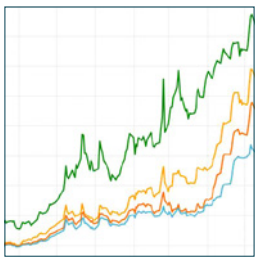
Weichen stellen

Nr. 2
Juli 2022

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr



DIE AKTUELLEN THEMEN

Das System am Limit? •• Jenseits von Corona und 9 Euro •• Gemeinwohlorientierung mit Bits und Bytes •• Deutschlandtakt einführen, nicht nur erproben •• Branchentreff nach vier Jahren •• VIAS / Rurtalbahn

Das System am Limit?

9-Euro-Ticket ist eine große Chance, zeigt aber auch Herausforderungen auf

Foto: BVG

Verkehrsminister Volker Wissing und BVG-Vorstandschefin Kreienkamp kauften die „ersten" Tickets bereits, als der Bundesrat noch gar nicht zugestimmt hatte.

Nach einem knappen Monat seit dem Start des 9-Euro-Tickets, Teil des Entlastungspakets der Bundesregierung, ist es Zeit für ein erstes Zwischenfazit. Der Start ausgerechnet am Pfingstwochenende flößte Respekt ein. Groß war die Sorge vor einem Kollaps gleich zu Beginn des Vierteljahres, in dem das Ticket angeboten wird. Und tatsächlich stieg die tägliche Zahl der Zugreisen über 30 km um 50 %.

Ganz schlimm ist es aber nicht gekommen: Zwar gab es Teilräumungen von Zügen, wie man sie bisher im Regionalverkehr nicht kannte. Und die Fahrradmitnahme erwies sich insbesondere auf den touristisch besonders attraktiven Strecken als die erwartet große Herausforderung. Insgesamt spielten sich die Verhältnisse aber nach den ersten beiden Wochenenden ein.

Screenshot: mofair

Das Ticket wurde bis Juni bereits über 21 Millionen mal verkauft.

Ein ganz großer Dank gebührt hier den vielen tausend Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen. TriebfahrzeugführerInnen, KundenbetreuerInnen, ReisendenlenkerInnen und andere mehr leisten in diesen Wochen

eine formidable Arbeit unter oftmals mehr als herausfordernden Bedingungen. Das geht schon an die Substanz, und nicht alle Fahrgäste sind einfache Kunden.

Rückkehr zur Normalität aber wird es kaum geben: Der doch erhebliche Nachfrageschub zeigt deutlich, dass in punkto Vertriebs- und Tarifvereinfachung einiges möglich wäre, das die Hemmschwelle zum Nutzen des öffentlichen Verkehrs nachhaltig senken würde. Zwar wird es sicher nicht dauerhaft bei 9 Euro für den gesamten Nahverkehr deutschlandweit bleiben können.

Aber zielgenaue Akzente bei bestehenden Pauschalangeboten und vor allem bei Jobtickets könnten durchaus gesetzt werden. Und sie würden auch die Zielgruppe erreichen, für die das 9-Euro-Ticket ursprünglich mal gedacht war: Die Berufspendler, die anstelle des Autos verstärkt Busse und Bahnen nutzen sollten, um so einen Beitrag zu klimaschonender Mobilität zu leisten.

Nicht zuletzt legt der unerwartete Fahrgastansturm die Schwächen der Bahninfrastruktur noch weiter offen: Die Pünktlichkeitswerte sind derzeit historisch niedrig, und nach dem schon länger schwächelnden Fernverkehr ist nun auch der Regionalverkehr zunehmend betroffen. In den meisten Fällen sind 9-Euro-Ticket-Folgen und allgemein schlechter Infrastrukturzustand sowie die Masse an Baustellen in ihren Wirkungen kaum mehr auseinanderzuhalten. Das zeigt umso mehr, wie dicht es auf dem Netz ist. Kleine Ursachen haben ungeahnte Folgen. Eine Türstörung an einem Zug bewirkt im überlasteten System Verspätungen bei vielen anderen Zügen, weil kein Puffer mehr vorhanden ist.

Grafik: DB

Zwar gilt das Ticket nicht im Fernverkehr. Aber Verzögerungen im Nahverkehr durch das 9-Euro-Ticket haben wegen der knappen Kapazitäten auf dem Netz weit reichende Folgen.

Foto: mofair

Fahrradmitnahme ist in gut gefüllten Zügen eine besondere Herausforderung.

Grafik: Statista

So war das eigentlich nicht gedacht: Das 9-Euro-Ticket sollte vornehmlich Pendler motivieren, das Auto stehen zu lassen. In der Berichterstattung kommt aber fast nur der touristische Verkehr vor.

Jenseits von Corona und 9 Euro

Regionalisierungsmittel strukturell erhöhen

Zweimal bereits, im Juni 2021 und erneut im Februar 2022, hat die Verkehrsministerkonferenz der Länder eine deutliche Aufstockung der Regionalisierungsmittel vom Bund gefordert. Die Forderung gründet sich auf dem Leistungskostengutachten, das der VDV im vergangenen Jahr erstellen ließ: Um die Herausforderungen auf dem Weg zur Verdopplung der Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr zu ermöglichen, braucht es nicht zuletzt eine deutliche Ausweitung des Angebots: dichtere Takte, zusätzliche Linien zur besseren Flächenerschließung. Alternative Antriebe sollen die Umwelt nicht mehr belasten, durchgehender Internetempfang soll nicht mehr Zufallssache sein.

Das alles kostet zusätzliches Geld, ca. 1,5 Milliarden sollen es nach Einschätzung der Gutachter und der Länder pro Jahr jährlich extra sein. Um diese Forderung zu validieren und um gemeinsame Überlegungen zur Effizienzsteigerung des heute sehr fragmentierten ÖV-Systems anzustellen, wurde eine Arbeitsgruppe von Bund und Ländern eingesetzt.

Eigentlich sollte diese bis zur Sommerpause Ergebnisse bringen. Das unerwartete Geschenk des 9-Euro-Tickets aber verzögerte die Beratungen erheblich. Nun soll es im Herbst eine Einigung über die mittelfristige Entwicklung des Regionalisierungsmittel geben.

Aber unabhängig von diesen strukturellen Erwägungen gilt es, das bestehende Angebot in den Ländern und Regionen abzusichern. Das Entlastungspaket des Bundes wendete sich mit Tankrabatt und 9-Euro-Ticket an den Endverbraucher. Die Verkehrsunternehmen erhalten etwa für die gestiegenen Energiekosten – in einigen Fällen reden wir über eine Versechsfachung des zu zahlenden Bahnstrompreises – keine Entlastung.

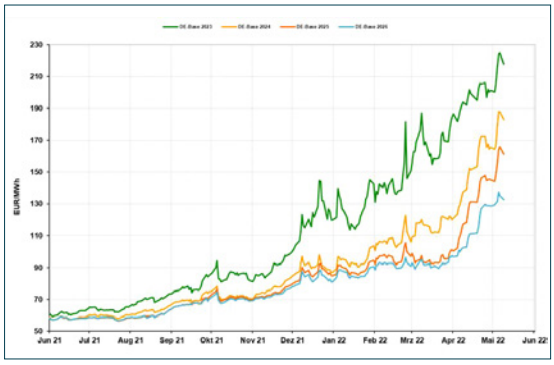
Auf die folgerichtige Forderung der Länder nach einer zusätzlichen Anhebung der Regionalisierungsmittel (neben den Mitteln für den Corona-Rettungsschirm und die 9-Euro-Ticket-Kompensation) ging die Bundespolitik jedoch nicht ein. Und das obwohl bei einer Anhörung im Bundestagsverkehrsausschuss sämtliche (!) acht geladenen Sachverständigen, darunter auch mofair, dafür votierten.

Foto: mofair

Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages am 16. Mai 2022.

Foto: mofair

Alle acht geladenen Sachverständigen – hier Matthias Stoffregen von mofair und Jan Schilling vom VDV – plädierten für eine zusätzliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Haushalt 2022.



Grafik: N-Ergie AG

Auch die Bahnstromkosten steigen seit Mitte 2021 dramatisch. Dafür gibt es bisher keine Kompensation.

Das heißt, dass immer mehr Unternehmen des SPNV und auch des übrigen ÖPNV auf ihre Reserven zurückgreifen müssen. Gleiches gilt für die Aufgabenträger, die mit den letzten zusammenkratzbaren Mitteln jetzt Mehrbestellungen auslösen, um die zusätzliche Verkehrsnachfrage während des 9-Euro-Tickets zu befriedigen.

Gibt es nicht spätestens im Herbst eine Einigung auf die mittelfristige Entwicklung der Regionalisierungsmittel, wird die Branche nicht um Reduzierungen des Verkehrsangebots herumkommen. Auch steigende Ticketpreise werden wahrscheinlich. Und ohne finanzielle Planungssicherheit können die Aufgabenträger des SPNV kaum zusätzliche Fahrzeuge für künftige Vergabeverfahren vorsehen.

Foto: mofair

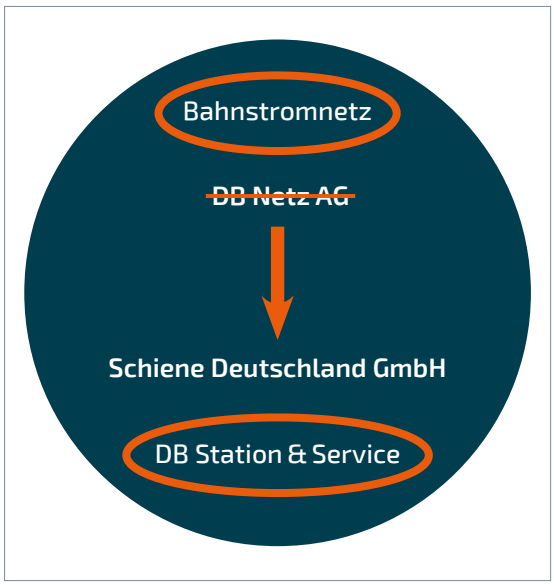
Auch wenn künftig Züge mit alternativen Antrieben – hier ein Wasserstoffzug – fahren sollen, kostet das zusätzliches Geld.

Gemeinwohlorientierung mit Bits und Bytes

Struktur der DB heute Bremsklotz für mehr Digitalisierung

Im vergangenen „Weichen stellen“ haben wir die mofair-Vorstellungen dargelegt, wie der Koalitionsauftrag für eine „gemeinwohlorientierte“ Infrastrukturgesellschaft schrittweise erfüllt werden kann. Nachdem während des ersten halben Jahres der neuen Regierung bei diesem Thema Stillstand zu herrschen schien, hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing u. a. erklärt, eine neue Struktur mit einer Fusion der heutigen DB Netz und Station und Service zum 1. Januar 2024 an den Start bringen zu wollen.

Diese Fusion allein aber löst die Herausforderungen nicht. Die Kündigung der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen den Infrastrukturspparten der DB AG, die Eingliederung des Bahnstromnetzes in die neue Gesellschaft. die Vervollkommnung der finanziellen und personellen Entflechtung zwischen wettbewerblichen und Monopolbereichen der heutigen DB AG, die Rechtsformänderung der Infrastrukturgesellschaft zu einer GmbH mit stärkeren Durchgriffsrechten des Bundes und die Entsendung von Vertretern der Nutzer des Netzes in den Aufsichtsrat der Infrastrukturgesellschaft sind weitere wichtige Schritte auf dem Weg zur Gemeinwohlorientierung. Eine Senkung der Trassenpreise auf das Grenzkostenniveau sowie eine ausreichende Finanzierung der Aus- und Neubauvorhaben



Grafik: mofair

DB Netz, DB Station und Service sowie der Bahnstromnetzanteil der DB Energie sollen in einer Gesellschaft aufgehen.

inklusive kleiner und mittlerer Maßnahmen sowie der Digitalisierung runden das Bild ab.

Überhaupt, die Digitalisierung im Bahnbereich: In nahezu jeder verkehrspolitischen Rede wird sie als die Lösung für viele Probleme beschworen. Oftmals übersehen wird dabei, dass die Gemeinwohlorientierung der Infrastruktur einen wesentlichen Beitrag auch für eine konsequente Digitalisierung leisten kann, oder anders formuliert: dass die heutige Verfasstheit der DB der Digitalisierung oftmals im Wege steht. Dazu drei Beispiele:

Das Bundeskartellamt hat Mitte April mitgeteilt, dass es seitens der DB und speziell der DB Vertrieb den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung sieht. Als ein Grund wird genannt, dass die DB anderen Verkehrsunternehmen und spezialisierten Ticketverkaufsplattformen keine Echtzeitdaten liefert. Die Folge ist, dass nur über die DB-Portale wie bahn.de oder den DB-Navigator wichtige Informationen über Verspätungen, Alternativrouten, Wagenreihung etc. verfügbar sind. Aber diese Informationen stammen ja nicht von DB Vertrieb selbst, sondern aus der Infrastruktur. Eine gemeinwohlorientierte Gesellschaft würde die Daten nicht mehr zur Profitmaximierung der Konzernschwestern zurückhalten, sondern dem Markt zur Verfügung stellen.

Bei der Ausrüstung des Schienennetzes mit Komponenten der digitalen europäischen Zugsicherung ETCS und mit digitalen Stellwerken geht es nur äußerst schleppend voran. Schon vor mehreren Jahren wurden drei Projekte als „Starterpaket“ definiert (Knoten Stuttgart, Köln-Rhein / Main sowie der Korridor ScanMed). Tatsächlich wird aber nur im Digitalen Knoten Stuttgart bereits gearbeitet. Für die anderen Projekte können sich Bund und DB nicht über den seitens der DB fälligen Eigenanteil einigen. Eine gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft würde mit dem Bund schnell eine Lösung finden, weil sie nicht mehr unter dem Druck stünde, einen finanziellen Beitrag zum Konzernergebnis liefern zu müssen.

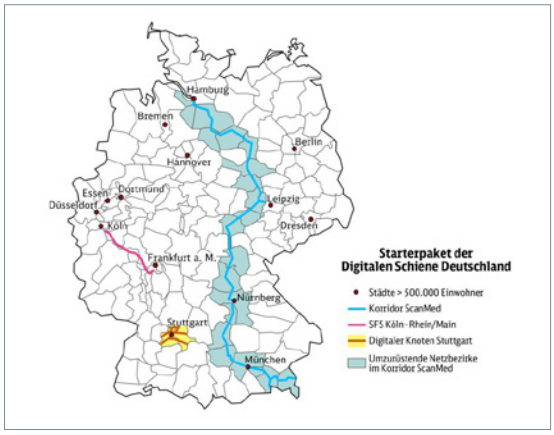
Die Planungs-IT der DB Netz, sowohl für die Fahrplanerstellung als auch für Bauplanung und Baukommunikation ist mehr als nur in die Jahre gekommen: In den Neunzigerjahren erstmals genutzt, ist sie inzwischen störanfällig, buchstäblich „totgepflegt“ und entspricht in keiner Weise mehr den heutigen Ansprüchen, die ein stark ausgelastetes, oft überlastetes Netz stellt. Das bedeutet konkret: Verschiedene Regionalbereiche der DB Netz erkennen „Mehrfachbetroffenheiten“ von langlaufenden Linien oft schlicht nicht: Wegen Baustellen in einem Bundesland umgeleitete Güterzüge etwa fahren jenseits der Landesgrenze gleich in die nächste

Foto: DB

Viel Erfolg - und auf gute Zusammenarbeit! Als neuer DB-Infrastrukturvorstand muss Berthold Huber die Gemeinwohlorientierung auf den Weg bringen und dabei die Digitalisierung im Blick behalten.

Screenshot: Bundeskartellamt

Die Haltung des Bundeskartellamts ist eindeutig: Die Deutsche Bahn missbraucht ihre marktbeherrschende Stellung und verhindert damit innovative Angebote.



Grafik: DB

Seit drei Jahren gibt es das „Starterpaket“. Gearbeitet wird seitdem aber nur am Digitalen Knoten Stuttgart.

Baustelle hinein. Da DB Netz nicht in Echtzeit weiß, welche Züge das Netz tatsächlich nutzen, können die Trassen kurzfristig ausgefallener Züge nicht anderweitig genutzt werden. Diese verbleiben als „Geisterzüge“ im System und blockieren Kapazität.

Die Beschaffung einer zeitgemäßen IT wurde in den vergangenen Jahren immer wieder Opfer interner Sparrunden. Wenn die Infrastruktursparten unterjährig einen Sparbeitrag für den Konzern bringen müssen, sind IT-Projekte oftmals die letzten Budgetposten, die kurzfristig angepasst, das heißt konkret oft: gekürzt werden können. Betriebswirtschaftlich ergibt das im derzeitigen Regime sogar Sinn: Man kann gar nicht so viele zusätzliche Trassen verkaufen, als dass sich eine neue IT schnell amortisieren würde. Zur Not können Trassen auch mit spitzem Bleistift und Radiergummi konstruiert werden. Für das Gesamtsystem Schiene aber ist die regelmäßige Verschleppung extrem schädlich. Eine gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft kann und wird hier künftig anders rechnen.

Foto: mofair

Am Deutschen Eck steht ein Güterzug. Es fehlt Kapazität, aber auch zeitgemäße IT, um ihn schnell wieder fahren lassen zu können.

Deutschlandtakt einführen, nicht nur erproben

Umweg über Verordnung abkürzen

Die Implementierung des Deutschlandtakts kommt aus verschiedenen Gründen nicht voran. Zwar wird in verschiedenen Runden weiter inhaltlich gearbeitet. Aber solange der Bund nicht grundsätzlich klärt, welche Bedeutung der Zielfahrplan 2030+ eigentlich haben soll – ein unverbindliches Planspiel oder ein Angebots- und Qualitätsversprechen an die Fahrgäste –, können entscheidende Umsetzungsschritte nicht gegangen werden.

Immerhin hat die DB Netz in enger Abstimmung mit vielen Branchenvertretern einen ersten Schritt in die notwendige Systematisierung von Trassen gemacht: Mit dem „mittelfristigen Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung“ (mKoK) gibt es nun einen (unverbindlichen) Kapazitätskatalog, aus dem die Eisenbahnverkehrsunternehmen ersehen können, an welchen Stellen für ihre Verkehrsarten (Fern-, Nah- und Güterverkehr) grundsätzlich Kapazitäten eingeplant sind und in der Folge Trassenkonflikte weniger wahrscheinlich sind.

Grafik: BMDV

Das Verkehrsministerium wirbt mit dem Deutschlandtakt, tut aber bisher zu wenig für die Umsetzung.

Derweil mehren sich die Stimmen, die von der Nutzung der Pilotklausel nach § 52a Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) absehen wollen. Denn im Koalitionsvertrag heißt es, dass der Deutschlandtakt „eingeführt", nicht dass er „erprobt" werden solle. Und das Nebeneinanderher von bisherigem und neuem Trassenzuweisungsmodell würde die Komplexität nochmals erhöhen und DB Netz womöglich weiter überfordern. Daher fordert mofair gemeinsam mit anderen Bahnverbänden, in Abstimmung mit der europäischen Ebene die Trassensystematisierung voranzutreiben, verbindlicher zu machen und die Debatte über das künftige Marktmodell im SPFV zu führen.

Europatakt

Grafik: BMDV

Die europäische Dimension und das Europarecht müssen mitgedacht werden.

Branchentreff nach vier Jahren

Deutscher Nahverkehrstag in Koblenz

Unter dem anspruchsvollen Motto „Das Klima retten! Der ÖPNV als Schlüsselfaktor" fand vom 13. bis zum 15. Juni der 14. Deutsche Nahverkehrstag auf Einladung der beiden rheinland-pfälzischen ÖV-Zweckverbände sowie des Landesklimaschutzministeriums statt. Statt der üblichen zwei Jahre lagen pandemiebedingt dieses Mal vier Jahre zwischen zwei Veranstaltungen. Entsprechend hungrig auf den fachlichen Austausch waren die gut 700 Teilnehmer. mofair und seine Mitgliedsunternehmen beteiligten sich mit einem Informationsstand an der Fachmesse in der Rhein-Mosel-Halle.

Inhaltlich setzte mofair seine Akzente auf die Zukunft der SPNV-Verkehrsverträge, die Gemeinwohlorientierung der Schieneninfrastruktur und die Absenkung der Trassenpreise. Die Folien aller Vortragenden werden noch auf der Veranstaltungswebsite veröffentlicht.

Foto: Valentum Kommunikation

mofair war in Koblenz mit einem Stand auf der begleitenden Fachmesse vertreten.

Foto: mofair

mofair-Präsident Tobias Heinemann erläutert den Weg zur Gemeinwohlorientierung der Schieneninfrastruktur.

VIAS / Rurtalbahn

Rath-Gruppe neues mofair-Mitglied

Die R.A.T.H. Gruppe (das Akronym setzt sich zusammen aus den abgekürzten Vornamen der Unternehmensgründer) mit Sitz in Düren ist ein mittelständisches und inhabergeführtes Unternehmen. Es betreibt mit der Tochter Rurtalbahn Cargo internationalen Schienengüterverkehr, Busverkehr im Rheinland und vor allem mit den Marken Rurtalbahn (Eifel-Börde-Bahn) und VIAS schon seit einigen Jahren SPNV in Nordrhein-Westfalen und Hessen (Rheingau- und Odenwaldnetz). Darüber hinaus hat das Unternehmen seit Februar 2022 einen Teil der ehemals von Abellio Rail NRW betriebenen Linien in Nordrhein-Westfalen übernommen. Knapp 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erbringen derzeit gut 10 Mio. Zugkm pro Jahr.

Die Rath-Gruppe ist ein mittelständisches Verkehrsunternehmen.

Grafik: Rath-Gruppe

Mit den Marken VIAS, VIAS Rail und Rurtalbahn ist die Rath-Gruppe im SPNV aktiv.

Grafiken: Rath-Gruppe

Impressum

mofair e. V.
Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin | Tel.: 030 53 14 91 47-6
www.mofair.de | info@mofair.de
twitter.com/mofaireV | de.linkedin.com/company/mofair
youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ_3MTWMta_k9rpg
V.i.S.d.P.: Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V.