

Gemeinsame Thesen zu Fahrzeugfragen

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger stellen sich den Aufgaben rund um Fahrzeugfinanzierung, Fahrzeugbeschaffung und Fahrzeugbetrieb gemeinsam und erarbeiten ergebnisoffen konstruktive Lösungen.
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger weisen auf die zentrale Bedeutung verlässlicher Rahmenbedingungen rund um das Fahrzeug für den Wettbewerbsmarkt SPNV hin. Vor allem müssen Fahrzeuge nach verlässlichen Rahmenbedingungen neu- bzw. umgebaut und zugelassen, Neufahrzeuge frei von Verwerfungen der Finanzmärkte finanziert und Gebrauchtfahrzeuge am Markt angeboten und während ihrer technischen Lebensdauer flexibel in verschiedenen Einsatzgebieten eingesetzt werden können. Das setzt die grundsätzliche Bereitschaft aller voraus, ihre Fahrzeuge in einen Gebrauchtfahrzeugmarkt einzubringen.
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger sind sich bewusst, dass die Entwicklung und Anwendung neuer Instrumente der Fahrzeugfinanzierung mit der Entwicklung an den Finanzmärkten nicht immer Schritt hält, und dass sich Chancen und Risiken in einem längerfristig orientierten Markt ändern. Problemlösungen und Instrumente bedürfen insofern einer regelmäßigen Prüfung. Nachdem in Folge des Einbrechens der Finanzmärkte und des weitgehenden Wegfalls bisher häufig genutzter Finanzierungen (z. B. Operate Leasing) für die Beschaffung von SPNV-Fahrzeugen vor einigen Jahren verschiedene Modelle zur Unterstützung der Fahrzeugfinanzierung eingeführt wurden, können nunmehr erste Erfahrungen ausgewertet und Instrumente bewertet werden.
4. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger sehen je nach Ausgestaltung sowohl positive als auch negative Effekte einzelner Finanzierungsinstrumente. Positiv sind insbesondere die direkte und indirekte Stimulanz des Bietermarktes. So konnten durch Belebung der Wettbewerbsverfahren aus Aufgabenträgersicht verschiedene Vergabeverfahren positiv abgeschlossen werden, die ansonsten keinen Wettbewerb im Verfahren gesehen hätten. Zudem beeinflussten günstige Finanzierungskonditionen auch direkt die Wirtschaftlichkeit der erzielten Vergabeergebnisse positiv. Problematisch wird hingegen insbesondere die langfristige Wirkung solcher Maßnahmen gesehen, die einen zukünftigen Gebrauchtfahrzeugmarkt faktisch erschweren oder gar verhindern könnten.
5. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger sind sich bewusst, dass der SPNV-Markt durch eine hohe Kapitalintensität und lange Kapitalbindung besonders geprägt ist. Im Gegensatz zu anderen Märkten des Transportsektors mit ähnlichen Charakteristika (z. B. Schifffahrt) ist zwar das Auslastungsrisiko während des Verkehrsvertrages sehr gering, jedoch die Handlungsoptionen der Beteiligten für die Nachnutzung eingeschränkt. Nicht zuletzt die über die einzelnen SPNV-Verkehrsverträge hinausgehenden Amortisationszeiten und das damit verbundene Wiedereinsatzrisiko müssen betriebs- und volkswirtschaftlich sinnvoll abgebildet werden können.
6. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger verfolgen das Ziel, die jeweilige Verantwortung dort zu verorten, wo bei funktionierendem Markt die besten Lösungen zu erwarten sind. Sofern Marktstörungen auftreten, die einen effizienten Wettbewerb beeinträchtigen, können unterstützende Maßnahmen wie beispielsweise Finanzierungsinstrumente der öffentlichen Hand –

wirksam konzipiert – geeignet sein, unerwünschte Einflüsse aus dem Finanzierungsmarkt auf SPNV-Wettbewerbsverfahren zu kompensieren.

7. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger wollen über den Finanzierungsaspekt hinaus die langfristigen Auswirkungen heutigen Handelns kritisch hinterfragen. Auch die Fixierung oder sehr spezifische Konfiguration von Fahrzeugen bzw. Fahrzeugflotten auf bestimmte Netze hin kann einen zukünftigen Wiedereinsatz in einem anderen Netz und somit die Entwicklung eines Gebrauchtfahrzeugmarkt erschweren.
8. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger sehen insoweit eine stärkere Standardisierung und eine hinreichend große Zahl diesen Standards entsprechender und nicht regional gebundener Fahrzeuge als Voraussetzung für einen Gebrauchtfahrzeugmarkt. Technische Voraussetzungen hierfür sind insbesondere Komponentenfähigkeit und Kuppelfähigkeit, die die Industrie zu gewährleisten hat und die auch positiv auf die Instandhaltungskosten und die betriebliche Flexibilität wirkt. VDV und BAG-SPNV diskutieren derzeit Möglichkeiten und Ansatzpunkte, dem Ziel Standardisierung näher zu kommen.
9. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger sehen zur Abschätzung des Potentials und möglicher Handlungsalternativen grundsätzlich Informationsbedarf über die heute und zukünftig verfügbaren Fahrzeugflotten. Es sind gemeinsam Lösungen (z. B. Fahrzeugdatenbank) zu entwickeln, die geeignet sind, die wesentlichen Informationsbedürfnisse abzudecken und gleichzeitig die Geschäftsgeheimnisse der Verkehrsunternehmen zu wahren und Compliance-Anforderungen (insbesondere kartellrechtlichen Anforderungen) gerecht zu werden.
10. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger beobachten mit Sorge, dass Produktion, Zulassung und Inbetriebnahme der Fahrzeuge mittlerweile wesentliche Engpässe bei Betriebsaufnahmen sind. Dies sendet ein falsches Signal an potentielle Kapitalgeber und wirkt negativ auf die Finanzierungsbedingungen.
11. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger sind sich einig, dass das Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge wieder in jeder Beziehung kalkulierbar werden muss. Sie sehen diesbezüglich die Lösung ausdrücklich nicht in der Übernahme weiterer Risiken durch die Aufgabenträger oder Eisenbahnverkehrsunternehmen. Vielmehr müssen die Ursachen behoben werden, indem die Festlegungen des „Handbuchs Eisenbahnfahrzeuge“ und des „Runden Tisches“ vollumfänglich in die Zulassungspraxis umgesetzt werden (v. a. Serien- und Plattformzulassung, Komponentenzulassung, Festschreibung der Anforderungen und Nachweisverfahren zum Tag der Antragsstellung). Leitlinie für eine Beschleunigung der Prozesse muss die EU-Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG sein, so dass ähnlich wie in der Luftfahrt EBA-anerkannte, unabhängige Prüforganisationen einen Großteil von Aufgaben übernehmen können (Kohärenzmanagement).
12. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger betrachten eine möglichst weitgehende Austauschbarkeit der Fahrzeuge nicht nur als wesentliche Absicherung für Kapitalgeber, sondern als eine strategische Weichenstellung. Sofern Fahrzeugflotten in Umfang und Spezifikation auf einzelne Einsatzregionen/Netze zugeschnitten werden, entfällt letztlich der notwendige Spielraum für Verkehre abseits des regelmäßigen Angebots (z. B. für Großveranstaltungen, Auffangen von Mehr- und Mindernachfrage). Ohnehin wird bereits in kürzerer Zeit spürbar werden, dass auch die faktische Reserve einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen altersbedingt aus dem Betrieb ausscheidet und als Rückfallebene nicht mehr zur Verfügung stehen kann. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger sehen im Problem einer „Ersatzflotte“ zwischen verkehrlicher Notwendigkeit und haushalterischen Restriktionen eine gemeinsame strategische Aufgabe. Auch

hier kann die gemeinsame Informationsbasis in Form einer Fahrzeugdatenbank eine Rolle spielen (siehe 9.).

13. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger beobachten, dass auch SPNV-Fahrzeuge in der Erwartung der Kunden heute mehr sein können als reine Verkehrsmittel. Dem stehen u. U. erhebliche Mehraufwendungen gegenüber. Gemeinsame Zielstellung muss es sein, Kundennutzen (Komfort, Barrierefreiheit, Echtzeit- und Anschlussinformation und Sicherheit), Wirtschaftlichkeit über den Lebenszyklus sowie öffentliche Akzeptanz (Lärmemission, Schadstoffausstoß) durch gezielte Innovationen, sinnvolle Harmonisierung der Anforderungen und Standardisierung unter Berücksichtigung kartellrechtlicher Anforderungen gleichermaßen zu steigern.
14. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger halten daher ein Projekt „SPNV-Fahrzeug 2020+“, mit dem Kompetenz und Markteinschätzung von Herstellern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger unter wissenschaftlicher Begleitung (ggf. unter Förderung des Bundes) zusammengeführt werden, für erforderlich. So kann ein gemeinsames pragmatisches Leitbild für das SPNV-Fahrzeug der Zukunft entwickelt werden.
15. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger regen an, die Entwicklung von Fahrzeugen bzw. der unmittelbar „erfahrbaren“ Komponenten dabei noch stärker an den Erwartungen der Kunden festzumachen. Marktforschung am Fahrgast, etwa über Fahrzeugmodelle, Simulationen oder Initiativen wie „Zuglabore“ und „Zug der Ideen“, könnte bereits beim Fahrzeughersteller ansetzen und es den Bahnen ermöglichen, aus einer abgestimmten, technisch vereinheitlichten Produktpalette auszuwählen. Ein solchermaßen auf allen Entwicklungs-/ Produktionsstufen an den Erwartungen des Fahrgastes ausgerichtetes Produkt ist ein Erfolgsfaktor für das Gesamtsystem.
16. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger geben nicht zuletzt zu bedenken, dass der ausschließliche Blick auf die Fahrzeuge nicht ausreicht. Vielmehr kommt es für einen spürbaren Fortschritt als System Schiene darauf an, auch an der Infrastruktur baldmöglichst kapazitätssteigernde sowie vereinheitlichende Maßnahmen umzusetzen. Dies betrifft z. B. ausreichende Abstellanlagen, zum Betriebskonzept passende Leit- und Sicherungstechnik, einheitliche Bahnsteighöhen, und die Herstellung ausreichender Bahnsteiglängen, um die praktische Einsatzfähigkeit von Fahrzeugen nicht zu beschneiden.

**Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger nehmen die Herausforderung an,
die genannten Punkte weiterzuentwickeln.**

Köln / Berlin, im August 2014