

WEICHEN STELLEN

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

Anreize für mehr Qualität im SPNV

Wettbewerbstagung der BAG-SPNV in Fulda

Das Vergabemodell im SPNV hat sich insgesamt bewährt, da sind sich die Akteure einig: Mehr Verkehrsleistung, attraktivere Fahrzeuge, mehr Komfort – und daher auch deutlich gestiegene Fahrgastzahlen belegen dies. Allerdings kann man nach 25 Jahre Bahnreform und nachdem fast alle SPNV-Strecken mindestens einmal im Wettbewerb vergeben worden sind, eine Zwischenbilanz ziehen.

Dies geschah bei der Jahrestagung der BAG-SPNV in Fulda. Nachdem die Verkehrsverträge in den vergangenen Jahren immer komplexer geworden sind und sich immer mehr von „funktionalen“ Ausschreibungen entfernt haben, empfahl Rolf Erfurt, Geschäftsführer der Nordwestbahn (Tochter des mofair-Mitglieds Transdev), den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen wieder mehr Anreize für eigenes unternehmerisches Handeln zu geben. Vor allem müssten die Bewertungsschemata weg von einer zu starken Orientierung allein am Zugkilometerpreis, hin zu einer stärkeren Gewichtung qualitativer Aspekte in den Angeboten der EVU.

Dazu gehört auch, dass verstärkt mit Bonuszahlungen gearbeitet wird, wenn EVU personalbedingte Ausfälle möglichst geringhalten, die Kundenzufriedenheit steigern und in den Bereichen, in denen sie es steuern können, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung besonders gut erfüllen.

Um umgekehrt zu vermeiden, dass Wettbewerb auf Kosten der Qualität geht, sind Vorgaben zu Personalreserven in den Ausschreibungen sehr sinnvoll. Der Anreiz, mit einer zu knappen Personaldecke anzubieten, entsteht dann gar nicht.

Eine echte Herausforderung sind die langen Vertragslaufzeiten. So positiv und so wichtig lange Laufzeiten von zwölf oder 15 Jahren sind, um Planungssicherheit für alle Seiten zu erreichen und eine wirtschaftliche Fahrzeugfinanzierung zu ermöglichen, so herausfordernd ist es, die Verkehrs- und die anderen Leistungen im Verkehrsvertrag auf dem Stand der Technik zu halten. Ein krasses



© Sophia Schapiro.

Zeit für eine neue, noch bessere und schönere Bahn...



© BAG-SPNV.

Weitgehende Einigkeit bei flexibleren Verkehrsverträgen: Andreas Schilling (DB Regio), Joachim Künzel (NWL), Thorsten Müller (Moderator, ZV SPNV-Nord), Rolf Erfurt (NordWestBahn), Thomas Prechtl (Bayerische Eisenbahngesellschaft).

Beispiel ist der heute verbindlich bis ins Jahr 2037 vorgegebene Fahrausweisautomat auf einem ländlichen Bahnhof in Rheinhesen. Niemand kann heute wissen, ob dieser in achtzehn Jahren noch benötigt wird.

Daher ist es aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen – hier sind sich Wettbewerbsbahnen und DB-Unternehmen einig – dringend notwendig, in Verträgen vermehrt Sprechklauseln zu vereinbaren. Nach einer gewissen Teillaufzeit des Vertrags sollten sich Aufgabenträger und EVU über notwendige Anpassungen verständigen können, ohne dass dies im Nachhinein vergaberechtlich problematisch wird. Eine weiterführende Idee wäre die Reservierung eines „Innovationsbudgets“, das zu Beginn des Verkehrsvertrags vereinbart wird und über dessen Verwendung beispielsweise zur Hälfte der Vertragslaufzeit zwischen Aufgabenträger und EVU entschieden wird.

Gerade im Fahrausweisvertrieb, also einer der entscheidenden Schnittstelle zum Fahrgast, ist deutlich mehr Flexibilität notwendig. Derzeit werden innovative Vertriebsverfahren im SPNV wie etwa In-Out-Lösungen, die die Hemmschwelle zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs deutlich senken könnten, durch Verkehrsverträge nicht belohnt. Jedes Unternehmen, das solche Vorstöße unternimmt, begibt sich selbst ins Risiko und läuft Gefahr, Lehrgeld zu zahlen. Im Sinne der Fahrgäste und auf dem Weg zu einem flexiblen und einfachen Ticketing in ganz Deutschland muss hier mehr Flexibilität her.



Schloss sich der Forderung nach einem Innovationsbudget an: Lara Söring von Abellio.



Schön bunt – aber ob die Fahrausweisautomaten (hier Ingelheim am Rhein) wirklich alle noch mehr als zehn Jahre benötigt werden?

Wo blieb der Wettbewerb?

Verhaltene Stimmung bei DB-Tagung

Seit einigen Jahren ist die Tagung „Wettbewerb und Regulierung im Eisenbahnbereich“ fester Bestandteil des jährlichen Terminkalenders. Ging es früher auch aus Sicht der Deutschen Bahn darum zu demonstrieren, dass sie sich dem Wettbewerb stellt, sollte es dieses Mal um das 25-jährige Jubiläum der Bahnreform gehen. Aussagen zur Entwicklung und zur Qualität des Wettbewerbs über das vergangene Vierteljahrhundert waren da zu erwarten.

Allein, es kam anders und der Wettbewerb spielte keine wahrnehmbare Rolle. Stattdessen standen die „Frühstücksrunden“ und „Kaffeekränzchen“ des Januars 2019 in den Reden von Verkehrsminister Scheuer und DB-Vorstandsvorsitzendem Richard Lutz mehr oder weniger im Fokus. Beide bezogen sich auf das Fünf-Punkte-Programm zur Verbesserung der Qualität (Steigerung von Pünktlichkeit und Investitionen, Komfortsteigerung, Angebotsausweitung, Sanierung Güterbahn). Auf die vielfach geäußerte Kritik, dass diese Punkte und vor allem viele der zur Zielerreichung dienenden Einzelmaßnahmen alles andere als neu sind, gingen beide nicht ein. Erst Enak Ferlemann, Bahnbeauftragter der Bundesregierung, wurde in einer späteren Diskussionsrunde deutlicher und mahnte weitere Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung an. Nur so werde es der gelingen, im Bundeshaushalt deutlich mehr Mittel für den Verkehrsträger Bahn zu erhalten.



Der Titel der Veranstaltung passte nur bedingt. Hier Sabrina Staubitz (Moderatorin), Bahnbeauftragter Enak Ferlemann, DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla, Klimaforscher Hans-Joachim Schellnhuber, BASF-Vorstandsmitglied Thomas Büker, mofair-Vorstandsmitglied Hans Leister.

Die Debatte macht erneut deutlich, wie wichtig für die politische Diskussion eine klare Trennung zwischen den Problemen des Unternehmens Deutsche Bahn AG einerseits und der Performance des Verkehrsträger Bahn andererseits sind. Für eine Infrastruktur in hoher Qualität und mit jederzeit ausreichender Kapazität muss es öffentliche Mittel geben. Von ihr profitieren auch alle Nutzer des Netzes. Zusätzliche Mittel für weitere Fahrzeuge im Fernverkehr wären ein erheblicher Eingriff in den Markt zugunsten eines einzelnen Unternehmens, der den Wettbewerb verzerrt.

Den stärksten Beitrag des Tages lieferte der ehemalige Leiter des Potsdamer Institutes für Klimafolgenforschung, Hans-Joachim Schellnhuber. Er machte den Anwesenden klar, wie dringend einschneidende Maßnahmen des Verkehrssektors zur Verringerung der Treibhausgasemissionen sind.



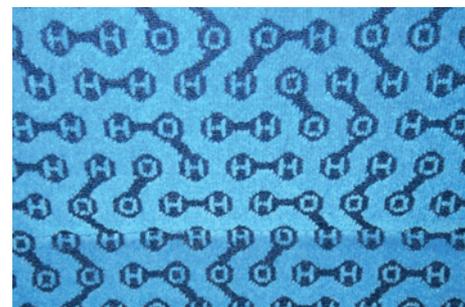
Das Motto im Glasfenster des Veranstaltungsorts, dem ehemaligen Staatsratsgebäude in Berlin-Mitte, passte auch zur aktuellen Situation von Teilen des Bahnsystems.

Ernst machen mit alternativen Antrieben

Keine neuen Monopole schaffen

Gerade angesichts der Klimaschutzdebatte ist die sukzessive Dekarbonisierung der Antriebe auf der Schiene in den Blick geraten. Grundsätzlich gibt es an den Stellen des Streckennetzes, die auch künftig nach Lage der Dinge nicht elektrifiziert sein werden, zwei Möglichkeiten: Nämlich den Batterieantrieb oder den Antrieb mit Brennstoffzelle. Beide Technologien haben ihre Vorteile und werden ständig weiterentwickelt. Die Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) fahren seit dem vergangenen September mit einem Wasserstoffzug im Linienverkehr zwischen Cuxhaven und Buxtehude.

Beide Technologien benötigen aber eine neue Ladeinfrastruktur. Bei den Ladestationen für batterieelektrische Züge besteht derzeit Unklarheit, ob sie als Teil der Streckeninfrastruktur zu betrachten sind – dann wären sie von DB Netz zu bauen und zu betreiben, wie das auch heute der Fall beim Fahrdrabt ist. Bei Ladestationen, bei denen das Fahrzeug still steht, ist allerdings eine Einordnung als Serviceeinrichtung denkbar. In diesem Fall käme jedes technisch geeignete Unternehmen als Betreiber in Frage, das bereit ist, eine Zulassung als Eisenbahninfrastruktur zu erwerben. Dies könnten beispielsweise regionale Energieversorger sein, die ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept realisieren – links tankt der Zug, rechts die Sharing-Autos. Dezentrale Lösungen dürften spannendere Konzepte bringen. Die endgültige rechtliche Einschätzung bleibt abzuwarten, derzeit verhandeln Eisenbahn-Bundesamt und Bundesnetzagentur miteinander.



Dreimal darf der Leser raten, mit welchem Kraftstoff der Zug unterwegs ist, der diese Sitzpolster hat.



Eine solche stationäre Ladestation für batterieelektrische Züge sollte als „Serviceeinrichtung“ qualifiziert werden und damit auch dem Wettbewerb offen stehen.

Christian Schreyer übernimmt Stephan Krenz gibt mofair-Vorsitz ab

Stephan Krenz war als CEO der Abellio GmbH am 24. November 2015 zum mofair-Präsidenten gewählt worden, um das Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr neu aufzustellen. Da der Deutschland-Chef von Abellio zum 1. März 2019 das Unternehmen und auch die Branche gewechselt hat, um die neu gegründete „Autobahn-GmbH des Bundes“ aufzubauen, hat er bei der mofair-Vorstandssitzung im Januar sein Amt an den Vizepräsidenten Christian Schreyer übergeben. Im Mai wird bei der nächsten Mitgliederversammlung über die langfristige Nachfolge entschieden.

In den zurückliegenden gut drei Jahren seiner Präsidentschaft hat es Stephan Krenz mit sehr viel Engagement und einem ebenso engagierten Vorstand geschafft, mofair in der Branche zu dem bei allen Stakeholdern anerkannten seriösen Interessenverband der Wettbewerbsbahnen zu entwickeln. Ein wesentlicher Erfolg als Präsident war seine beharrliche Initiative zur Einrichtung des „Runden Tisches Baustellenmanagement“. mofair freut sich auf den weiteren konstruktiven Dialog mit Stephan Krenz zu verkehrspolitischen Themen – zum Beispiel zu auch intermodal fairen Infrastrukturnutzungspreisen.



Bereit zum Bohren dicker bahnpolitischer Bretter: mofair unter bisheriger und aktueller Führung, Christian Schreyer und Stephan Krenz.

Konstruktive Vorschläge neue mofair-Positionspapiere online, Schwerpunkt Infrastruktur

In die bahnpolitische Debatte ist Bewegung gekommen. Die Politik sieht, dass es nur mit der Bahn eine Klimawende im Verkehr geben wird. Es gibt viele Projekte, die die Bahn als Verkehrsträger attraktiver machen. Auf der anderen Seite steht die schwache Performance vor allem der nicht wettbewerbsfähig organisierten Teile des DB-Konzerns, vor allem der Infrastrukturgesellschaften und auch der DB Fernverkehr.

mofair macht in zwei aktuellen Positionspapieren konkrete Vorschläge, wie die Verkehrspolitik zur Qualitätsverbesserung beitragen kann:

„Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur erhöhen – die Politik ist gefordert“ macht Vorschläge, die sich noch im bestehenden gesellschaftsrechtlichen Rahmen des DB-Konzerns bewegen: [zum Positionspapier](#)

„Eisenbahninfrastruktur als Teil der Daseinsvorsorge in Deutschland“ geht einen Schritt weiter und macht erste strukturelle Vorschläge zur Neuaufstellung der Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns: [zum Positionspapier](#)



Ein Blick auf die mofair-Website lohnt immer; angesichts neuer Positionspapiere derzeit besonders.

IMPRESSUM: mofair e.V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, Tel.: +49 (0)30 53149147-6
V.i.S.d.P.: Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.; info@mofair.de, www.mofair.de