

SPNV-Unternehmen im VDV stellen sich neu auf

Vor zehn Jahren hieß die Maxime: „Den Herausforderungen im Bestellermarkt gemeinsam begegnen.“ Dieser Anspruch bleibt; 2019 war es dennoch Zeit für einen Neustart.

Seit September 2010 besteht der Ausschuss für Wettbewerbsfragen des Eisenbahnpersonenverkehrs (AWE; siehe Jahresbericht 2010/2011, S. 33). Die Herausforderung seinerzeit: Welche Rahmenbedingungen sind notwendig, um die Leistungsfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dauerhaft zu garantieren? Wo werden Gesetzgeber und Marktpartner diesem Anspruch nicht gerecht? Wer kann wo (noch) besser werden?

Seitdem hat sich das Geschehen in und um den SPNV verändert, Anforderungen und Erwartungen sowie politisches und unternehmerisches Umfeld sind heute andere als noch vor wenigen Jahren.

Den veränderten Bedingungen folgend hat sich der Ausschuss 2019 umorientiert, im Wortsinne nun sichtbar unter der Bezeichnung „Ausschuss der Wettbewerbsbahnen“ bzw. kurz „Die Wettbewerbsbahnen“.

VDV Die Wettbewerbsbahnen

Geschäftsmöglichkeiten und Geschäftserfolg der Unternehmen stehen im Mittelpunkt. Dabei kommt es nicht zuletzt auf eine einheitliche Positionierung gegenüber den Aufgabenträgern an, aber auch auf ein schlagkräftiges Auftreten im Austausch mit der Politik. Wesentlich für den Erfolg auf der Schiene und damit Gegenstand der inhaltlichen Arbeit sind außerdem Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur.

Das Arbeitsprogramm des Ausschusses – Leitlinie für die kommenden Monate – umfasst u.a. folgende Themen:

- Empfehlungen rund um den Bestellermarkt mit den aus unternehmerischer Sicht wesentlichen Punkten; hierzu zählen Personalbedarf und Personalentwicklung, Berücksichtigung von Personalkostensteigerungen in den Verkehrsverträgen, Qualitätsanforderungen und Leistungsfähigkeit im Betrieb, Schritthalten mit anderen Branchen in Bezug auf Innovationen bzw. Innovationsfähigkeit;
- die weitere Begleitung des Baustellenmanagements im Netz des Bundes, insbesondere ob bzw. inwieweit die am runden Tisch erarbeiteten Maßnahmen zugunsten der Unternehmen hinreichend umgesetzt werden;

- die Weiterentwicklung von Vertrieb und Einnahmeaufteilung, so z. B. die Beteiligung an der Brancheninitiative gemeinsamer Vertrieb (zur Brancheninitiative)
- das unternehmerische Selbstverständnis als Zielbild, insbesondere den möglichst weitgehenden Erhalt der Wertschöpfungskette bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU);
- die Kapazitätszuweisung und Fahrplangestaltung im Netz des Bundes, nicht zuletzt im Spannungsfeld zwischen notwendiger Infrastruktur und verfügbarer Infrastruktur sowie den unterschiedlichen Anforderungen unterschiedlicher Verkehrsarten;
- der Deutschlandtakt und seine Auswirkungen auf den SPNV, sowohl in Bezug auf die Infrastruktur als auch auf den Markt und die Marktorganisation;
- technischer Fortschritt und seine Implikationen für Betriebsabläufe, Marktprozesse und letztlich den Erfolg des Systems. Darunter fallen Systeme wie das European Train Control System (ETCS), aber auch weitergehende Entwicklungen im Zusammenhang mit und durch die Digitalisierung.

Je nach Thema werden unterschiedliche Gesprächspartner gesucht: Aufgabenträger als Vertragspartner im Bestellermarkt, (bundeseigene) Infrastrukturbetreiber als „Zulieferer“, Bundes- und Landespolitik als – im weiteren Sinne – Auftraggeber im Interesse der Allgemeinheit, außerdem Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA), Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und ggf. weitere Behörden.

Nicht zuletzt ist der Austausch untereinander eine Chance, im gemeinsamen Engagement das Verkehrsangebot auf der Schiene nicht nur leistungsfähig zu halten, sondern weiterzuentwickeln. Selbstverständlich dabei ist ein unverfälschter, diskriminierungsfreier Wettbewerb, der über bessere, kostengünstigere Leistungen auch für die Fahrgäste Vorteile verspricht und den Beitrag der Personenbahnen zur Verkehrswende mit ermöglicht.

Dr. Heike Höhnscheid
Eisenbahnpersonenverkehr, Regulierung
T 0221 57979-115
hoehnscheid@vdv.de

25 Jahre Liberalisierung des SGV: Ein Jubiläum mit viel Licht, aber auch Schatten

Verkehrsleistung verdoppelt, Wettbewerbsanteil über 50 Prozent gebracht, Zahl der Anbieter deutlich erhöht, Multimodalität ausgebaut und Internationalisierung vorangetrieben: Das steht auf der Habenseite. Drastischer Rückgang von Gleisanschlüssen, regionale Infrastruktur als Wachstumsbremse, zu geringe Margen und Bedeutungsverlust des Einzelwagenverkehrs: Das sind die unerfreulichen Nachrichten zum Jubiläum und zentrale Handlungsfelder für gezielte Gegenmaßnahmen zur Stärkung der Schiene.

2018 haben die Eisenbahnen ca. 136 Mrd. tkm transportiert, ein Rekordwert und fast doppelt so viel wie 1993. Auch der Modal Split konnte leicht verbessert werden.

Angebotsvielfalt hat zugenommen

Die Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist ebenfalls deutlich gewachsen. Der intramodale Anteil der Nicht-DB-Bahnen ist auf bemerkenswerte 52,8 Prozent gestiegen. Insbesondere im kombinierten Verkehr (KV) und im Ganzzugverkehr können Verlader, KV-Operateure und Speditionen heute zwischen mehreren EVU auswählen. Und auch im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr etabliert sich zunehmend Wettbewerb. Die Zeit der Monopole auf der Schiene scheint wohl zu Ende zu gehen.

Deutlicher Mitgliederzuwachs im VDV

Bis 1993 war der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) der Verband der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), die ausschließlich regional tätig waren. Ab 1994 kamen Eisenbahnen im privaten Eigentum, Tochtergesellschaften ausländischer Eisenbahnen, Dienstleister für Eisenbahnen, Fahrzeugvermieter und verschiedene DB-Unternehmen hinzu. Somit kann auch der VDV auf 25 Wachstumsjahre zurückschauen.

Alles in Butter oder Bedarf zur Nachsteuerung?

Wachstumsmotor im SGV ist eindeutig der KV, dessen Aufkommen regelrecht explodiert ist. Immer mehr Speditionen nutzen den KV. Die KV-Anbieter haben ihr Portfolio stetig ausgebaut und frühere Grenzen/Beschränkungen überwunden. Eine vergleichbare Dynamik ist im Wagenladungsverkehr kaum feststellbar. Hier dominieren eher noch die klassischen Rollenverteilungen zwischen den Akteuren.

Einzelwagenverkehr schwächelt

Rückläufige Mengen und rote Zahlen haben die frühere Königsdisziplin zum Sorgenkind werden lassen. Ein Verlust dieser wichtigen Verkehrsart würde Wirtschaft, Eisenbahnen und Politik hart treffen. Deshalb muss das System unbedingt zukunftssicher gemacht werden.

Immer weniger Gleisanschlüsse

Die Zahl der Gleisanschlüsse ist dramatisch zurückgegangen, und das hat viele Gründe. Gemeinsam mit 40 Verbänden hat der VDV diese in der Gleisanschluss-Charta (www.gleisanschluss-charta.de) zusammengestellt. Nun geht es mit Politik und Wirtschaft an die Umsetzung der 53 Charta-Vorschläge. Diese sollen die Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen nachhaltig verbessern.

Regionale Infrastruktur als Wachstumsbremse

Dem SGV stehen immer weniger Kapazitäten in der regionalen Infrastruktur zur Verfügung. Eingleisige Strecken, fehlende Elektrifizierungen, veraltete Technik wie schlüsselabhängige Weichen und Bahnübergänge, zurückgebaute Bahnhofsgleise und vertakteter Personenverkehr machen die Bedienung von Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen immer aufwendiger bis unmöglich. Die Politik sollte erkennen, dass rein betriebswirtschaftliche Bewertungen von Schieneninfrastrukturen zwangsläufig zu Ausdünnungen und Investitionsstau im regionalen Netz führen. Infrastruktur in der Region ist aber eine wesentliche Voraussetzung dafür, die Ballungsgebiete von Verkehr zu entlasten.

Schiene als wesentlicher Faktor zur Klimarettung

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die Fehler der Vergangenheit korrigiert werden. Konkret heißt das bessere Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse, kundennahe Zugangsstellen und regionale Infrastrukturen. Und es geht um Investitionen zur Modernisierung des Gesamtsystems (Infrastrukturen, Fahrzeuge und Transportprozesse) inklusive Digitalisierung und Automatisierung. Von einem modernisierten Gesamtsystem würde auch der Einzelwagenverkehr profitieren. Dann könnte die Schiene sowohl im KV als auch im Wagenladungsverkehr zusätzliche Mengen aufnehmen und ihren Beitrag zum Klimaschutz weiter erhöhen.

Georg Lennarz

Marktfragen Güterverkehr

T 0221 57979-146

lennarz@vdv.de

Attraktive duale Ausbildung sichert die Zukunftsfähigkeit der Eisenbahnbranche

Mit der dualen dreijährigen Berufsausbildung zum/zur Eisenbahner/-in im Betriebsdienst (EiB) werden der Eisenbahnbranche seit 1991 hervorragend ausgebildete Fachkräfte zur Verfügung gestellt. Um die Zukunftsfähigkeit der Unternehmen sicherzustellen, sind eine regelmäßige Überprüfung der Ausbildungsinhalte und deren notwendige Anpassung an die sich wandelnden Anforderungen des Arbeitsmarktes unabdingbar.

Ausgangspunkt/Hintergrund

Die gemeinsam vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und von den Partnern in der dualen Berufsausbildung angestoßenen Studie des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) kommt in ihrem Abschlussbericht zu dem eindeutigen Ergebnis, dass ein Neuordnungsbedarf in der aktuell gültigen Berufsausbildungsordnung vom 15. Juli 2004 besteht. Im Betrachtungszeitraum der Studie des Jahres 2017 befanden sich bundesweit insgesamt 2 556 Auszubildende in der Berufsausbildung zum/zur EiB. Hiervon wählten 1 128 Auszubildende den Schwerpunkt Fahrweg und 1 428 die Fachrichtung Lokführer und Transport. Der überwiegende Anteil der in die Berufsausbildung gehenden Jugendlichen verfügt dabei über einen Realschulabschluss oder die Hoch- bzw. Fachhochschulreife.

Inhalte/Schwerpunkte der Studie

Das BIBB wurde durch das federführende Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gebeten, die Frage zu prüfen, ob die derzeitigen Ausbildungsinhalte in einer sich wandelnden Arbeitswelt noch den Anforderungen der Branche entsprechen. Darüber hinaus galt es zu ermitteln, in welchem Umfang und für welche Bereiche Inhalte zur Digitalisierung aufgenommen werden müssen. Hinsichtlich der künftigen inhaltlichen Ausgestaltung und der Frage, ob das Strukturmodell mit zwei Fachrichtungen zukunftsfähig ist, beinhaltet der Bericht kein abschließendes Votum für oder gegen eine Trennung. Die Frage, inwieweit die Digitalisierung die Inhalte zur EiB-Berufsausbildung beeinflusst, fand auch ausreichend Berücksichtigung. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die heutigen Jugendlichen weitgehend vertraut mit den neuen Medien und grundsätzlich sehr technikaffin aufgestellt sind. Hier geht es in erster Linie darum, die geltenden Datenschutzregeln der Unternehmen einzuhalten und die Möglichkeiten der digitalen Medien zukünftig verstärkt zu nutzen. So kann es gelingen, den Ausbildungsablauf noch effizienter, nachhaltiger und, losgelöst von festen Räumlichkeiten, flexibler zu gestalten. Die Gefahr, dass die Digitalisierung kurzfristig dazu führt, dass der Beruf des/der EiB entbehrlich wird und vollständig durch die Technik ersetzt wird, wird nicht gesehen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass in der Übergangszeit zu

einem wie auch immer gearteten autonomen Fahren neue, heute noch nicht in der EiB-Ausbildung enthaltene Tätigkeiten übernommen werden. Damit wird ein möglicher Wegfall von heute bekannten Aufgaben mehr als kompensiert. Darüber hinaus wird die Tätigkeit insgesamt „wertiger“, da sie mehr konzeptionelles Denken voraussetzt und fördert.

Wie positioniert sich der VDV?

Die im VDV organisierten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) haben zeitnah im Anschluss an die BIBB-Studie konkrete Vorstellungen über die künftige Struktur der EiB-Berufsausbildung entwickelt. Diese sehen eine Trennung des heutigen EiB in künftig zwei selbstständige Ausbildungsberufsbilder vor, die aber einer Berufsfamilie angehören. Dies ermöglicht zukünftig die Entwicklung weiterer Schwerpunktqualifikationen für die VDV-Eisenbahnbranche. Hierbei handelt es sich um den neuen Ausbildungsberuf Eisenbahner/-in in der Zugverkehrssteuerung (ehemals Fahrweg EiB) und den Ausbildungsberuf Eisenbahner/-in im Personen- und Güterverkehr (ehemals Lokführer und Transport).

Was sind die nächsten Schritte?

In den nun anstehenden Gesprächen mit den Sozialpartnern geht es darum, eine gemeinsame Position für die notwendige Genehmigung durch den Verordnungsgeber zu erarbeiten. Dabei gilt das Konsensprinzip, d. h., die Sozialpartner müssen sich zwingend auf eine gemeinsame Position verständigen.

Fazit

Die für die VDV-Eisenbahnbranche existenziell bedeutsame notwendige Neuordnung der heutigen EiB-Berufsausbildung darf nicht zum politischen Spielball werden. Die im politischen Umfeld anhaltend positive Grundhaltung zum Thema „Schiene“ darf nicht gefährdet werden.

Marcus Gersinske

Ressourcenmanagement Eisenbahn
T 0221 57979-142
gersinske@vdv.de

Datenaustausch der Güterbahnen über einen branchenweiten Rail-Freight-Data-Hub

Der „Masterplan Schienengüterverkehr“ hat die Digitalisierung des SGV als eines der zentralen Handlungsfelder für die notwendige Modernisierung des Sektors identifiziert. Neben den Assets geht es vor allem auch um die Prozesse innerhalb der gesamten Transportkette. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat gemeinsam mit Güterbahnen, Eisenbahninfrastrukturbetreibern, Hafengebühren, Wagenhaltern und Lokvermietern die Prozesse und Informationsaustausche in der Transportkette des SGV detailliert analysiert. Mit der Entwicklung und Nutzung eines Rail-Freight-Data-Hubs sollen die Kosten gesenkt, die Produktivität erhöht und die Qualität verbessert werden.

Wesentliche Technologien, die der kontinuierlichen und automatisierten Erfassung von Betriebs- und Zustandsdaten dienen, sowie darauf beruhende Anwendungen sind derzeit im Schienengüterverkehrssektor in der Entwicklung bzw. teilweise bereits in der Pilotphase oder Umsetzung (z. B. Automatische Kupplung, Telematikstandards, wayside monitoring). Demgegenüber bestehen erhebliche Defizite hinsichtlich des Informations- und Datenaustauschs zwischen den unterschiedlichen Akteuren des Schienengüterverkehrs. Dies betrifft insbesondere die Prozesse der Transportvorbereitung, der Transportdurchführung, der Ressourcennutzung und -beauftragung, der Instandhaltung sowie den Austausch von Stammdaten und fahrzeugbezogenen Zustandsdaten.

- Es fehlt an einem durchgehenden digitalen Austausch von Daten und Informationen entlang der Transportkette.
- Die Ad-hoc-Verfügbarkeit von Ressourcen (Fahrzeuge, Infrastruktur, Personale, ...) ist nicht hinreichend transparent.
- Insgesamt sind kaum Fortschritte zur Standardisierung des prozessbezogenen Informationsaustauschs im Sektor festzustellen.
- Projekte zum digitalen Datenaustausch laufen in einzelnen Bereichen, bleiben aber bislang isoliert auf einzelne Fragestellungen und Akteure.

Die Güterbahnen erwarten erhebliche Produktivitätsgewinne, wenn der Daten- und Informationsaustausch entlang der Transportkette durchgehend digitalisiert ist. Deshalb soll eine sektorweite Datendrehscheibe, der „Rail Freight Data Hub“, mit strukturierten Berechtigungen für den Datenzugang entwickelt werden.

Hubentwicklung

Aus der Vielzahl der Informationsaustausche werden zunächst einige wenige use cases priorisiert und aufbereitet. Die Priorisierung berücksichtigt vor allem den potenziellen Nutzen des Hubs für die unterschiedlichen Unternehmenstypen im VDV und die Standardisierungsanforderungen für die use case-relevanten Daten. Der Rail Freight Data

Hub wird dann zunächst für die priorisierten use cases entwickelt. Danach werden alle weiteren use cases schrittweise implementiert. Dabei sollen vorhandene Detaillösungen im Sinn einer offenen Plattform integriert werden.

Governancestrukturen

All dies setzt die Entwicklung tragfähiger Governancestrukturen für die Phase der Hubentwicklung, aber auch für den späteren Betrieb unter folgenden Aspekten zwingend voraus:

- Die (Vor-)Finanzierung der Entwicklung des Hubs ist grundsätzlich von den Unternehmen sicherzustellen und mit der Kapitalausstattung einer zu gründenden Gesellschaft zu gewährleisten. Hierzu muss eine kritische Masse an Unternehmen (Initiatorengruppe) mobilisiert werden.
- Die öffentliche Förderung des Vorhabens ist nach ersten Gesprächen mit dem BMVI grundsätzlich möglich. Bei der Entwicklung institutioneller Strukturen sind die Anforderungen zur Förderfähigkeit vorrangig zu berücksichtigen.
- In den institutionellen Strukturen sollen die Fachverbände als Sachwalter der allgemeinen Brancheninteressen des Schienengüterverkehrs angemessen verankert sein.
- Die Nutzung des Hubs muss unter kartellrechtlichen Gesichtspunkten, aber auch unter funktionalen Aspekten allen Unternehmen, die aktuell und künftig an den abgebildeten Informationsaustausch beteiligt sind, diskriminierungsfrei offen stehen.
- Da alle Unternehmen – unabhängig von ihrer Beteiligung an den Entwicklungs- und Betriebskosten des Rail Freight Data Hubs – von den Vorteilen des Datenaustauschs über den Hub profitieren, ist ein business case zu entwickeln, in dem sichergestellt wird, dass die Entwicklungskosten und die laufenden Kosten des Betriebs refinanziert werden.

Steffen Kerth

Eisenbahnpolitik und -infrastruktur

T 0221 57979-172

kerth@vdv.de

Überarbeitung eines bewährten Standards: VDV-Schrift 758 „Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb“

Die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ist für die Eisenbahnen Pflicht und Kür zugleich: Die Verantwortung, den Eisenbahnbetrieb sicher zu führen, ist gesetzlich festgeschrieben. Die stetige Erfüllung dieser Pflichten, mithin die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebs, hat die Eisenbahnen zum sichersten Landverkehrsmittel gemacht. Diesen intermodalen Wettbewerbsvorteil gilt es zu halten. Im SGV ist eines der bestimmenden Elemente der Sicherheit des Transports die Sicherheit der Güterwagen während der Zugfahrt. Die VDV-Schrift 758 setzt hier branchenweite Standards.

Die durch eine vom Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge (AEF) und vom Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB) des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eingesetzte Arbeitsgruppe erarbeitete VDV-Schrift 758 stellt seit ihrer Erstveröffentlichung im Jahre 2009 einen unternehmensübergreifenden Standard für die Prüfung von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb dar. In den Jahren 2017 bis 2019 erfolgte eine Überarbeitung dieser Schrift, dabei wurden die bisherigen Erfahrungen der Branche ausgewertet. Die überarbeitete Schrift wurde im Juni 2019 veröffentlicht.

Sicherheit des Eisenbahnbetriebs

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) tragen die Verantwortung für die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebs. Im Rahmen der Vorbereitung der Güterzüge zur Fahrt prüfen die EVU die Güterwagen einschließlich deren frei einsehbarer Ladungen und Ladeeinheiten, um Schäden zu erkennen, diese zu bewerten und um zu entscheiden, ob und unter welchen Bedingungen eine sichere Beförderung durchgeführt werden kann. Diese Prüfungen sind erforderlich, da Güterwagen im Eisenbahnbetrieb sowie bei der Be- und Entladung Einflüssen ausgesetzt sind, die zu Verschleiß und Beschädigungen führen können, welche nicht ausschließlich durch die Wagenhalter im Rahmen der Instandhaltungsmaßnahmen erkannt werden.

Branchenweiter Standard

Die VDV-Schrift 758 richtet sich an den Unternehmer. Sie gibt branchenweite Rahmenbedingungen und einheitliche Methoden vor. Sie konkretisiert so die in § 4 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) normierte Pflicht der Eisenbahnen, den Eisenbahnbetrieb sicher durchzuführen. Andererseits trifft diese Schrift jedoch keine organisatorischen Regelungen zur Umsetzung im Detail, da die EVU Betriebsabläufe nach Prämissen des unternehmenseigenen Sicherheitsmanagementsystems sowie nach wirtschaftlichen und verkehrlichen Gesichtspunkten organisieren. Es gilt ferner zu berücksichtigen, dass die Unternehmen zum Teil unterschiedliche Güterwagen einsetzen.

Die VDV-Schrift 758 gilt für Verkehre auf öffentlicher Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Sie kann jedoch auch für grenzüberschreitende Züge angewendet werden, wenn die beteiligten EVU sich hierzu abstimmen. Die Schrift beschreibt Mindestanforderungen an die Prüfungen der Güterwagen bei verschiedenen Anwendungsfällen. Hierzu sind vier Stufen von Prüfungen von Güterwagen im Betrieb definiert:

- Stufe 1: Prüfung vor der Rangierfahrt;
- Stufe 2: Prüfung nach Abstellung;
- Stufe 3: Prüfung vor der Zugfahrt;
- Stufe 4: Prüfung vor der Zugfahrt mit bestimmten Güterwagen oder Ladungen (hierzu zählt z. B. der kombinierte Verkehr (KV)).

Qualifikation der Mitarbeiter

Die für die Durchführung der Prüfungen erforderliche Qualifikation der Mitarbeiter richtet sich insbesondere danach, welche Prüfstufe ausgeführt werden soll und welche Güterwagentypen der Mitarbeiter prüfen soll. In Anlagen zur VDV-Schrift 758 sind entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten dieser Mitarbeiter aufgeführt.

Ausblick

Der SGV ist heute eine von Arbeitsteilung, Kooperation und Wettbewerb zugleich geprägte Branche. Die knappe Ressource Personal macht die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit bei der Prüfung von Güterwagen attraktiv. Die Arbeitsgruppe zur VDV-Schrift 758 untersucht aus diesem Grunde aktuell, ob diese Schrift durch gemeinsam erarbeitete Regelungen für die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb ergänzt werden kann.

Götz Walther

Eisenbahnbetrieb
T 030 399932-13
walther@vdv.de

Lektüre gefällig?

Die Eisenbahnen können stolz auf sich sein: Die Europäische Kommission hat ihnen nicht weniger als ein ganzes Amtsblatt gewidmet. Auf sagenhaften 410 Seiten wird der Eisenbahnsektor mit acht Durchführungsverordnungen und einer Empfehlung der Kommission beglückt. Welche andere Branche, welcher andere Sektor kann schon von sich behaupten, das Privileg solch exklusiver Aufmerksamkeit genießen zu dürfen?

Wer sich überzeugen möchte, schaut in das Amtsblatt der Europäischen Union Nr. L 139 I vom 27. Mai 2019. Solchermaßen angespornt, wollte der bundesdeutsche Gesetzgeber sich augenscheinlich nicht dem Vorwurf ausgesetzt wissen, die Eisenbahnen zu vernachlässigen: Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hatte ungewöhnlich viele Gesetz- und Verordnungsentwürfe zu begutachten, um die berechtigten Belange seiner Mitgliedsunternehmen bestmöglich zu wahren. Den Eisenbahnbereich betreffen insbesondere folgende nationale Vorschriften:

- Fünftes Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 20. März 2019 (Bundesgesetzblatt (BGBl.) I Nr. 9 vom 28. März 2019, S. 347),
- Gesetz zur Änderung beförderungsrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich vom 11. Juni 2019 (BGBl. I Nr. 21 vom 14. Juni 2019, S. 754),
- Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur vom 8. Juli 2019 (BGBl. I Nr. 26 vom 15. Juli 2019, S. 1040),
- Gesetz zur Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 vom 5. Dezember 2019 (BGBl. II Nr. 20 vom 10. Dezember 2019, S. 994),
- Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union (verabschiedet am 16. Januar 2019, Verkündung steht aus),
- Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahnverkehrsordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I Nr. 13 vom 25. April 2019, S. 479),
- Zwölfte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen vom 21. Oktober 2019 (BGBl. I Nr. 37 vom 31. Oktober 2019, S. 1472),
- Vierzehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 26. November 2019 (BGBl. I Nr. 44 vom 5. Dezember 2019, S. 1958),
- Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (Stand: 14. Juni 2019),

- Entwurf eines Gesetzes zur Verwirklichung der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr (Stand: 6. November 2019),
- Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG) (Stand: 2. Dezember 2019),
- Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Stand: 2. Dezember 2019),
- Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Stand: 3. Januar 2020),
- Entwurf einer Verordnung zur Regelung gebührenrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich (Stand: 23. Mai 2019),
- Entwurf einer Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung (Bundeskompensationsverordnung – BKompV) (Stand: 13. September 2019),
- Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union (Stand: 16. Januar 2020).

Besonders gelohnt haben sich die Anstrengungen des VDV, die von der Kommission höchst unerwünschten ehemaligen Netze des Regionalverkehrs vor unverhältnismäßigen Belastungen zu schützen: Die Eisenbahnaufsichtsbehörden sahen (von drei ganz marginalen Ausnahmen abgesehen) keine Veranlassung, eine Zuordnung von ehemaligen Netzen des Regionalverkehrs nichtbundes-eigener Eisenbahnen zum sog. übergeordneten Netz nach Maßgabe des Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

Mit wie vielen Seiten Text für seine Gesetzentwürfe und Begründungen der bundesdeutsche Gesetzgeber den Sektor beglückt hat, ist übrigens nicht überliefert.

Michael Fabian
Eisenbahnrecht
T 0221 57979-144
fabian@vdv.de

Neufassung der europäischen Eisenbahnfahrgastrechte-Verordnung

Bereits seit Ende 2017 läuft die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, nun ringen die europäischen Institutionen um eine Einigung in den Trilogverhandlungen. Sicher scheint eines: Schwierige Kompromisse werden notwendig sein.

Sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der EU haben mittlerweile ihre Verhandlungspositionen zur vorgeschlagenen Reform der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr festgelegt. Der Vorschlag soll die geltende Verordnung überarbeiten, die sowohl für inländische als auch für internationale Reisen und Dienstleistungen gilt. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) spricht sich für eine Verordnung mit Augenmaß aus, die mögliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene berücksichtigt.

Ratsposition berücksichtigt VDV-Forderungen

Der Rat der EU hat am 2. Dezember 2019 seinen Standpunkt („allgemeine Ausrichtung“) festgelegt, der einen Großteil der Forderungen des VDV berücksichtigt. So sollen die Mitgliedstaaten weiterhin in der Lage sein, Stadt-, Vorort- und Regionalverkehre weitestgehend von der Verordnung auszunehmen. Zudem bliebe der Status quo der Entschädigungssätze bei Verspätungen und der Voranmeldefristen für Assistenzleistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) bestehen, wodurch eine überproportionale finanzielle Belastung vermieden würde. Ein weiteres positives Element ist die Einführung einer Klausel über höhere Gewalt. Eisenbahnunternehmen müssten dadurch keine Entschädigungen für Verspätungen oder Ausfälle zahlen, wenn sie die dafür verantwortlichen Umstände nicht hätten vermeiden können, wie bspw. extreme Wetterbedingungen oder Personen auf den Gleisen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hätten außerdem weiterhin die Möglichkeit, die Mitnahme von Fahrrädern aus Sicherheits- oder Betriebsgründen abzulehnen oder einzuschränken. In Bezug auf Durchgangsfahrkarten sieht die Ratsposition zwar eine erweiterte Informationspflicht während des Buchungsprozesses vor, sie beinhaltet aber keine Verpflichtung zur Bereitstellung solcher Fahrkarten.

Parlament fordert verschärfte Regelungen

Das Parlament hatte bereits im Oktober 2018 eine Verhandlungsposition gefunden, welche den Vorschlag der Kommission von 2017 erheblich verschärfen würde und damit negative Konsequenzen für den Schienenpersonenverkehr hätte. Beispielsweise sollen Eisenbahnunternehmen nach Wunsch

des Parlamentes bei Verspätung deutlich höhere Entschädigungssätze zahlen, bis hin zu 100 Prozent des Fahrpreises ab 121 Minuten Verspätung. Die Voranmeldefrist für Hilfeleistungen für PRM würde deutlich verkürzt und fiel an größeren Bahnhöfen komplett weg. Zudem soll es in Zukunft keine Ausnahmemöglichkeiten für Vorort- und Regionalverkehre geben. Die Positionierung des Europäischen Parlaments kann u. a. auf die zeitliche Nähe zu den Europawahlen zurückgeführt werden, da Verbraucherschutzthemen im Wahlkampf eine große Rolle spielten.

Aussicht auf schwierige Trilogverhandlungen

Da die Positionen von Rat und Parlament stark voneinander abweichen, ist mit schwierigen Trilogverhandlungen zu rechnen. Ein erstes Treffen der Verhandlungspartner fand am 28. Januar 2020 statt, die kroatische Ratspräsidentschaft strebt Berichten zufolge einen Abschluss der Verhandlungen bis Ende Juni 2020 an. Als kritische Punkte gelten insbesondere die Höhe der Entschädigungssätze bei Verspätung, das Ausmaß der Assistenzleistungen für PRM sowie mögliche Verpflichtungen für Durchgangsfahrscheine. Der VDV wird sich weiterhin für Kompromisse einsetzen, die den Verkehrsträger Schiene nicht übermäßig belasten.

Ausblick: multimodale Fahrgastrechte

Während sich die Arbeit an den Eisenbahnfahrgastrechten dem Ende zuneigt, wendet sich die Kommission den Fahrgastrechten im multimodalen Kontext zu. Die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) veröffentlichte im September 2019 eine Studie zu diesem Thema. Darin geht es um die Frage, wie Fahrgastrechte bei multimodalen Reisen verbessert werden können. Als wesentliche Hindernisse identifizieren die Autoren mangelnde Serviceleistungen und Informationen an Umsteigepunkten, fehlende Durchsetzungsmechanismen sowie unzureichende Informationen über Fahrgastrechte. Zwar rät die Studie aufgrund von mangelnder Datenlage derzeit von entsprechenden Gesetzesinitiativen ab, das Thema könnte jedoch in Zukunft relevant werden.

Lucie Petersen

Europäische Eisenbahnangelegenheiten

T 0032 2 663 6625

petersen@vdv.de