil nicht beantwortet.

Ohne eine solche Klarheit jedoch können Verkehrsunternehmen, die sich im Eisenbahnverkehr, vor allem im Schienenpersonenfernverkehr engagieren wollen, keine Investitionen planen. Das BMDV hat bisher wenig dazu beigetragen, eine Klärung herbeizuführen und damit implizit das (Quasi-)Monopol der DB Fernverkehr verteidigt. Denn nur das Staatsunternehmen kann Investitionen in teures Fahrzeugmaterial tätigen, ohne formal sicher zu sein, dass dieses Rollmaterial auch in den Folgejahren noch attraktive Trassen erhalten wird. Eine neue Führung im Verkehrsministerium wird diese Debatte vorantreiben und vor allem auch zu einem Ergebnis bringen müssen.



Foto: mofair

Durch den Deutschlandtakt sollen auch ländliche Stationen besser mit den Großstädten verbunden werden.

Digitalisierung der Schiene

Weiter unklarer Kurs des BMDV

Ähnlich wie bei der Implementierung des Deutschlandtakts ist auch bei der ihm vermeintlich so wichtigen Digitalisierung des Netzes kein klarer Kurs des BMDV erkennbar. Entgegen anders lautender Sonntagsreden mäandert das Zukunftsprojekt seit drei Jahren, seit dem Abschluss der Machbarkeitsstudie, weit gehend ziellos vor sich hin.

Angesichts des immensen Finanzierungsbedarfs – mindestens 32 Milliarden Euro für die Gesamtausrüstung des Streckennetzes und die notwendigen Empfangsgeräte in den Fahrzeugen (Zahlen von 2018) wäre ein klarer Rolloutplan dringend notwendig. Aus ihm muss hervorgehen, wann welcher Netzbezirk infrastrukturseitig mit ETCS-Komponenten ausgestattet wird. Dabei sind die ersten Bezirke besonders aufwändig, weil nicht nur die feste Infrastruktur (Gleise, Stellwerke) umgerüstet werden muss, sondern prinzipiell alle Fahrzeuge, die den Netzbezirk durchfahren (könnten).



Foto: wikipedia

Unscheinbares Bauteil der Digitalisierung: Eurobalise im Gleis.

Je mehr Netzbezirke bereits ausgerüstet sind, desto geringer wird der Aufwand auf Seiten der Fahrzeuge, weil dann immer mehr bereits ausgerüstet sein werden.

Bei der Finanzierung ergibt sich derzeit ein klassisches Henne-Ei-Problem: Ohne sichere Finanzzusagen kann der Roll-out nicht auf breiter Front beginnen – derzeit wird nur der Digitale Knoten Stuttgart bereits bearbeitet, für die zwei anderen Projekte des „Starterpakets“ gibt es noch keine Finanzierungsvereinbarungen.

Umgekehrt kann ohne erste Praxiserfahrungen kein zuverlässiger Ausbauplan erstellt werden. Hinzu kommt, dass nach den geltenden Förderregularien zwar Hardware relativ problemlos gefördert werden kann, nicht aber Technologieentwicklung. Um diese aber geht es zu einem erheblichen Teil. Digitalisierung ist eben mehr als nur der Ersatz einer alten Leit- und Sicherungstechnik durch eine neue.

Weil die Regelungen der alten Welt nicht mehr passen, droht die Digitale Schiene im Bermudadreieck zwischen Verkehrs- und Finanzministerium sowie dem Eisenbahn-Bundesamt zu verschwinden. Auch hier braucht es einen klaren politischen Willen zur Entscheidung, um das Großprojekt aus dem (ebenfalls kostspieligen!) Stillstand wieder ins Laufen zu bringen.



Foto: wikipedia

Wickelt die Förderprogramme für den Bund ab: Das Eisenbahn-Bundesamt.

Neues rund um Hannover und im Allgäu

Wettbewerber weiten Angebot aus

Zum Fahrplanwechsel 2021 übernimmt Transdev auf den ersten drei Strecken der S-Bahn Hannover (Linien S3, S6 und S7) von der DB Regio den Betrieb, ein Volumen von knapp einer Million Zugkilometern. Die übrigen Linien werden zum Juni 2022 folgen. Das Gesamtvolumen beträgt dann 9,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Zum Einsatz kommen dabei die neuen Züge vom Typ Stadler Flirt 3 XL kommen. Damit geht nach Bremen/Niedersachsen und Rhein-Ruhr (teilweise) ein drittes S-Bahn-Netz von der DB zu einem Wettbewerbsbahn über.



Foto: Transdev Hannover

Auch farblich werden sich die Niedersachsen umgewöhnen: Auf DB-verkehrsrot folgen blau-weiß-rote S-Bahn-Züge.

Neu an den Start geht ebenfalls am 12. Dezember Go-Ahead Bayern. Die Tochter der Go Ahead Verkehrsgesellschaft fährt dann auf der Strecke von München über Memmingen nach Lindau, dem sogenannten E-Netz Allgäu 2,7 Millionen Zugkilometer p. a. Auf der erst seit einem Jahr elektrifizierten Strecke werden die Fahrgäste mit modernen elektrischen Regionaltriebzügen mit Klimaanlage, mindestens 20 Fahrradstellplätzen pro Zug und viel Stauraum für das Gepäck unterwegs sein. Fahrzeughersteller ist hier ebenfalls die Firma Stadler.

Im Schienenpersonenfernverkehr gibt es natürlich keine Betriebsübergänge wie im Regionalverkehr, sehr wohl aber Ausweitungen des Angebots: So bindet FlixTrain zehn neue Halte an sein bestehendes Netz an, darunter Bonn, Koblenz und Mainz. Im Frühjahr 2022 gehen dann knapp 20 weitere Ziele, inklusive Dresden, Kassel, Karlsruhe und Freiburg ans Netz. Damit werden bis Sommer 2022 rund 70 deutsche Städte Teil des Angebots sein.



Foto: Leon Prochaska

Anders als ihr baden-württembergisches Pendant fahren die bayerischen Go-Ahead-Züge in himmelblau.



Foto: Flixtrain

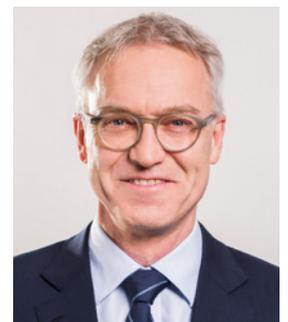
Flixtrain schließt mehr Regionen Deutschlands an sein Netz an.

Mit Volldampf in die neue Legislaturperiode

mofair wählt Vorstand neu

Turnusgemäß hat die Versammlung der mofair-Mitgliedsunternehmen das Verbandspräsidium komplett neu gewählt. Dabei wurden Präsident Tobias Heinemann (Transdev), Vizepräsident Jost Knebel (Netinera) sowie die Beisitzer Alexander Hedderich (RDC) und Marcel Winter (National Express) bestätigt. Auch die bisherigen kooptierten Mitglieder Hans Leister und Tobias Richter sind weiter mit dabei.

Neu im Vorstand sind Schatzmeister Fabian Amini (künftig Go-Ahead) sowie die Beisitzer Michael Mittag (Flixtrain) und Rolf Schafferath (Abellio). Neu kooptiert wurde Michael Vulpius, CEO der BeNEX.



Fotos: persönlich

Fabian Amini, Rolf Schafferath, Michael Mittag und Michael Vulpius.

Staufen AG

neues mofair-Fördermitglied

„In jedem Unternehmen steckt ein noch besseres“ – mit dieser Überzeugung berät und qualifiziert die Staufen AG seit über 25 Jahren Unternehmen und Mitarbeiter weltweit. Die internationale Transformationsberatung sorgt mit den passenden Strategien und Methoden für schnelle und messbare Erfolge – um die in jedem Unternehmen vorhandenen Potenziale zu heben, etablieren die Staufen-Berater gemeinsam mit Führungskräften und Mitarbeitern eine lebendige und nachhaltige Veränderungskultur.

Die Staufen AG bietet mit ihrer Akademie zudem zertifizierte, praxisorientierte Schulungen an. Von den internationalen Standorten betreuen mehr als 320 Mitarbeiter Kunden auf der ganzen Welt. 2021 wurde die Staufen AG bereits zum achten Mal in Folge von „brand eins“ als „Beste Berater“ ausgezeichnet. Das Consultinghaus ist laut der renommierten Branchen-Studie „Hidden Champions 2020“ Deutschlands beste Lean-Management-Beratung und wurde von der „Wirtschaftswoche“ mehrfach mit dem Preis „Best of Consulting“ geehrt.

STAUFEN.

IN JEDEM UNTERNEHMEN
STECKT EIN NOCH BESSERES.

Logo: Staufen



Foto: Staufen

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.