

WEICHEN STELLEN

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

„Heißer“ Fixpunkt im Branchenkalender

mofair-Sommerfest 2019

Noch einmal mehr Gäste als im Vorjahr, und vielleicht der heißeste Tag des Jahres 2019 – so hatte es sich im Vorfeld des vierten mofair-Sommerfests im Panoramapunkt am Potsdamer Platz angedeutet. Voll wurde es tatsächlich, und wenn auch die zuvor prognostizierten fast 40 Grad – zum Glück – nicht erreicht wurden, war es immer noch „kuschelig“ genug. Immerhin gab es Eis.

Das Fest hat sich inzwischen als Treffen für die Bahnbranche und die Bahnpolitik fest etabliert. Aber nicht nur als Branchentreff, sondern auch um die aktuelle Verkehrspolitik zu bewerten, kam es gerade recht: Am Tag selbst, dem 26. Juni, fasste das Bundeskabinett seinen Beschluss zum Haushalt 2020. Dieser enthält zwar gegenüber den Eckwerten vom März einige Verbesserungen, bleibt aber an anderen Stellen, besonders bei den Neu- und Ausbaumaßnahmen weit hinter dem Erforderlichen zurück. Auch bei der Finanzierung der ETCS-On-Board-Units sind wir von einem Durchbruch noch weit entfernt.

Als Gastredner war der Vorsitzende des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, Cem Özdemir, dabei. Vor dem Hintergrund des aktuellen EuGH-Urteils zur Pkw-Maut ging er mit der Verkehrspolitik der Koalition hart ins Gericht. Er ging auf das Treffen der „Konzertierten Aktion Mobilität“ tags zuvor im Bundeskanzleramt ein, zu dem außer der Automobilindustrie niemand geladen war. Dies zeige, wie verengt Mobilität noch immer gedacht werde. Dass der Bundesverkehrsminister selbst das Treffen als „Autogipfel“ bezeichnete, spreche Bände.

Zwar würdigte auch Özdemir, dass der aktuelle Koalitionsvertrag aus Sicht der Schiene viel besser ist als vergangene Verträge; aber bei der Umsetzung sieht er erhebliche Defizite und zu viel Zögerlichkeit. Das Umdenken dauere zu langsam. Es reiche nicht aus, alle Verkehrsträger mit mehr Steuergeldern glücklich machen zu wollen. Dies bringe zum einen eben kein Umsteuern, das aus Klimasicht dringend nötig ist. Zum anderen sei diese „Allen wohl und niemandem wehe“-Politik unehrlich, weil auf Dauer nicht finanzierbar.



...und es war
wirklich warm beim
Sommerfest.



Cem Özdemir ging mit ...sehr ernst,
der Verkehrspolitik der aber dennoch
Bundesregierung hart humorvoll.
ins Gericht...



Der Gastredner des Abends, umrahmt
vom aktuellen mofair-Präsidenten
Christian Schreyer und seinem Vorgänger
Stephan Krenz.



Ebenfalls dabei: Brandenburgs Ministerin
für Infrastruktur und Landesplanung,
Kathrin Schneider.

Fachkräftemangel beheben

SPNV-Unternehmen von drängenden Problemen entlasten

Fachkräftemangel ist in vielen Wirtschaftszweigen inzwischen ein ernstes Problem. Da macht der Bahnsektor keine Ausnahme: Seit über fünf Jahren werden beispielsweise Triebfahrzeugführer als „Engpassberufe“ in der entsprechenden Analyse der Bundesagentur für Arbeit gelistet. In den vergangenen gut zwei Jahren hat sich durch Altersfluktuation die Situation weiter dramatisch verschärft.

Arbeitnehmer haben derweil in Tarifverhandlungen eine starke Position: Nicht nur wurden in den vergangenen zehn Jahren die Gehälter um weit mehr als 50% erhöht, auch viele andere mehr oder weniger direkt „geldwerte Vorteile“ konnten die Gewerkschaften aushandeln: So wurden Arbeitszeiten reduziert, Urlaubszeiten erhöht, Bereitschaftszeiten erheblich eingedämmt – an den Wochenenden vor und nach Urlauben sind keine Bereitschaftsdienste mehr zulässig. Besonders folgenreich sind Wahlmodelle, bei denen die Arbeitnehmer zwischen mehr Gehalt oder mehr Freizeit wählen können. Angesichts der Personalknappheit stellt die Wahl für mehr Freizeit die EVU vor fast unlösbare Probleme. Denn trotz aller Anstrengungen sind weitere „Tfs“ nicht ohne weiteres zu bekommen.

Was ist zu tun? Zum einen gibt es inzwischen vielfältige unternehmensübergreifende Initiativen, Ausbildung als eine Branchenaufgabe zu begreifen. Auch eine Arbeitsgruppe des „Zukunftsbündnisses Schiene“ auf Bundesebene widmet sich diesen Fragen. Klar ist auch, dass das gelegentlich undifferenzierte „Bahn-Bashing“ vergangener Jahre die Stellung der Bahnberufe im Vergleich mit anderen nicht eben verbessert hat. Die Branche muss lernen, mehr über die Erfolge der vergangenen Jahre und über ihre Zukunftsfähigkeit, gerade in Bezug auf Digitalisierung und die Klimadebatte, zu sprechen.

Solange der Fachkräftemangel aber nicht behoben ist, kommt es für die vertraglich gebundenen EVU darauf an, die Risiken aus viel stärker als kalkuliert steigenden Arbeitskosten in den Verkehrsverträgen in Gesprächen mit den Aufgabenträgern zu minimieren. Eine Maßnahme kann ein neuer Index für Preisgleitklauseln sein, der die tatsächliche Kostenentwicklung besser abbildet als die bisherigen Indizes.

Die EVU schlagen darüber hinaus vor, Pönalen der Aufgabenträger vermehrt für Ausbildungs- und Personalthemen zu verwenden. Dies ist vor allem dann angezeigt, wenn Mehrbestellungen von Verkehrsleistungen angesichts der Personalknappheit kaum einen positiven Effekt haben würden.



In Nordrhein-Westfalen haben die EVU bereits eine gemeinsame Imagekampagne gestartet...



Hier wirbt die Hanseseitische Eisenbahngesellschaft im Zug.

Ein Testimonial gibt es von ESC-Legende Gildo Horn.



Spielerisch zum Triebfahrzeugführer: Zugsimulator bei der Eurobahn.

Nicht noch eine Gebühr!

Zusätzliche Kosten nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz?

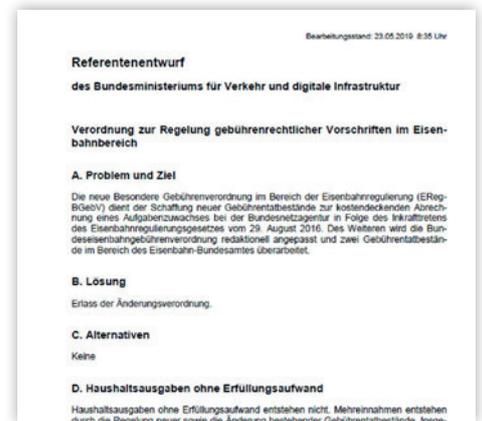
Noch immer geistert das Gespenst der „individuell zurechenbaren Leistung“ durch das Bundesverkehrsministerium. Nachdem bereits drei Entwürfe einer Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung gescheitert sind – zuletzt im September 2018 mit 0:16 im Bundesrat –, versucht es das BMVI erneut. Dieses Mal geht es um eine Gebührenordnung zum Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Der Verordnungsentwurf listet mit detaillierter Herleitung Gebühren für nicht weniger als 31 Tatbestände auf, für deren Erledigung die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde künftig bei Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen Gebühren erheben soll.

Angesichts der laufenden und dringenden Klimadebatte wirkt der Entwurf wie aus der Zeit gefallen: Für die genannten Tatbestände gibt es bei der Straße keinerlei Entsprechung. Insgesamt würden der Schiene weitere Kosten aufgeladen, die es bei den anderen Verkehrsträgern nicht gibt. So wird die Schiene im intermodalen Wettbewerb erneut schlechter gestellt. Dass die Gebühren auch noch rückwirkend eingeführt werden sollen (!), wirkt fast wie ein kleineres Problem.

Zudem würden die Verkehrsunternehmen gleich doppelt belastet: Zwar fallen eine Reihe von Gebühren bei den Infrastrukturunternehmen an, so z. B. für die alljährliche Genehmigung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB), also der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der DB Netz für den Trassenzugang, für die Genehmigung des Trassenpreissystems, oder Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen bei Stationen, Verladestellen oder Werkstätten. Die Infrastrukturunternehmen könnten die zusätzlichen Kosten jedoch im Rahmen der Anreizregulierung an die EVU weiterreichen.

Auf der anderen Seite würden künftig Beschlusskammerverfahren bei der Netzagentur mit einer Gebühr belegt. Zwar soll es eine Reihe von Ausnahmetatbeständen geben, aber dennoch besteht die Gefahr, dass sich ein EVU, das sich vom Netzbetreiber diskriminiert fühlt, eine Beschwerde bei der BNetzA gar nicht mehr einbringt, wenn diese mit Kosten verbunden ist. Letzten Endes könnte dadurch der Rechtsschutz, den das ERegG doch gerade sichern wollte, ausgehöhlt werden.

mofair und die anderen Bahnverbänden plädieren dafür, die Verordnung nicht in Kraft zu setzen. Aufsichtsbehörden wie hier die Bundesnetzagentur (und im Falle der Bundeseisenbahngebührenverordnung das Eisenbahn-Bundesamt) müssen auch ohne Gebühren in die Lage versetzt werden, ihre hoheitlichen Aufgaben erfüllen zu können.



Dass es „keine“ Alternativen gäbe, wie es im Entwurf der Verordnung heißt, stimmt natürlich nicht.



Wer sich beim Netzzugang diskriminiert fühlt, kann sich beschweren. Künftig aber möglicherweise nur gegen Gebühr.



Nicht nur beim Zugang zu Trassen, sondern auch beim Zugang zu Serviceeinrichtungen wie Werkstätten kann es Diskriminierungen geben.

Nachhaltiger Wettbewerb im SPNV

Nicht auf Erfolgen ausruhen

25 Jahre nach der Bahnreform der Neunzigerjahre, die mit der Regionalisierung und dem Übergang in den Wettbewerb im SPNV sehr gute Ergebnisse für Fahrgäste und Steuerzahler gebracht hat, ist es Zeit für eine Zwischenbilanz. Diese legt mofair mit einem neuen, umfangreichen Positionspapier (abrufbar unter <https://mofair.de/positionen/>) vor.

Herausfordernd ist die zunehmende Komplexität vieler Ausschreibungen im SPNV: Früher recht offen formuliert, sind sie heute immer komplexer und extrem detailliert. Salopp gesagt, geben die EVU auf eine Leistungsbeschreibung, die mehrere Aktenordner umfasst, ein Angebot ab, das auf eine DIN A4-Seite passt und dessen fast alles entscheidender Bestandteil der durchschnittliche Preis pro Zugkilometer ist. Das Know-how der EVU für eine Weiterentwicklung des Schienenverkehrs wird kaum mehr genutzt.

Ähnlich problematisch ist die zunehmende Verkürzung der Wertschöpfungskette: Wo immer mehr Teilleistungen wie z. B. Fahrzeugbeschaffung und -wartung oder der Fahrausweisvertrieb von anderen Dienstleistern erbracht werden, geht Wirtschaftlichkeit verloren. Synergieeffekte können so nicht genutzt werden.

EVU wünschen sich wieder "funktionalere" Ausschreibungen, bei denen sie wirklich etwas "unternehmen" können. Ausnahmen sollte es geben, wenn andernfalls kein Wettbewerb entstehen würde. Ein anderer Grund für detaillierte Vorgaben kann die Sicherstellung eines stabilen Betriebs sein – z. B. Vorgaben zu Personal- oder Fahrzeugreserven, zu Ausbildungsquoten etc.



Leistungsbeschreibung überkomplex, Angebot folgerichtig unterkomplex: So sollte es nicht bleiben.



Der RRX ist ein tolles Fahrzeug geworden. Aber die betreibenden EVU haben keinen Einfluss mehr auf fahrzeugbedingte Störungen, sondern sind auf den vom Aufgabenträger ausgewählten Fahrzeugdienstleister angewiesen.

Thalys International

Neues mofair-Mitglied

Seit mehr als zwanzig Jahren verbindet der Hochgeschwindigkeitszug Thalys Deutschland, Belgien, Frankreich und die Niederlande. 2018 beförderte Thalys erstmals mehr als 7,5 Millionen Passagiere. Der rote Hochgeschwindigkeitszug verkehrt mit fünf täglichen Hin- und Rückfahrten auf der deutschen Strecke über Aachen, Köln und Düsseldorf bis Essen. Drei der Züge fahren darüber hinaus von und nach Dortmund.

Seit seiner Gründung hat Thalys mehr als 135 Millionen Reisende befördert und ist mit seinem WLAN-Angebot Vorreiter in Sachen Technologie auf der Schiene. Mit den drei Servicekategorien Standard, Comfort und Premium wählen Thalys-Kunden schnell und einfach den für sie passenden Tarif.



Thalys verbindet im Herzen Europas vier Länder.

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