

Politikbrief 01/2014

der Verbände mofair e.V. und Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Im Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE) sind seit Herbst 2000 Unternehmen, die Geschäftsaktivitäten im Bereich des nichtbundeseigenen Schienengüterverkehrs haben, zusammengeschlossen. Mofair e.V. wurde im Herbst 2005 gegründet. Die Mitglieder von mofair sind die bedeutendsten in Deutschland im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerblichen Verkehrsunternehmen.



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender von
Netzwerk Europäischer
Eisenbahnen e.V. (NEE)



Wolfgang Meyer
Präsident von mofair e.V.

Beide Verbände haben sich zum Ziel gesetzt:

- die Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene weiter zu entwickeln und dabei diskriminierungsfreie und betreiberneutrale Regelungen u.a. auf den Gebieten Infrastruktur, Fahrzeuge, Energieversorgung, internationaler Verkehr und Vorschriftswesen zu unterstützen beziehungsweise zu initiieren,
- die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb der Verkehrsträger zu schaffen,
- in der öffentlichen Diskussion die Bedeutung der Eisenbahn im Personen- und Güterverkehr zu verdeutlichen und die Interessen ihrer Mitglieder gegenüber Politik, Behörden und Unternehmen national und europaweit zu vertreten,
- auf die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrs hinzuwirken,
- auf den Erhalt und die Verstärkung der staatlichen Finanzierungsgrundlagen sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den Neubau und Erhalt der Infrastruktur (nichtbundeseigene Eisenbahnen eingeschlossen) hinzuwirken,
- auf eine Entbürokratisierung des Vorschriftswesens im Eisenbahnsektor sowie auf wettbewerbsfördernde Normen und Zulassungsverfahren besonders unter Kostengesichtspunkten hinarbeiten.

mofair und NEE unterstützen ihre Mitglieder bei der weiteren erfolgreichen Expansion im Markt und erwarten von der Politik, die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb im Zuge der Umsetzung der europäischen Regelungen deutlich zu verbessern.

Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Wolfgang Meyer
Präsident mofair e.V.

20 Jahre Bahnreform - Die unvollendete ...

Das Bündnis „Bahn für alle“ sieht „ein Scheitern der Bahnreform von 1994 auf ganzer Linie“. Die Deutsche Bahn ist dagegen der Auffassung, „die Bahnreform hat alle wesentlichen Ziele erreicht“; so schreibt es der Konzern in einem Positionspapier zu dem Thema. Im dritten Teil der Privatbahnmagazin-Serie „20 Jahre Bahnreform“ haben Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. und Wolfgang Meyer, Präsident von mofair e. V., die Entwicklungen der vergangenen Jahre analysiert und legen dar, was künftig passieren muss.

Die Ziele der Bahnreform waren Entlastung der öffentlichen Finanzen, Steigerung des Anteils (Modal Split) der Bahn am Verkehrsmarkt, Kundenfreundlichkeit und Servicequalität, sinkende Fahrpreise und Streckenerhalt.

Der Anteil der Bahn im Personenverkehr ist nur leicht von 7,0 auf 7,5 Prozent und im Güterverkehr von 16,8 auf 17,4 Prozent gestiegen. Eine effektive Verkehrswende sieht anders aus. Die finanziellen Leistungen des Bundes für das Eisenbahnwesen blieben in etwa gleich, zwischen 16 und 18 Mrd. Euro pro Jahr. Kundenzufriedenheit ist subjektiv. Es gibt jedoch eine in der Bevölkerung und Politik weit verbreitete Unzufriedenheit mit den Leistungen der Deutschen Bahn. Der Verbraucherpreisindex im Eisenbahnverkehr ist zwischen 1996 und 2011 von 80,5 auf 120,6 oder um knapp 50 Prozent gestiegen und damit etwa doppelt so stark wie der Preisindex für die Lebenshaltung privater Haushalte. Von stabilen oder gar sinkenden Fahrpreisen kann also keine Rede sein. Das Streckennetz der DB AG wurde zwischen 1993 und 2011 von 40 400 Kilometern auf 33 600 Kilometer reduziert, also um 17 Prozent. Zwischen den Jahren 1994 und 2012 wurden 9539 Gleisanschlüsse stillgelegt, was einem Rückbau von 82 Prozent entspricht. Ähnliches gilt für Überholgleise und Weichen.

Was nach Auffassung der Verfasser geschehen muss, um die Ziele der Bahnreform besser zu erreichen, lesen Sie hier:

http://www.mofair.de/content/privatbahnmagazin_2014-04_20-jahre-bahnreform_mofair-nee.pdf



Quelle: mofair und NEE



Quelle: mofair und NEE



Quelle: mofair und NEE

Als PDF abrufbar unter: <http://www.netzwerk-bahnen.de/veroeffentlichungen.html>

Nach Stationspreisen und Bahnstrom jetzt der Vertrieb

Die Deutsche Bahn behauptet sich wettbewerbsneutral zu verhalten, aber immer wieder muss sie in Wahrheit dazu gezwungen werden. So hat der Bundesgerichtshof vor kurzem die Entgeltregelungen von DB Station und Service für rechtswidrig erklärt. Unter dem Druck eines Kartellverfahrens der Kommission hat DB Energie sich verpflichtet, die Mengenrabatte für Bahnstrom abzuschaffen und als Kompensation für den jahrelangen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung, den Wettbewerbern der DB auf der Schiene vier Prozent der Kosten ihres Jahresverbrauches zu erstatten.

Nun ist der Vertrieb dran. Das Bundeskartellamt hat wegen des Verdachts auf Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung ein Verfahren gegen die Deutsche Bahn eröffnet. Seit Jahren beklagen die Wettbewerber, dass sie beim Vertrieb ihrer Tickets durch DB Station und Service benachteiligt werden. Dass dies eine offensichtliche Tatsache ist, zeigt sich an der Lage der Verkaufsschalter von Hamburg-Köln-Express (HKX) oder Thalys. Um den Thalys-Schalter in Köln aufzusuchen, muss man das Bahnhofsgebäude verlassen und über den Bahnhofsvorplatz laufen. Der Verkaufsschalter von HKX befindet sich im Untergeschoss, dort wo die Kölner Verkehrsbetriebe ihre Tickets verkaufen. Im Bahnhofgebäude kann HKX keine Tickets verkaufen.

Auch auf bahn.de werden die Wettbewerber ausgebremst. Bei HKX lautet die Meldung „kein Verkauf möglich“. Auch der weitere Hinweis „... wir (können) keine Fahrkarte ausstellen“, suggeriert, dass die Probleme mit dem Ticketvertrieb von HKX verursacht würden. Ehrlicherweise hätte bahn.de den wahren Grund nennen können. Wir wollen über die Fahrkarten von HKX nicht informieren und sie schon gar nicht verkaufen, weil wir nicht möchten, dass die Kunden einen direkten Preisvergleich vornehmen können. Das gleiche gilt für Thalys, der von Köln nach Brüssel fährt, und für InterConnex Leipzig – Berlin – Rostock.



Quelle: fotolia.com

Gerade deswegen haben die Wettbewerber verlangt, dass der Gesetzgeber dafür sorgt, dass der Vertrieb unabhängig und neutral organisiert wird. Die Wettbewerber wollen freien Zutritt zu den Reisezentren und Ticketautomaten, die für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrkarten verkaufen. Das kann nur der Gesetzgeber garantieren.

Das Bundeskartellamt kann nur den Missbrauch ahnden. Leider war ein neutraler Vertrieb im Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes nicht vorgesehen. Aber immerhin, es sollte eine Missbrauchsaufsicht etabliert werden. Aber nicht einmal daraus wurde etwas, weil Bahnchef Grube das Regulierungsgesetz 2013 zu Fall brachte.



Quelle: mofair e.V.

Pressemitteilung vom 30.01.2014: http://mofair.de/db/news/meldung_14943.html

Das vierte Eisenbahnpaket - das EP auf dem Marsch zurück

Das Plenum des EU-Parlaments (EP) hat am 25.2.2014 den Kompromissvorschlägen des Verkehrsausschusses nicht zugestimmt, sondern für die vom CER (dort sind überwiegend die Staatsbahnen organisiert) eingespeisten Vorschläge votiert. Das Parlament hat damit nicht nur zukunftsfähige Lösungen zurückgewiesen, sondern ist in bestimmten Bereichen sogar hinter den bisher erreichten Stand zurückgegangen.



Quelle: fotolia.com

Der Beschluss des EU-Parlaments schafft nicht die Bedingungen für einen fairen europäischen Eisenbahnmarkt. Es muss sogar damit gerechnet werden, dass im weiteren Gesetzgebungsverfahren, die wenigen Verbesserungen, die es z. B. beim Vertrieb und hinsichtlich der Stärkung des Regulierers gibt, mit Hilfe des Ministerrates wieder zurückgedreht werden.

Es stellt sich aus unserer Sicht die Frage, ob die Kommission den Richtlinienentwurf nicht besser zurückziehen sollte, um zu einem geeigneteren Zeitpunkt und unter besseren politischen Rahmenbedingungen einen neuen überarbeiteten Entwurf einer Eisenbahnbinnenmarktrichtlinie in das Gesetzgebungsverfahren einzubringen. Eine Entscheidung ist darüber bisher nicht gefallen. Allerdings hat im Ministerrat die Beratung der Governance-Richtlinie auch noch nicht begonnen. Danach wäre kein Rückzug des Kommissionsvorschlages mehr möglich. Im 2. Halbjahr 2014 führt Italien den Vorsitz im EU-Ministerrat. Nach dem inzwischen vorgelegten Arbeitsprogramm will sich Italien vor allem den Schienengüterverkehrskorridoren und dem 4. Eisenbahnpaket widmen. Bei den EU-TEN-V-Korridoren geht es um Straffung und Harmonisierung des bestehenden Rechtsrahmens, Planung, Finanzierung und Umsetzung der TEN-V-Korridore, ferner um Definition der Infrastrukturprioritäten und Ressourcenzuteilung aus den TEN-V-Fonds. Um die Finanzierung zu erleichtern, soll eine strategische Debatte über den Einsatz privaten Kapitals geführt werden.

In seiner Sitzung am 5. Juni 2014 hat der Verkehrsministerrat dem technischen Teil des 4. Eisenbahnpaketes zugestimmt und damit die erste Lesung über diese drei Vorschläge (Interoperabilitäts-Richtlinie, Sicherheits-Richtlinie, ERA-Verordnung) abgeschlossen. Der nun dazu verabschiedete gemeinsame Standpunkt wird die Grundlage der „sog.“ Trilog-Verhandlungen des Rates mit dem Europäischen Parlament und der Kommission bilden. Die Schaffung eines einheitlichen, offenen EU-Eisenbahnmarkts zusammen mit einem effizienten und kostensparenden Aufbau der prioritären Güterverkehrskorridore steht ebenfalls auf der Agenda Italiens. Italien strebt Fortschritte für die Öffnung der inländischen Schienenpersonenverkehrsmärkte und für die Unabhängigkeit des Netzes an. Es will auch die Verhandlungen mit dem EP zur technischen Säule des 4. Eisenbahnpaketes führen. Ob es zu einer Trennung des technischen Teils von den anderen beiden Richtlinien-Vorschlägen über die Änderung der VO 1370/07 und der RL 2012/34 kommt, wird in den kommenden Wochen entschieden. Italien befürwortet die Verabschiedung des 4. Eisenbahnpaketes im Ganzen.

Sollte der Ministerrat dem Votum des EP folgen, kommt es auf die Kommission an. Aber auch das EP spielt in den Trilog-Verhandlungen noch eine Rolle. Möglicherweise ist die Zusammensetzung des Parlaments nach der Europawahl allen Unkenrufen zum Trotz ein Ansatzpunkt für fairen Wettbewerb.

Pressemeldung der ERFA vom 18.07.2014: <http://www.netzwerk-bahnen.de/news/18.07.2014-press-release-der-erfa:-koennen-neue-bahnen-in-einem-monopolistischen-umfeld-bestehen.html>

Erneuerbare-Energien-Gesetz

Die bisherige Regelung benachteiligte kleine und mittlere Eisenbahnverkehrsunternehmen, die weniger als 10 GWh verbrauchten. Sie erreichten nicht die Schwelle zur Antragsberechtigung und mussten auf jede verbrauchte kWh den vollen Satz von 6,24 Cent zahlen. Diese Ungleichbehandlung sollte beseitigt werden. Umstritten zwischen BMWi und BMVI war allerdings wie. Nach langen Verhandlungen konnte erreicht werden, dass die Antragsgrenze auf 2 GWh gesenkt wird und ab der ersten kWh ein ermäßigter Satz von 20 Prozent der normalen EEG-Umlage gezahlt werden muss. Bestrebungen, diese Grenze wie beim produzierenden Gewerbe auf 1 GWh zu senken, wurden nicht weiter verfolgt. Der BMWi wollte sie nur akzeptieren, wenn sie mit einem Selbstbehalt in Höhe der vollen EEG-Umlage für die erste GWh einherginge.



Quelle: mofair e.V.

Zahlreiche weitere Versuche, eine Absenkung des Satzes auf 10 Prozent oder 15 Prozent zu erreichen, waren nicht erfolgreich, nicht zuletzt deshalb, weil sich der Bundesrat nicht dafür stark gemacht hat. Er hat es bei der allgemeinen Forderung belassen, dass etwaige Mehrbelastungen bei der EEG-Umlage über höhere Regionalisierungsmittel ausgeglichen werden müssten, was aber nur dem Personenverkehr zugutekommen würde und keine Lösung für den Schienengüterverkehr wäre. Die Bundesregierung hat diesen Vorschlag in ihrer Gegenäußerung abgelehnt. Sie können nicht erkennen, dass zwangsläufig Mehraufwendungen auf die Länder zukommen.

Durch Urteile des BGH von 2009 und 2011 wurde entschieden, dass der von der DB in eigenen Kraftwerken erzeugte Strom der EEG-Umlage unterliegt. Eine vollumfängliche nachträgliche Geltendmachung der EEG-Umlage für den Bahnkraftwerksstrom hätte die Schienenbahnen jedoch wirtschaftlich erheblich belastet. Für die Jahre 2009 bis 2013 wurde gesetzlich festgelegt, dass nur Anspruch auf Zahlung einer EEG-Umlage von 0,05 Cent pro Kilowattstunde besteht. Die Zahlungen werden darüber hinaus zeitlich gestreckt fällig.

Die Ergebnisse der Verhandlungen um die Höhe der EEG-Umlage für Schienenbahnen sind somit nur zum Teil erfolgreich gewesen. Die Diskriminierung der kleinen und mittleren Eisenbahnunternehmen konnte beseitigt werden. Wer mehr als 10 GWh verbraucht, muss allerdings mehr bezahlen als bisher. Für die Branche insgesamt wurde die bisherige Belastung im Wesentlichen verdoppelt. Damit verschlechtert sich die Wettbewerbssituation gegenüber dem Straßengüterverkehr, der zudem noch bei der Maut entlastet wird. Im Personenverkehr werden die Fahrpreise steigen.

Im EEG wurden Festlegungen getroffen, inwieweit umgewandelte und neu gegründete Unternehmen die besondere Ausgleichsregelung in Anspruch nehmen können, die in bestimmten Fällen keine ausreichende Klarheit bringen. Es geht um die praktische Frage, wann eine Neugründung im Sinne des EEG vorliegt und wann nicht. Ausgangspunkt sind in der Praxis vorkommende Fälle, wo bestehende Unternehmen erstmals oder erneut wieder Schienenverkehr mit E-Traktion betreiben. In der Gesetzesbegründung heißt es:

„Neu gegründete Unternehmen sind nur solche, die unter Schaffung von im Wesentlichen neuem Betriebsvermögen ihre Tätigkeit erstmals aufnehmen.“

Der Kauf oder das Leasing einer E-Lok sollte aus unserer Sicht diese Voraussetzung erfüllen. Die formelle Neugründung eines Unternehmens eigens für die Verkehre mit E-Traktion ist nicht gefordert.

Nur die Selbständigkeit des Unternehmensteils muss gegeben sein. An die Selbständigkeit sind laut Gesetzesbegründung allerdings erhebliche Bedingungen geknüpft sind.

„Ein selbständiger Unternehmensteil liegt nur vor, wenn es sich um einen Teilbetrieb mit eigenem Standort oder einen vom übrigen Unternehmen am Standort abgegrenzten Betrieb mit den wesentlichen Funktionen eines Unternehmens handelt, der Unternehmensteil jederzeit als rechtlich selbständiges Unternehmen seine Geschäfte führen könnte“.

Es ist offen, was unter einem abgegrenzten Betrieb mit den wesentlichen Funktionen eines Unternehmens dann zu verstehen ist, wenn es sich um ein kleines Eisenbahnunternehmen handelt, das sowohl E-Traktion als auch Dieseltraktion betreibt.

Pressemitteilung vom 02.06.2014: <http://www.netzwerk-bahnen.de/news/pressemeldung-nee-und-mofair:-erhoehung-der-eeq-umlage-fuer-schienenbahnen-ist-kontraproduktiv.html>

Umsetzung der Recast-Richtlinie

Die Richtlinie 2012/13 (Recast) zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums muss bis 16. Juni 2015 in deutsches Recht umgesetzt werden. Das BMVI arbeitet mit Hochdruck daran. Dem Vernehmen nach wählt das BMVI für die Umsetzung einen völlig neuen Ansatz als bei dem gescheiterten Eisenbahnregulierungsgesetz der letzten Legislaturperiode. Die sogenannte Recast-Richtlinie soll im Prinzip 1:1 in das neue Regulierungsgesetz übernommen. Gleichzeitig soll das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) entsprechend angepasst werden. Aus Sicht der Verbände sind die in der Recast-Richtlinie geforderte getrennte Rechnungslegung und die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers von ganz großer Wichtigkeit.

Die Rechnungslegung muss gewährleisten, dass klar zu erkennen ist, welche öffentlichen Gelder einschließlich Trassengebühren, wohin gegangen sind. Sie dürfen nur für die Infrastruktur verwendet werden. Nicht wettbewerbsrelevante, integrierte Eisenbahnunternehmen können wie bisher auch von der Anwendung ausgenommen werden.

Die Unabhängigkeit des Betreibers der Infrastruktur gilt leider nur bezüglich der Zuweisung der Zugtrassen und der Festsetzung der Trassenentgelte. Die personelle Unabhängigkeit des Netzes von der DB-Holding muss national geregelt werden. Leider lässt sich dazu nicht auf das 4. Eisenbahnpaket zurückgreifen. Allerdings könnte der BMVI endlich das sogenannte Konzernjuristenurteil des BVerwG 3 C 21.09 vom 18.05.2010 umsetzen. Dabei ging es um die Frage, ob die Juristen der Holding DB AG die Interessen der DB Netz AG vertreten dürfen. Das hat das Gericht untersagt und dazu Folgendes ausgeführt:

„Eine Einflussnahme im Interesse eines (im Konzern verbundenen) Eisenbahnverkehrsunternehmens muss „unterbunden“, das heißt tatsächlich wirksam ausgeschlossen werden. Das Gesetz bekämpft damit nicht erst die Einflussnahme selbst, sondern bereits die Gefahr der Einflussnahme; und es gebietet nicht erst wirksame Maßnahmen gegen eine konkret drohende Einflussnahme, sondern wirksame Vorkehrungen gegen jede Möglichkeit der Einflussnahme.“

Wenn das schon für einfache Konzernjuristen gilt, um wie viel mehr muss es für den Vorstand der DB-Holding gelten. Das Urteil zu beachten und umzusetzen, ist Aufgabe des BMVI. Jetzt hat es die Gelegenheit. Aus dem Eisenbahnregulierungsgesetz der letzten Legislaturperiode sind noch unerledigt die Regelungen für die Genehmigung der Trassenentgelte und den Vertrieb: zum Beispiel welche Kosten die Bundesnetzagentur überprüfen darf. Weitere offene Fragen sind: Welche Zinssätze dürfen für das Eigenkapital angesetzt werden? Wie wird die Anreizregulierung konkret ausgestaltet? Im Frühjahr soll es einen ersten Entwurf des neuen Eisenbahnregulierungsgesetzes geben.

Revision der Regionalisierungsmittel

Ab 2015 müssen die Höhe und die Verteilung der Regionalisierungsmittel neu festgelegt werden. Bund und Länder haben jeweils ein eigenes Gutachten in Auftrag gegeben, um den Finanzbedarf und die Verteilung auf die Länder zu ermitteln. Die Verkehrsminister der Länder haben ihre Forderungen in einer Sonderkonferenz beschlossen. Sie fordern ein Volumen von 8,5 Mrd. Euro jährlich und eine einheitliche Steigerungsrate von jährlich mindestens 2,8 Prozent. Seit 2002 seien die Regionalisierungsmittel insgesamt um 6 Prozent, die Trassenkosten pro Zugkilometer jedoch um 28,8 Prozent (Stand 2013) gestiegen. Grundlage der Forderung ist eine differenzierte Erfassung der bereits eingegangenen vertraglichen Bindungen, der Investitions- und sonstigen Finanzierungserfordernisse sowie der im Zuge von anstehenden Investitionen erforderlichen Mehrbestellungen nach 2015. Auf Vorstellungen wie die Mittel auf die Länder verteilt werden sollen, konnte sich die Verkehrsministerkonferenz allerdings nicht einigen.

Das BMVI wollte bereits im Mai einen Referentenentwurf des neuen Regulierungsgesetzes vorstellen. Im August sollte er dem Bundesrat zugeleitet werden, was leider nicht erfolgt ist. Wer davon ausgeht, dass sich BMVI und BMF wegen der Höhe und der Dynamisierung in den Haaren liegen, dürfte die Ursache für die Verzögerung richtig erkannt haben. Die Gesetzestchnik jedenfalls kann es nicht sein. Einen schönen Hebel, für Streit unter den Ländern zu sorgen, hat der Finanzminister jedenfalls. Er wird die Verteilungsquoten bestimmen und kann sich so oder so Verbündete schaffen.

Von Seiten der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV wurden untaugliche Vorschläge für die Dynamisierung unterbreitet. Die sind jetzt vom Tisch, weil die Länder sie nicht aufgenommen haben und der Bund das schon gar nicht tun wird. Länderweise unterschiedliche Steigerungsraten sind auch wohl kaum zu handhaben. Allerdings bedarf es bei der Höhe der Trassenpreise einer grundsätzlichen Lösung, gerade wenn es die Politik ernst meint mit dem Ziel mehr Verkehr auf die Schiene. Ohne der Deutschen Bahn Mittel zu entziehen, könnte der Bund eine Halbierung der Trassenpreise erreichen. Eine Halbierung der Trassenpreise würde in einem ersten Schritt eine Senkung der Trasseneinnahmen für DB Netz in Höhe von rund 1,2 Mrd. Euro für den SPNV und weiteren 350 bis 500 Mio. € für den Güter- und den Fernverkehr bedeuten.



Quelle: fotolia.com

Um den Betrag von 1,2 Mrd. Euro könnten die Regionalisierungsmittel gesenkt werden, wenn zum Ausgleich die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LufV) entsprechend erhöht würden. Die Senkung der Trassenpreise für den Güter- und Fernverkehr müsste in Höhe von 350 bis 500 Mio. Euro durch den Bund kompensiert werden. Damit würde die Kostenbelastung der Schienenverkehre entsprechend vermindert.

Mittel- und langfristig dürfte der Güterverkehr auf der Schiene dadurch um 20 bis 30 Prozent ansteigen. Davon würde auch der Güterverkehr der Deutschen Bahn selbst profitieren. Auch im SPNV und Fernverkehr wäre mit einem deutlichen Wachstum der Fahrgäste von 10 Prozent und mehr zu rechnen.

Das könnte die Senkung der Trassenpreise mehr als kompensieren. Einzelheiten ergeben sich aus dem Papier der Verbände:

http://www.mofair.de/content/2013-05-14_mofair_mehrverkehr-trassenpreishalbierung.pdf

Das Märchen von den Personalkostennachteilen der DB Regio

Die Deutsche Bahn fürchtet, dass ihre Nahverkehrstochter DB Regio in NRW im Wettbewerb mit anderen Anbietern nicht bestehen könnte. Dann würden viele Bahnmitarbeiter ihren Arbeitsplatz verlieren. Deshalb fordert sie, dass ihr Lohn- und Gehaltsniveau für alle Anbieter verbindlich vorgeschrieben wird und der Gewinner der Ausschreibung das Personal von DB Regio übernehmen muss. Sollten die Ausschreibungsbedingungen nicht in ihrem Sinne verändert werden, hat sie gedroht, sich aus der Ausschreibung in NRW zurückzuziehen.

Abgesehen davon, dass zum Beispiel das nordrhein-westfälische Tarifreuegesetz strikt und vollständig angewandt wird, zeigt auch die Praxis, dass die Behauptungen der DB nicht zutreffen. VRR-Vorstand Martin Husmann hat in einem Interview mit Zughalt.de vom 18.06.2014 dazu folgendes ausgeführt:

„In den letzten sechs Ausschreibungen im VRR hat DB Regio nur bei einer einzigen Vergabe die höchsten Lohnkosten aller Bieter gehabt und diese Vergabe auch noch für sich entscheiden können. Bei fünf der sechs letzten Verfahren hatte ein anderes Unternehmen als DB Regio die höchsten Lohnkosten. Die Aussage, dass man bei der Deutschen Bahn aufgrund höherer Verdienste der Belegschaft im Wettbewerb benachteiligt sei, ist aufgrund dieser Zahlen nicht zu halten.“

Vom Wandel durch Annäherung

Mit großem Bahnhof und mit großem Stolz hat die Deutsche Bahn bekannt gegeben, dass DB Regio NRW vom Wettbewerber National Express den Zuschlag für die Instandhaltung von 35 Triebfahrzeugen vom Typ Talent 2 für 15 Jahre erhalten hat. Noch vor wenigen Jahren hat die DB im Vorfeld von Vergabeentscheidungen den Untergang der Werkstätten und die Arbeitslosigkeit ihrer Mitarbeiter beklagt, wenn sie den Zuschlag nicht erhält.

Wenn man im Wettbewerb um die Verkehrsleistungen nicht erfolgreich war, kann man doch an dem Auftragsvolumen partizipieren, in dem man Instandhaltungsleistungen für den Ausschreibungsgewinner erbringt. Richtig so: Wie in anderen Wettbewerbsmärkten längst üblich, ziehen nun Modelle der Zusammenarbeit gewissermaßen mit dem offiziellen Segen der Konzernspitze in den Eisenbahnmarkt ein. Der Markt und nicht die DB entscheidet über Art und Umfang der Arbeitsteilung.

Gut ist nicht gut genug oder glaube keiner Statistik, die Du nicht selbst aufgestellt hast

Die Deutsche Bahn hat am 16.06.2014 das Ergebnis einer von ihr in Auftrag gegebenen Umfrage veröffentlicht und behauptet über 80 Prozent der Bahnfahrer forderten einheitliche Sozialstandards. Im Fall eines Betreiberwechsels seien 74 Prozent der Nahverkehrsnutzer dafür, dass die Bahnbelegschaft zu gleichen Lohn- und Beschäftigungsverhältnissen auf der gewohnten Strecke weiterarbeiten könne, wenn der Verkehr dieser Strecke von einem anderen Eisenbahnunternehmen übernommen wird.

Tatsächlich waren es nur 66 Prozent, die uneingeschränkt der Aussage zugestimmt haben, dass für Beschäftigte bei einem Eisenbahnunternehmen bei gleicher Arbeit in der derselben Region dieselben Lohn- und Sozialstandards gelten sollten, unabhängig davon, für welches Eisenbahnunternehmen sie arbeiten. 66 Prozent erschien der Deutschen Bahn dann doch zu wenig eindrucksvoll, deshalb hat sie auch diejenigen dazu gezählt, die der Aussage nur zum Teil zugestimmt haben und kommt dann auf 84 Prozent. Sogar nur die Hälfte der Befragten wollte, dass Eisenbahnbeschäftigte zu gleichen Lohn- und Beschäftigungsbedingungen auf einer Strecke weiterarbeiten können, unabhängig davon, welches Eisenbahnunternehmen die Strecke betreibt.

Auch das war dem DB Regio-Chef Dr. Manfred Rudhart zu wenig. Flugs wurden die hinzugezählt, die der Aussage nur teilweise zugestimmt haben und schon waren es 74 Prozent.

Elektrifizierung der Trasse Hof-Regensburg dringend erforderlich

Das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat laut Koalitionsvertrag den Auftrag, den Aktionsplan Güterverkehr weiter zu entwickeln. Ein wichtiger Maßnahmenkomplex zielt darauf ab, die Engpässe im Bereich Schiene gezielt aufzulösen. Dabei konzentrieren sich die Bemühungen von DB Netz auf den Westen der Bundesrepublik. Ein Schwerpunkt ist zum Beispiel der Ausbau des Schienengüterverkehrskorridors Rotterdam – Genua durch das Rheintal.

Nicht minder wichtig ist allerdings der Nord-Südkorridor in der Mitte und dem Osten Deutschlands von Hamburg über Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle – Hof und Regensburg. Hier fehlt nur noch die Elektrifizierung der Trasse zwischen Hof und Regensburg, um zu der dringend erforderlichen Entlastung der Strecke Göttingen – Würzburg zu kommen. Die Belastung der Nord-Süd-Strecke über Hannover – Göttingen – Bebra – Würzburg liegt bereits an der absoluten Kapazitätsgrenze. Tagsüber sind pro Stunde nicht selten 17 Personenzüge aller Kategorien unterwegs. Auch beim überwiegend nachts verkehrendem Güterverkehr ist die Kapazitätsgrenze erreicht. Störungen und Baumaßnahmen führen unverzüglich zur Streckensperrung und zum Verkehrsinfarkt. Sinnvolle Umfahrungsmöglichkeiten gibt es derzeit nämlich nicht.

Eine Entlastung bringt nur die Elektrifizierung der Trasse zwischen Hof und Regensburg. Sie käme auch dem Personenverkehr zwischen Hannover und Würzburg zu Gute. Außerdem könnte der Personenverkehr Hof-Regensburg (unter anderem ALEX) kostengünstiger und umweltfreundlicher mit Elektrotraktion erfolgen. Ohne Lückenschluss in der Elektrifizierung kann die Strecke Hamburg – Regensburg ihrer Entlastungsfunktion für den Personen- und den Güterverkehr Göttingen – Würzburg nicht gerecht werden und das bereits für die Elektrifizierung der Strecke Reichenbach – Hof investierte Geld wäre unnütz ausgegeben. Hier würde sich bewahrheiten, dass mit vergleichsweise kleinem Geld wichtige Fortschritte und Entlastungen erreicht werden.



Quelle: fotolia.com

Pressemeldung vom 24.07.2014: <http://www.netzwerk-bahnen.de/news/pressemeldung-nee-und-mofair:-elektrifizierung-der-trasse-hof-regensburg-dringend-erforderlich.html>

Ohne Wettbewerb und ohne faire Wettbewerbsbedingungen droht die Verkehrsverlagerung auf die Straße

**Wir arbeiten dafür,
dass es so aussieht**



Quelle: Mittelweserbahn GmbH



Quelle: mofair e.V.

... und nicht so!



Quelle: fotolia.com

Impressum

Netzwerk Europäischer
Eisenbahnen e.V.
Vorstandsvorsitzender:
Ludolf Kerkeling

Vorstand NEE e.V.
Sven Flore, Günther Alsdorf,
Christian Dehns,
Isabelle Schulze, Gerhard Timpel,
Michail Stahlhut

mofair e.V.

Präsident:
Wolfgang Meyer

Präsidium mofair e.V.:
Josef Berker, Tobias Richter,
Frank Zehle

Verantwortliche Redakteure:

Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender
Friedrichstraße 186
D-10117 Berlin
Tel: +49 (0)30 53 14 91 47 0
E-Mail: vorstand@netzwerk-bahnen.de

Dr. Engelbert Recker
Hauptgeschäftsführer
Nimrodstraße 28
13469 Berlin
Tel: +49 (0)30 30 60 46 83
Tel: +49 (0)30 30 60 46 83
E-Mail: e.recker@mofair