

WEICHEN STELLEN

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

Personal ist rar SPNV-Eisenbahnunternehmen besonders betroffen

Fachkräftemangel herrscht überall; der Bahnsektor ist da keine Ausnahme. Der DB Netz kommen die Fahrdienstleiter abhanden, und neue wachsen nicht auf Bäumen. Wenn Triebfahrzeugführer knapp werden, kann das schnell „fahrgastwirksam“ werden. Umso wichtiger ist es zu wissen, dass die Unternehmen der Branche alles tun, um gegenzusteuern. Sie bilden bereits jetzt weit über Bedarf aus.

Inzwischen haben sich in ersten Bundesländern, z.B. in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg, Bündnisse gebildet, in denen die Branche gemeinsame Lösungen entwickelt. So kommt es vor, dass ein Neubetreiber fertig Ausgebildete dem bisherigen Betreiber für einige Monate „ausleiht“. So soll vermieden werden, dass der Altbetreiber in den letzten Wochen seines Betriebs in ernste Personalnöte kommt. Keine gute Idee dagegen ist es zu versuchen, einem Wettbewerber Arbeitnehmer abzuwerben, etwa mittels „Antrittsprämien“. Das hilft niemandem und am Ende der Kette bleibt der Mangel bestehen.

Für die Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kann die Situation auch wirtschaftlich bedrohlich werden: In den Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern sind Preisgleitklauseln für Personal enthalten. Diese sind aus zwei Gründen problematisch: Zum einen beruhen diese auf Indizes des Statistischen Bundesamtes, die Tarifverträge aus dem SPNV nicht berücksichtigen, sondern solche benachbarter Branchen – Fern- und Güterverkehr oder Busverkehr.

Zum anderen werden fast ausschließlich die Tabellenentgelte berücksichtigt, d. h. die nominelle Entwicklung des Arbeitsstundenlohns. Inzwischen aber drehen sich die Tarifverhandlungen um Faktoren wie Arbeitszeitverkürzung, Reduzierung von Bereitschaftszeiten oder die Anerkennung von Rüstzeiten als Arbeitszeit. Aufgrund des Personalmangels gelang es den Gewerkschaften, für ihre Mitglieder viele „immaterielle“ Verbesserungen zu erreichen. „Immateriell“ heißt aber mitnichten „kostenlos“: Eine Arbeitszeitverkürzung von 40 auf 38 Stunden bedeuten 5% mehr Aufwand. Längere Freizeit eines Arbeitnehmers bedeutet einen höheren Personalbedarf des EVU. Und die Suche nach Verstärkung trifft auf einen leergefegten Markt.



© Transdev

Leute wie er sind sehr gefragt.



© mofair

Am besten gleich selbst steuern: Suche nach Lokführern bei der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft.



© mofair

Kaum verhohlene Abwerbung: „Wechsel zum Fernverkehr“ – und kassiere eine Antrittsprämie!

Als die Kalkulationen der EVU für wettbewerbliche Vergabeverfahren abgegeben worden waren, konnten sie diese Entwicklungen nicht ansatzweise absehen. Bleiben die Regeln wie sie sind, wären viele Verkehrsverträge nicht mehr auskömmlich, und die Existenz von EVUs stünde auf dem Spiel. Daher ist es wichtig, neue Indizes als Grundlage für die Preisgleitklauseln zu entwickeln, die die Personal-kostensteigerungen realistischer abbilden.

Das System Eisenbahn im Blick

Zukunftsbündnis Schiene nimmt Arbeit auf

Der Koalitionsvertrag will die Zahl der Bahnkunden bis zum Jahr 2030 verdoppeln. Dazu hatte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ein „Zukunftsbündnis Schiene“ in Aussicht gestellt, das Anfang Oktober 2018 erstmalig zusammentrat. Es umfasst neben dem BMVI selbst 26 Organisationen.

Es soll bis Ende 2020 einen umfassenden „Masterplan Schiene“ erarbeiten. Für Frühjahr 2019 ist ein Zwischenbericht vorgesehen. In ihm werden voraussichtlich die Maßnahmen enthalten sein, auf die sich die Branchenvertreter zügig verständigen können. Themen, bei denen es weiteren Forschungsbedarf gibt und/oder bei denen die Positionen noch weit auseinanderliegen, werden erst im Schlussbericht enthalten sein.

Die inhaltliche Arbeit wird in fünf Arbeitsgruppen geleistet. mofair ist in allen vertreten. Die Leitung der AGen obliegt je einem Vertreter aus dem BMVI und einem aus der Branche.

Die erste Arbeitsgruppe erörtert, wie die Umsetzung des Deutschland-Takts (siehe auch den folgenden Artikel) gelingen kann. AG 2 hat die dringend notwendige Ausweitung der Kapazität des Netzes zum Thema – neben der Nutzung der Digitalisierung (ETCS!) werden auch Investitionen in Stahl und Beton notwendig sein. Aus mofair-Sicht vielleicht die zentrale Arbeitsgruppe ist die AG 3, die die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene verbessern will. Nach mofair-Einschätzung hilft ein fairer und intelligent regulierter intramodaler Wettbewerb entscheidend mit, dass die Schiene intermodal stärker wird. AG 4 behandelt den Lärmschutz. In der AG 5 soll geklärt werden, welche Rahmenbedingungen die Branche innovativer machen können und welche Innovationen konkret gefördert werden sollen.

mofair unterstützt den Ansatz, mit dem „Zukunftsbündnis Schiene“ viele bereits vorhandene Einzelprojekte zu bündeln und eine Gesamtstrategie für die Schiene zu entwickeln. Allerdings darf die Debatte nicht ausufern, sondern sollte zu klaren Empfehlungen für die Politik führen.



Gab auch formal den Startschuss für das Zukunftsbündnis: Verkehrsminister Andreas Scheuer.



In fünf Arbeitsgruppen wird die Arbeit des Zukunftsbündnisses geleistet.

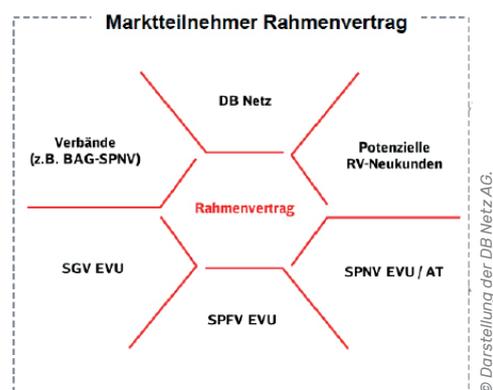
Umsetzung des Deutschland-Takts

Auch rechtlich anspruchsvoll

Der „Fahrplan 2030+“ steht fast. Ein Grundgerüst des Angebots auf Bundes- und auf Länderebene ist weitgehend definiert; man **kann es sich auf den Seiten des Bundesverkehrsministeriums ansehen**. Das „Zukunftsbündnis Schiene“ wird sich nun auch mit rechtlichen Umsetzungsfragen befassen müssen.

Zum einen müssen die planerisch ermittelten Fahrplankarte tatsächlich fahrbar werden. Wenn also beispielsweise zwischen den Bahnhöfen A und B ein Stundentakt vorgesehen ist, muss es zu den benötigten Zeiten die passenden Trassen geben. Bis Ende 2016 konnten Zugangsberechtigte, also EVU und Aufgabenträger, mit der DB Netz Rahmenverträge abschließen, um diese abzusichern. Seit dem Inkrafttreten eines EU-Durchführungsrechtsakts jedoch, der die Rahmenverträge überkomplex gemacht hätte, bietet DB Netz keine Rahmenverträge mehr an. Es ist völlig offen, wie integrale Taktfahrpläne ab 2021 netzzugangsrechtlich gesichert werden können. Besonders dringlich ist diese Frage im Fernverkehr, um unter anderem die hohen Investitionskosten für Fahrzeugmaterial abzusichern.

Zum anderen muss geklärt werden, welches Unternehmen unter welchen Umständen diese Fernverkehrstakttrassen konkret fahren soll bzw. darf. Das reine Open-Access-Modell hat bisher dafür gesorgt, dass DB Fernverkehr angesichts der sehr hohen Initialkosten auch ein Vierteljahrhundert nach der Bahnreform einen Marktanteil von über 99% hält – trotz schwacher Performance und geringer Wirtschaftlichkeit. Ein Ausschreibungsmodell wie im SPNV sollte den Ausgangspunkt weitergehender Überlegungen für ein neues Marktdesign bilden.



© Darstellung der DB Netz AG.

Das Auslaufen der Rahmenverträge wird alle Zugangsberechtigten treffen. Der SPFV ist besonders zu betrachten.



Einige der aktuellen Mitbewerber der DB Fernverkehr.

Schiene nicht abhängen!

5G-Auktionsdesign verbessert, aber noch nicht gut

Immer wieder betont das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dass der neue Mobilfunkstandard 5G die Basis für das „Internet der Dinge“ ist, also für die selbsttätige Kommunikation von technischen Komponenten untereinander. Da wäre eine gemeinsame Betrachtung von 5G, ETCS und digitalen Stellwerken naheliegend: Für mehr Kapazität, geringeren Energieverbrauch und für vorausschauende Instandhaltung.

Leider hatte die Bundesnetzagentur, nachgeordnete Behörde des Bundeswirtschaftsministeriums, bei der Konzeption des Auktionsverfahrens für die 5G-Lizenzen zwar mit den Telekommunikationsunternehmen und der Automobilindustrie gesprochen, nicht aber mit der Schienenbranche.

In der Konzeption hieß es, dass „fahrgaststarke“ Strecken (ab 2.000 Fahrgäste/Tag) bis Ende 2022 mit einer Übertragungsrate von 50 Mbit/s versorgt werden sollen. Zu Strecken mit weniger Fahrgästen

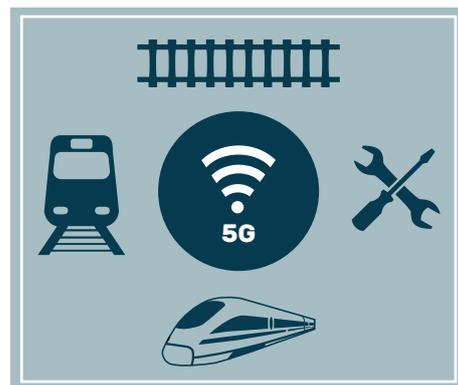
wurde nichts gesagt. Sanktionen, wenn die Mobilfunkbetreiber ihre Versorgungsaufgaben nicht erfüllen, wurden nicht beschrieben.

mofair forderte gemeinsam mit den anderen Bahnverbänden, dass die Schiene der Straße gleichzustellen ist. Die Verbände kritisierten den Zielwert von 50 Mbit/s, der schon heute zu gering ist. Angesichts der durchschnittlichen Verdoppelung der Datenmengen alle zwei Jahre ist klar, dass damit ab 2023 (!) gar kein Staat mehr zu machen sein wird.

Das Kriterium der „fahrgaststarken“ Strecke hilft weder für das „Internet der Dinge“ noch für die „Konnektivität“ der Fahrgäste beim Telefonieren oder bei der Nutzung des Internets weiter. Und bei wirklich stark nachgefragten Strecken verteilen sich 50 Mbit/s auf in Extremfällen mehr als 1.000 Fahrgäste je Zug (nicht pro Tag!). Surfen im Netz oder gar das „rollende Büro“ mit dem Zugriff auf den Datenserver via VPN-Tunnel sind so ausgeschlossen.

Die Kritik war teilweise erfolgreich: In dem revidierten Dokument, das am 26. November 2018 verabschiedet wurde, blieb zwar der Schwellenwert von 2.000 Fahrgästen pro Tag erhalten. Diese Strecken sollen nun bis zum Ende des Jahres 2022 eine Übertragungsrate von 100 Mbit/s, also eine Verdopplung, erhalten. Alle übrigen Schienenwege sollen nun bis Ende 2024 den 50 Mbit/s-Wert erreichen.

Es wird also dauern, bis störungsfreie Telefonate, das rollende Büro und eine echte Machine-to-Machine (M2M) M2M-Kommunikation auf der Schiene Wirklichkeit werden. Wenn der Druck auf eine bessere Mobilfunkversorgung zu groß wird, muss die öffentliche Hand dafür Steuergeld aufwenden. Die Lehre kann nur lauten: Wer heute keine ausreichenden Versorgungsaufgaben macht, um die Versteigerungserlöse zu maximieren, zahlt hinterher doppelt drauf.



© mofair.

Wenn alle Komponenten des Systems miteinander reden, wird es viel effizienter. Dazu braucht man den besten Mobilfunkstandard.



© mofair.

Der Beirat der Bundesnetzagentur billigte das veränderte Auktionsverfahren.

Neues mofair-Fördermitglied HanseCom GmbH



HanseCom
Ein Unternehmen der INIT Gruppe

HanseCom, ein Unternehmen der INIT-Gruppe mit Hauptsitz in Hamburg, entwickelt Softwarelösungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Das Unternehmen ist Experte für überregionales, mobiles Ticketing, Urban-Mobility-Plattformen und Kundenmanagementsysteme. Mit langjähriger Branchenerfahrung unterstützt HanseCom mehr als 60 Verkehrsunternehmen und -verbände bei der Steuerung ihrer Vertriebsprozesse und dem Vertrieb mobiler Tickets. Zum Produktportfolio gehören das Kundenmanagementsystem PT sowie die überregionale, mobile Ticketingplattform HandyTicket Deutschland, die seit über elf Jahren erfolgreich im Markt etabliert ist.



© HanseCom.

Martin Timmann ist CEO der HanseCom

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