

Weichen stellen

Nr. 2
Juli 2025

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr



DIE AKTUELLEN THEMEN

Pragmatisch, analytisch, konsequent .. Bahnpolitischer Seitwärtschritt .. Was man nicht gleich erledigt Jeden Tag eine neue Unsicherheit .. Wenn das Ministerium wüsste, was das Ministerium weiß .. Schlupflöcher werden geschlossen .. Quo vadis Digitale Schiene? .. Railpool neues Fördermitglied .. Qnamic neues Fördermitglied

Pragmatisch, analytisch, konsequent

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder beim mofair-Sommerfest

In diesem Jahr feiern wir 20 Jahre mofair, den Verband der Wettbewerbsbahnen im Personenverkehr. Man muss die Feste feiern, wie sie fallen, und dieses Mal wollten weit über 300 angemeldete Gäste dabei sein. Aber die Zeiten sind nicht einfach, nicht in der Bahnbranche – und auf weltpolitischer Ebene schon gar nicht. So gesehen passte der Auftritt des neuen Bundesverkehrsministers Patrick Schnieder beim diesjährigen mofair-Sommerfest sehr gut. Zwar war er der erste amtierende Bundesverkehrsminister, der hier ein Grußwort sprach – das passte zum fröhlichen Anlass. Aber er fand nachdenkliche Worte.

mofair-Präsident Martin Becker-Rethmann formulierte zu Beginn die Erwartungen der Wettbewerbsbahnen an die neue Bundesregierung, vor allem natürlich an das Bundesverkehrsministerium: Sichere Infrastrukturfinanzierung, bessere



Foto: mofair / Nicolai Kubera

Beschrieb beim mofair-Sommerfest seinen Blick auf die Bahnpolitik: Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder.

Steuerung der Infrastrukturqualität, weitergehende Entflechtung des integrierten DB-Konzerns, Stärkung des Wettbewerbs im Fernverkehr, sinkende Trassenpreise.

Und Schnieder wählte in seiner Replik im Vergleich zu seinen Vorgängern eine andere Tonlage. Er versprach nicht, dass in der Bahnwelt alles in absehbarer Zeit (wieder) gut werde und verstieg sich auch nicht in schwer erfüllbare Versprechungen. Stattdessen schwor er die Anwesenden auf noch einige schwierige Jahre ein.

Gleichzeitig aber erweckte er glaubwürdig den Eindruck, sich den drängenden Herausforderungen, vor allem der Bahninfrastruktur und der Organisation des Bahnwesens insgesamt, zu stellen. Dazu gehört erst einmal, sie eingehend zu analysieren, ohne sich dabei übermäßig viel Zeit zu nehmen.

Mit großer Erleichterung wurde Schnieders klares Bekenntnis zum Deutschlandticket aufgenommen – auch wenn die Sonderverkehrsministerkonferenz zwei Tage später noch keinen weißen Rauch hinsichtlich der Finanzierung aufsteigen ließ.

Bemerkenswert war zudem Schnieders klare Aussage, dass der Bund sich endlich klar werden solle, welche Ziele er mit seinem größten Beteiligungsunternehmen Deutsche Bahn AG erreichen will. Daher wolle er eine Eigentümerstrategie erstellen. Ebenfalls im Gegensatz zu seinen Vorgängern will er diese Vorgabe aus den Grundsätzen der Beteiligungsführung des Bundes nun einlösen.

Damit würde das Bundesministerium für Verkehr (BMV) nebenbei eine langjährige und beharrlich vorgetragene Forderung des Bundesrechnungshofs erfüllen. Dieser Schritt kann dazu führen, dass mehr Transparenz in die Bahnpolitik Einzug hält: Mit der Vorgabe klarer Ziele wird endlich messbar, ob die Bahnpolitik erfolgreich ist oder nicht, und ob nachgesteuert werden muss.



Fotos (2): mofair / Nicolai Kubera

Erstmals war ein Bundesverkehrsminister bei einer Veranstaltung der Wettbewerbsbahnen: mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen, Patrick Schnieder und mofair-Präsident Martin Becker-Rethmann.



Beim Sommerfest tummelten sich 300 Gäste.

Bahnpolitischer Seitwältsschritt

Koalitionsvertrag mit Schatten – und Licht?

Die Koalition aus Unionsparteien und SPD hatte es spannend gemacht: Über 250 VerhandlerInnen und Verhandler zogen sich zurück und handelten in 16 AGen, getrennt nach Politikfeldern den neuen Koalitionsvertrag aus. In der AG 4 waren Planen, Bauen und Wohnen sowie Verkehr zusammengefasst. Obwohl Verkehrspolitik gerade in den vergangenen Jahren viel emotionaler geworden zu sein scheint, spielte sie in den Verhandlungen eine eher untergeordnete Rolle. Nur wenige ausgewiesene VerkehrsexpertInnen fanden sich in der AG 4.

Für einen Koalitionsvertrag nicht ungewöhnlich, enthält der Text eine Menge „dilatorischer Formelkompromisse“, also Formulierungen, die in erster Linie dazu dienen, später kaum vermeidbare Streitigkeiten fürs erste zu verschieben.

Verkehrs- und vor allem klimapolitisch fällt der Vertrag hinter bereiches Erreichtes zurück: Die Luftverkehrsabgabe soll wieder gesenkt werden, die ökologisch zumindest zweischneidige Entfernungspauschale weiter erhöht werden. Flottengrenzwerte werden relativiert. Bei der geplanten Senkung der Stromnetzentgelte und der Strompreise ist nicht sicher, ob Bahnstrom überhaupt erfasst würde.

„Wettbewerb“ kommt verbal im Vertrag zwar oft vor – aber so gut wie nicht im Verkehrsbereich. Weder wird etwas über den Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander gesagt noch – schon gar nicht – über den Wettbewerb auf der Schiene, also intramodal. Neue bahnpolitische Impulse finden sich nicht. Kernbegriffe wie „Deutschlandtakt“ oder „Infrastrukturfonds“ kommen zwar vor, wirken in Anführungszeichen und Klammern aber irgendwie „angeflanscht“. Ihr Zusammenhang zu den umstehenden Textpassagen bleibt vage.

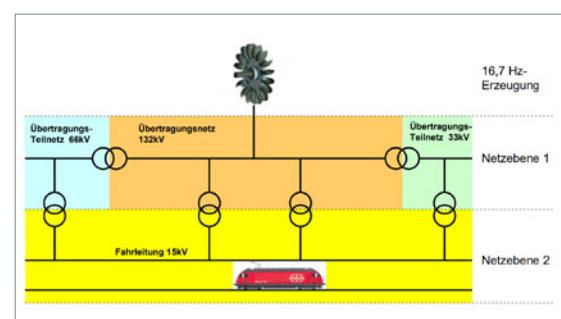


Koalitionsvertrag: Gesamteinschätzung

sehr gut	gut	halb / halb	schwach	ungenügend
Personal				gute Ansätze, müssen konkreter werden
SPFV				Herausforderungen nicht erkannt
SPNV				(vieles müssen die Länder angehen)
Deutschlandticket				Bekenntnis relativ klar
Datenmanagement				gute Ansätze, Bezug zur Eisenbahn herstellen
Infrastrukturqualität / Erhalt				Probleme nicht erkannt & benannt
Digitalisierung / Elektrifizierung / Ausbau				keine erkennbare Strategie
Trassenpreise				klarereres Bekenntnis zur Senkung notwendig
Finanzierung				grundlegendes Bekenntnis konkretisieren
Entflechtung				„nur“ (?) Prüfauftrag BEAV

Mehr gelb bis rot als grün: Bewertung des Koalitionsvertrags aus bahnpolitischer Perspektive.

Grafik: mofair



Grafik: Bundesamt für Energie BFE

Ob sich die geplanten Entlastungen bei den Stromkosten überhaupt auf den Traktionsstrom für die Eisenbahn erstrecken würde, ist offen.

Noch am besten ist das deutliche Bekenntnis zur Fortsetzung des Deutschlandtickets, obwohl auch dieses den Dauерstreit über die Finanzierung zwischen Bund und Ländern nicht unmittelbar schlichtet. So oder so muss eine neuerliche Novelle des Regionalisierungsgesetzes umgehend auf den Weg gebracht werden, damit das Deutschlandticket auch nach dem Jahreswechsel 2025 / 26 noch angeboten werden kann.

Ohne die Infrastrukturqualität, das für alle Nutzerinnen und Nutzer vielleicht sichtbarste Problem des Schienensektors detailliert zu benennen, wollen die Koalitionäre das Konzept der „Generalsanierungen“ grundsätzlich überprüfen und anpassen. Das ist gut so, denn die Riedbahnsperrung im zweiten Halbjahr 2024 hat gezeigt, dass es zwar „geht“, aber:

Die Kosten haben sich gegenüber den Planungen verdreifacht (mindestens), während die Zustandsnoten nicht so stark wie geplant verbessert wurden. Auf Nachfrage ist die DB weiterhin kaum in der Lage zu sagen, was genau ab August 2025 zwischen Hamburg und Berlin saniert wird – außer, dass es nun gar kein ETCS mehr geben wird. Aber dass es mindestens 2,2 Milliarden Euro kosten und neun Monate dauern wird, das steht fest.

Zur Weiterentwicklung der DB-Konzernstruktur kündigt der Vertrag immerhin eine Prüfung einer Beendigung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags (BEAV) zwischen der DB AG und der DB InfraGO an. Das kann ein Schritt hin zur notwendigen vollständigen Entflechtung sein.

Recht „robust“ fordert der Koalitionsvertrag eine Neuaufstellung der Vorstände und Aufsichtsräte von DB AG und InfraGO. Kein Wunder, dass viele Medien das Ende des gegenwärtigen DB-Vorstandes unmittelbar gekommen wählten. Aber das reine Austauschen von Personen hilft nichts, wenn die zugrundeliegenden Probleme nicht analysiert und angegangen werden.

Aus unserer Sicht sollte eine erste Maßnahme jedoch eine Neubesetzung des InfraGO-Aufsichtsrats sein: An die Stelle der DB-Konzernvertreter sollten Vertreter der Zugangsberechtigten treten sowie weitere Entsandte des beteiligungsführenden Ministeriums BMV. Dieses Haus sollte künftig auch den Aufsichtsratsvorsitz erhalten.

Weitere strukturelle und, daraus abgeleitet und passend, personelle Veränderungen sollten erst nach der Erstellung der dringend notwendigen Eigentümerstrategie des Bundes vorgenommen werden.



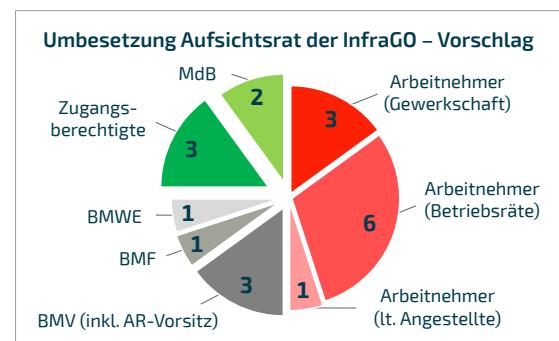
Weiter ist nicht ganz klar, wofür genau eine neunmonatige Vollsperrung während der „Generalsanierung“ zwischen Hamburg und Berlin sein muss.

Grafik: rbb

Quelle: www/koalitionsvertrag2025.de

»Sowohl beim DB-Konzern als auch bei der InfraGO soll eine Neuaufstellung von Aufsichtsrat und Vorstand erfolgen, mit dem Ziel, mehr Fachkompetenz abzubilden und eine Verschlankung zu erreichen.«

Diese, sehr umfassende Formulierung des Koalitionsvertrags sorgte für mediale Aufmerksamkeit.



Der erste Schritt der Neuaufstellung sollte im Aufsichtsrat der InfraGO gegangen werden.

Grafik: mofair

Was man nicht gleich erledigt ...

Sondervermögenserrichtungsgesetz muss viel auf einmal regeln

Mit dem Errichtungsgesetz für das „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIKG) verknüpften sich im Vorfeld der Veröffentlichung des Referentenentwurfs große Hoffnungen. Die „100.000-Dollar-Frage“, welcher Sektor wie viel vom 500 Milliarden großen Kuchen abbekommen würde, sollte durch dieses Gesetz einer Beantwortung zumindest näherkommen, so die Erwartung.

Aber nein: Der Gesetzentwurf paraphrasiert im Wesentlichen das, was im Wortlaut des im März noch vom alten Bundestag beschlossenen Artikel 143 h Grundgesetz steht. Konkreteres, wie die „zusätzlichen“ Mittel eingesetzt werden sollen, bietet erst die Zusammenschau von Kernhaushalt sowie den Wirtschaftsplänen des Sondervermögens und des Klima- und Transformationsfonds.

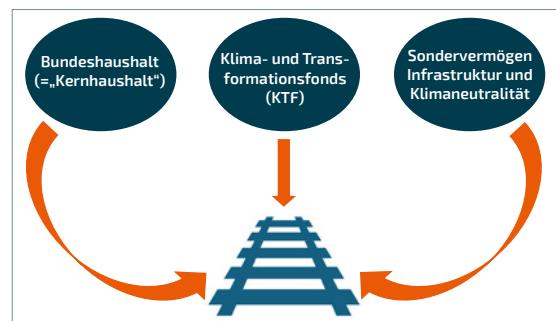
Alle drei liegen für das laufende Haushaltsjahr 2025 seit der Kabinetsbefassung am 24. Juni im Entwurf vor. Was eigentlich nicht sein sollte, passiert nun eben doch: Viele Aufgaben, die ihrem Wesen nach Daueraufgaben sind, werden vom Kernhaushalt in das Sondervermögen verschoben. Das gilt auch und gerade für die Schieneninfrastrukturfinanzierung. So sollen die Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) künftig aus dem Sondervermögen bestritten werden.

Überhaupt möglich ist das nur, weil die geforderte „Zusätzlichkeit“ des Sondervermögens entgegen dem landläufigen Verständnis definiert ist. Nicht das gilt als zusätzlich, was nicht ohnehin schon im Haushaltsentwurf 2025 vom August 2024 in der mittelfristigen Planung vorgesehen war. Sondern es gilt buchstäblich alles als zusätzlich, vorausgesetzt, dass im Kernhaushalt eine Investitionsquote von 10 % nicht unterschritten wird; so der Gesetzentwurf. Da diese Quote bisher höher lag, und vor der Schaffung des Sondervermögens noch deutlich steigen sollte, liegen bildlich gesprochen die Gleise für den Verschiebebahnhof bereits.



Illustration: mofair

Das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität ist nicht das erste Sondervermögen – aber keines war bisher so groß.



Grafik: mofair

Künftig drei große – neben vielen kleineren – Finanzierungsquellen für die Schieneninfrastruktur.

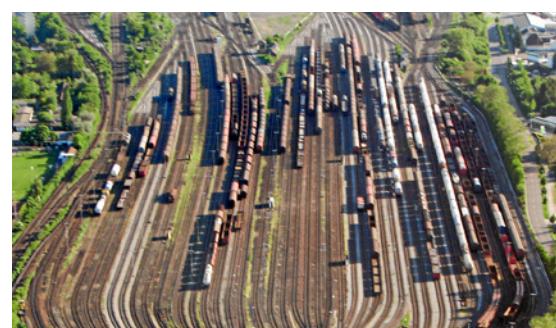


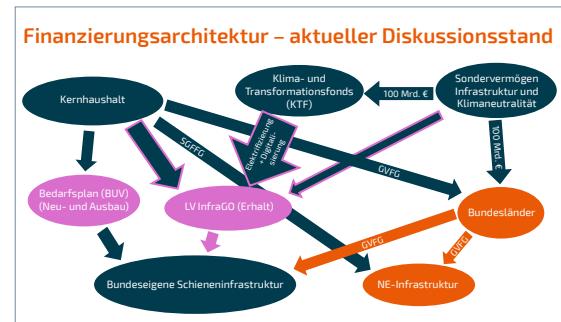
Foto: Tobias Rad / CC BY-SA 3.0

Den Verschiebebahnhof zwischen Kernhaushalt und Sondervermögen gibt es bereits.

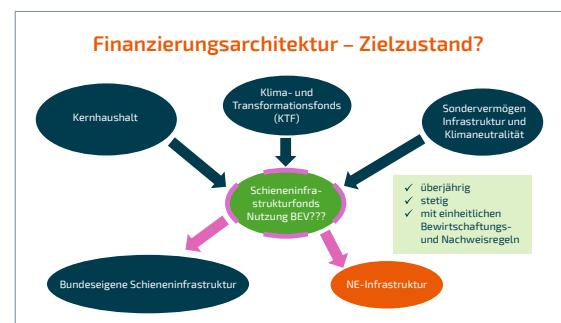
Wenn die „Zusätzlichkeit“ so definiert ist, dann sollte man darüber nachdenken, ob mittels des Sondervermögens nicht ein „Tausch“ von Eigenkapital in Baukostenzuschüsse für die Schieneninfrastrukturfinanzierung möglich wäre. Die DB AG könnte angesichts einer rückwirkenden Errichtung des Sondervermögens ab dem 1. Januar 2025 eigene Aktien vom Bund im Wert von 4,24 Milliarden zurückkaufen. Das entspräche der Eigenkapitalerhöhung von Anfang März dieses Jahres. Stattdessen sollten diese Mittel als abschreibungs- und zinsneutrale Baukostenzuschüsse ausgereicht werden. So würden die Trassenpreise sofort viel weniger stark steigen.

Ein anderer Aspekt: Seit Jahr und Tag wird eine Vereinfachung der Schieneninfrastrukturfinanzierung gefordert. Weg von den 189 (!) Töpfen, hin zu einem oder zwei, einem Schieneninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild, der zumindest eines bringt: Mehr Planungssicherheit und eine Übertragbarkeit der Mittel, um unabhängig zu werden von den Zufälligkeiten jährlicher Haushaltsberatungen.

Diesem Ziel sind wir nach der Errichtung des Sondervermögens noch keinen Schritt nähergekommen. Im Gegenteil, es wird absehbar erst einmal noch komplizierter. Die Forderung nach einer viel einfacheren Finanzierungsarchitektur bleibt richtig und muss zügig erfüllt werden.



Ziel muss es sein, die weiter wachsende Komplexität der Schieneninfrastrukturfinanzierung ...



... wieder zu vereinfachen. Möglicherweise könnte das bereits vorhandene Bundes eisenbahnvermögen als der gesuchte Schieneninfrastrukturfonds dienen.

Jeden Tag eine neue Unsicherheit

In jedem Fall gilt: Trassenpreise sind deutlich zu hoch

Durch steigende Baukosten, vor allem aber durch das Mantra der pro-forma-Einhaltung der Schuldenbremse und durch die Schieneninfrastrukturfinanzierung durch Eigenkapitalerhöhungen sind die Trassenpreise schon 2025 im Vergleich zum Vorjahr in den eigenwirtschaftlichen Verkehrsarten Schienengüterverkehr (SGV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) im zweistelligen Prozentbereich angestiegen.

Für das Jahr 2026 drohen nun Steigerungen von mehr als einem Drittel – von einem Jahr aufs andere. Viele Zugverbindungen, auch und gerade bei DB Fernverkehr, mit 95 % Marktanteil

Deutsche Bahn

Konzern Newsroom Investoren Karriere Digitalisierung Nachhaltigkeit

+++ Donnerstag, 26. Juni 2025 +++

20:15 Uhr | Richtigstellung zu "Spiegel"-Bericht

Die DB will keine 21.000 Sitzplätze im Fernverkehr streichen. Richtig ist: Die Anzahl der für unsere Fahrgäste verfügbaren Sitzplätze steigt bis zum Jahr 2036 an. Die Flottenstrategie von DB Fernverkehr hat das klare Ziel, die Flotte zu verjüngen und zu modernisieren, um den Betrieb zu stabilisieren. Dazu gehört auch – neben dem Kauf von Neufahrzeugen und der Modernisierung von Bestandsfahrzeugen – ältere und störanfällige Fahrzeuge konsequent auszumustern. Ältere Züge müssen mehr Wartungspausen einlegen und stehen für die Fahrgäste nicht zur Verfügung. So steigen insbesondere bei den ICE die für Fahrgäste täglich verfügbaren Sitzplätze in den kommenden Jahren deutlich an.

Trotz aller Dementis: Auch der Platzhirsch DB Fernverkehr leidet massiv unter den steigenden Trassenpreisen. Natürlich wird es Angebotskürzungen geben müssen.

im SPFV weiterhin Marktführer, stehen auf der Kippe. Allfällige Dementis ändern daran nichts.

Das Vorlageverfahren beim EuGH, in dem über die Vereinbarkeit der „Trassenpreisbremse“ des § 37 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz mit dem Europarecht verhandelt wird, dauert mindestens noch bis ins erste Quartal 2026. Je nachdem, wie es ausgeht, verteilen sich Steigerungen unterschiedlich zwischen SPFV und SGV auf der einen und dem SPNV auf der anderen Seite. Sollte eine Unvereinbarkeit auch rückwirkend festgestellt werden, müssten die Verkehrsarten zudem noch Milliarden über die InfraGO untereinander umverteilen, wären Förderungen zurückzuzahlen etc.

Zurück zur Eigenkapitalerhöhung: Die (damalige) DB Netz und das (damalige) BMDV leugneten bis zum Herbst 2023 rundweg, dass steigendes Eigenkapital eine massiv preistreibende Wirkung auf die Trassenpreise haben würde. Das änderte sich schlagartig: Seit Anfang 2024 heißt es aus dem BM(D)V, man arbeite „mit Hochdruck“ an einer Lösung der weit gehend selbstverschuldeten Probleme.

Und schon, eineinhalb Jahre später, liegt ein Gesetzentwurf vor, der zumindest die Verzinsung des Eigenkapitals der InfraGO auf einen Mittelwert zwischen dem „risikolosen“ und dem „marktüblichen“ Zinssatz begrenzen würde. Das ist ein kleiner Schritt in die richtige Richtung. Er vollzieht allerdings lediglich nach, was die Beschlusskammer der Bundesnetzagentur bereits im Herbst 2024 nach Abstimmung mit dem BMDV festgelegt hatte.

Aber das Ministerium wusste offensichtlich nichts von der Praxis der InfraGO, für „Unvorhergesehenes“ noch einmal 1,5 % auf die erwartete Kapitalrendite aufzuschlagen. Die InfraGO begründet dies damit, dass das ERegG einen solchen Kalkulationsposten nicht vorsehe (anders als in den Kostenkalkulationen „normaler“ Unternehmen), dass ihr solche Kosten aber dennoch regelmäßig entstehen, beispielsweise in Gestalt von Schadenersatzforderungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Das BMDV hatte gegenüber der Bundesnetzagentur eine Eigenkapitalrendite als 2,2 % als angemessen und „erwartet“ angegeben; und die Beschlusskammer der BNetzA hatte entsprechend entschieden. Umso größer war die Verblüffung, als die DB InfraGO dagegen nicht nur Rechtsmittel einlegte, sondern vor dem VG Köln sogar Recht bekam und die „Obergrenze der Gesamtkosten“ (OGK) für 2026, auf deren Grundlage die Trassenpreise berechnet werden, um gut 400 Millionen Euro angehoben werden musste.



Foto: EuGH

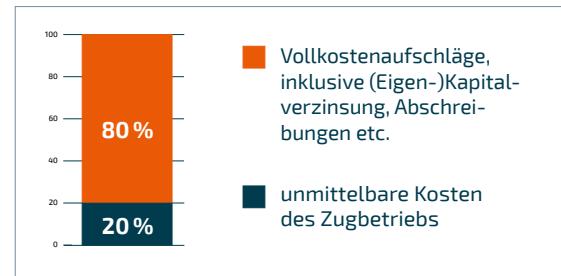
Wenn der Europäische Gerichtshof die Trassenpreisbremse kippt, verändert sich die relative Belastung der verschiedenen Verkehrsarten Nah-, Fern- und Güterverkehr.



Illustration: mofair / ChatGPT

Alle Unternehmen müssen ihre Planungen auch auf Unvorhersehbares ausrichten. Die InfraGO meint, dieser Puffer sei auf die Rendite aufzuaddieren.

An den grundlegenden Fragen würde ein solcher Gesetzesbeschluss allerdings kaum etwas ändern. Man kann es nicht oft genug sagen: Bei der einer Umstellung der Trassenbelehrung auf Grenzkosten („unmittelbare Kosten des Zugbetriebs“, uKZ) wären solche abstrakten Debatten über angemessene Zinssätze gar nicht mehr relevant. Ein Gutteil des Regulierungsaufwands würde entfallen. Die Mehrkosten für die öffentliche Hand lägen je nach genauem uKZ-Modell um eine Milliarde Euro pro Jahr – angesichts der Vorteile ein überschaubarer Betrag.



Grafik: mofair

Gäbe es die Vollkostenaufschläge nicht, wäre die Debatte über angemessene Zinssätze für das Eigenkapital der InfraGÖ ohne Auswirkungen auf die Trassenpreise.

Wenn das Ministerium wüsste, was das Ministerium weiß

Expertise aus Markt und obersten Bundesbehörden wird unzureichend genutzt

Sehr zu Recht hat sich der neue Bundesverkehrsminister dafür ausgesprochen, nicht aktionistisch Köpfe auszutauschen, auch wenn man damit vielleicht den schnellen Applaus ernnten könnte. Stattdessen möchte er sich einen Überblick über die bahnpolitischen Notwendigkeiten machen und nicht zuletzt die überfällige Eigentümerstrategie erstellen lassen.

Allzu lange aber muss die Bestandsaufnahme nicht dauern, denn an Erkenntnisquellen über das, was in der Bahnpolitik zu tun sei, mangelt es nicht. Nur hatte man in der Vergangenheit häufig den Eindruck, als wolle das Bundesverkehrsministerium von Ratschlägen, die aus eigenen nachgeordneten Behörden oder aus selbst eingesetzten Kommissionen an es herangetragen werden, lieber verschont bleiben. Sich auf die Expertise des eigenen Unternehmens DB AG zu verlassen, war vermeintlich der einfachere Weg.

Da wäre die Monopolkommission: Sie wurde durch das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen 1974 von einer sozialliberalen Koalition gebildet und feierte im vergangenen Jahr ihren 50. Geburtstag. Seit 2007 verfasst sie im einem zweijährigen Turnus Sektorgutachten zur Entwicklung des



Foto: BMVfK

Die aktuelle Monopolkommission hat gerade das zehnte Sektorgutachten zum Eisenbahnmarkt veröffentlicht.



Grafik: mofair

In den vergangenen Jahren war die Reaktionsdauer des Verkehrsministeriums auf die Sektorgutachten unangemessen lang.

Eisenbahnmarkts, insbesondere zum Wettbewerb. Das tut sie nicht ungefragt: Seit dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes 2016 hat sie durch dessen § 78 dazu einen gesetzlichen Auftrag.

Das Bundesverkehrsministerium ist gehalten, gegenüber dem Parlament „innerhalb einer angemessenen Frist“ (Absatz 2 Satz 2) Stellung zu den Erkenntnissen der Monopolkommission zu beziehen. Damit allerdings nahm es das Haus nicht so genau: Regelmäßig erfolgte die Stellungnahme weit über ein Jahr nach Veröffentlichung – offenbar in der Hoffnung, dass sich dann kaum noch jemand dafür interessiert. Den einsamen Rekord hält das Gutachten von 2019, auf das das BMDV erst vier Jahre, genau 1527 Tage später (!) reagierte, in einem „Aufwasch“ mit dem Gutachten von 2021.

Solcherlei Missachtung war bisher leider eher die Regel als die Ausnahme¹. Die Arbeit der Bundesnetzagentur (Regulierungsbehörde) und des Eisenbahn-Bundesamtes (technische Aufsichtsbehörde) muss das Bundesverkehrsministerium künftig stärker rezipieren. Gleiches gilt für das Bundeskartellamt als oberster Wettbewerbshüter im Land. Dass die Deutsche Bahn dessen Entscheidung zum Fahrausweisvertrieb auch zwei Jahre später noch immer nicht voll umgesetzt hat bzw. zu hintertreiben versucht, ist ein Skandal, dem die Politik nicht tatenlos zusehen darf.

Das damalige BMDV selbst hatte 2022 die „Beschleunigungskommission Schiene“ gebildet und diese gebeten, aus den vorliegenden Erkenntnissen möglichst schnell konkrete Reformvorschläge zu erarbeiten – was diese auch sehr erfolgreich tat. Wesentliche ihrer Vorschläge, wie etwa der zur Etablierung von zwei Fonds zur Finanzierung der Schienenninfrastruktur, wurden aber nicht weiterverfolgt. Stattdessen wurden mit teurer externer Beratung drei „Umsetzungsberichte“ erstellt und auf der Website des Ministeriums beerdig. Die bereits am Anfang der Kommission stehende Devise „Wir haben kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem“ verhallte erneut ungehört.

Und mit kaum einer anderen Institution (Ministerium, oberste Bundesbehörde oder bundeseigenes Unternehmen) haben sich die obersten Prüfer des Bundesrechnungshofs in der Vergangenheit so intensiv befasst wie mit der Deutschen Bahn und ihrer (Nicht-)Steuerung durch das „beteiligungsführende“ Bundesverkehrsministerium. Sicher ist nicht



Foto: Bundeskartellamt

Verfahren beim Bundeskartellamt dauern meist länger, können aber sehr weit reichende Konsequenzen haben. Klagt die DB gegen eine Entscheidung, dauert es noch länger.



Foto: BMV

Die Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene – hier die ehemalige Hausspitze des damaligen BMDV umrahmend – waren sehr gut, sind aber nur zum Teil weiterverfolgt worden.

¹ Siehe zum Folgenden unseren Vortrag bei einem Parlamentarischen Frühstück am 21. Mai 2025, v. a. Folien 35ff.

jede Detailkritik des BRH gerechtfertigt. Aber der Tenor der Berichte – mangelnde Transparenz der Finanzströme innerhalb der DB, mangelhafte Erfolgskontrolle der eingesetzten Bundesmittel, auch aufgrund der fehlenden Eigentümerstrategie und darum die Forderung nach weiterer Entflechtung – ist über die Jahre konstant und ganz offensichtlich fundiert. Aber auch hier hat das Bundesverkehrsministerium nicht erkennen lassen, dass es sich die Anmerkungen des Bundesrechnungshofes – anders als das BMV im Grundgesetz vorgesehen – in irgendeiner Form zu Herzen nehmen wolle.

*Es ist nicht sein Job,
von allen gemocht
zu werden – der
Bundesrechnungs-
hof, hier sein Präsi-
dent Kay Scheller.*



Foto: Bundesrechnungshof

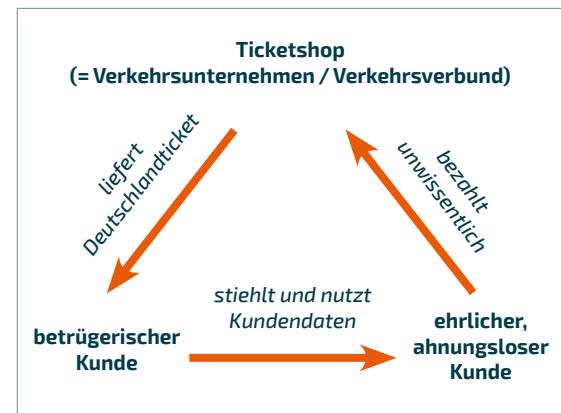
Schlupflöcher werden geschlossen

Sicherheit des digitalen Deutschlandtickets weiter verbessert

Seit dem Mai 2023 ist das Deutschlandticket als pauschales Angebot für den kompletten öffentlichen Nahverkehr am Markt. Mindestens 13,5 Millionen Tickets (=Nutzende) gibt es inzwischen. Und gerade im Jobticketbereich sieht die Branche noch großes Potenzial, wenn, ja wenn der Dauerstreit zwischen Bund und Ländern über einen angemessenen Mindereinnahmenausgleich gelöst wird. Die grundsätzliche Bereitschaft, das Ticket zu sichern, ist vorhanden.

Für einige Aufmerksamkeit sorgten rund um den Jahreswechsel Meldungen, dass „gefälschte“ Tickets im Umlauf seien und dass dadurch ein großes Loch in die Finanzierung gerissen werde. Tatsächlich würde sich Ticketbetrug bei einem Abonnement im Preis von 58 Euro monatlich durchaus „lohnen“. Insofern ist das Vorhandensein krimineller Energie erst einmal nicht überraschend.

In den allermeisten Fällen aber handelt es sich nicht um „Fälschungen“ im eigentlichen Sinn, sondern eher um den „klassischen“ Zahlungsmittelbetrug („Dreiecksbetrug“), d.h. jemand schließt zu seinen Gunsten einen Abonnement ab, nennt aber fremde Kontodaten. So etwas fällt meist nach einer Zeit auf, spätestens dann, wenn der Geschädigte die für ihn unerklärlichen Buchungen auf seinem Konto bemerkt und unterbindet. Diese Form des Betrugs ist nicht „branchenspezifisch“, sie kommt auch anderswo häufig vor. Zu begegnen ist ihr vor allem durch eine bessere Identitätsprüfung der kaufenden Person.



Dreiecksbetrug gibt es in vielen Branchen, z. B. im Online-Handel, oder eben auch beim Deutschlandticket.

Grafik: mofair



Logos: UIC und VDV-eTS

Ob nun UIC- (vor allem bei Eisenbahnen) oder VDV-Standard (häufiger im kommunalen ÖPNV): Beide Ansätze müssen dieselben Sicherheitsprozesse einhalten.

Moderne digitale Tickets – und darum handelt es sich beim Deutschlandticket heute – können nur unter Nutzung eines kryptografischen Schlüssels ausgegeben werden. In ganz wenigen Fällen scheint es möglich gewesen sein, diese per Hackerangriff bei nicht ausreichend gesicherten IT-System einzelner Verkehrsunternehmen zu entwenden. So konnten unbefugte Dritte Tickets ausgeben, auffälligerweise – und da muss man als Endkunde immer stutzig werden – zu Preisen von deutlich unter 58 Euro pro Monat.

In gewisser Weise sind diese Tickets nicht „gefälscht“, sie wurden aber von einer nicht autorisierten Stelle ausgegeben. Und natürlich fehlen die Einnahmen im System. Eine Arbeitsgruppe aus den Verbänden VDV, BSN und mofair sowie der Deutschland-Tarifverbund GmbH hat dazu konkrete, bundesweit verpflichtende Prozesse definiert, die seit einigen Tagen in Kraft sind und die beiden Ökosysteme UIC- und VDV-KA-Standard gleichermaßen binden. Dazu gehören u. a. genauere Vorgaben zur Verwaltung und Ausgabe der kryptografischen Schlüssel und zu bundesweit einheitlichen Sperrlisten (Blacklists), so dass falsch oder unautorisiert ausgegebene Tickets bei einer Kontrolle sicher als ungültig erkannt werden.

Entscheidend dabei: Alle Verkehrsunternehmen, ob nun auf der Straße oder auf der Schiene, müssen vor allem eines: kontrollieren. Die beste, avancierteste Kontrolltechnik hilft nicht, wenn sie nicht genutzt wird und ein vager Blickkontakt auf Smartphone oder Plastikkarte als Kontrolle für ausreichend erachtet wird. Zeiten, in denen der sprichwörtliche BVG-Kantinenausweis als Ticket anerkannt wurde, sind vorbei.



Foto: Dietmar Denger

Ohne den Kontrollvorgang an sich nützt die beste IT-Sicherheitsarchitektur wenig.

Quo vadis Digitale Schiene? Strategie entwickeln, Vertrauen zurückgewinnen

Eine Leit- und Sicherungstechnik nach einheitlichen europäischen Standards ist dem Konzept nach seit den 1990er Jahren möglich und erwünscht. Anders als viele Nachbarländer unternahm Deutschland lange Zeit kaum etwas dafür. Das änderte sich erst in den späten Zehnerjahren. 2018 wurde eine erste, 2022 eine zweite Machbarkeitsstudie veröffentlicht, mit der der Gesamtrollout des European Train Control Systems (ETCS) als wirtschaftlich bestätigt wurde.

Die 2018er Machbarkeitsstudie belegte die Wirtschaftlichkeit von ETCS eindeutig – ihre 2022er Nachfolgerin ebenso.



Foto: BfMv

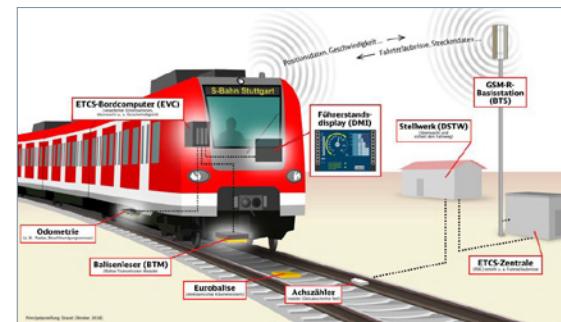
Dennoch passierte nicht viel: Die jeweils vorgesehenen Haushaltsmittel waren zum Sterben zu viel und zum Leben zu wenig; und der Dauerstreit über die Finanzierung der in den Fahrzeugen notwendigen Empfangsgeräte („On-Board-Units“) zwischen Bund und Ländern wurde nie wirklich beigelegt. Der Rollout kam nicht in Fahrt, einmal abgesehen vom „Digitalen Knoten Stuttgart“, in dem aus Anlass des neuen Bahnhofs Stuttgart 21 gleich mehrere Pilottechnologien entwickelt worden sind, die nach dem Start des Bahnhofs genutzt werden sollen. Beispielsweise wird der Stuttgarter S-Bahn-Tunnel dadurch eine deutliche Kapazitätserweiterung erfahren.

Im April 2024 legte die DB InfraGO als Eigentümer von ca. 90 % des deutschen Schienennetzes einen neuen, umfassenden Rolloutplan vor, wohl wissend, dass dessen Umsetzung finanziell noch nicht abgesichert war. Dass es aber einen solchen Plan gab, war eine gute Sache. Das damalige BMDV nutzte ihn als Grundlage für den sogenannten „National Implementation Plan“ (NIP), den die EU-Mitgliedstaaten gegenüber der Kommission abgeben müssen.

Nur wenige Wochen später deutete sich aber an, dass die InfraGO das Ruder massiv herumriss: Unter anderem, um die Situation bei den Stellwerken schneller zu stabilisieren, sollte ein größeres Ausgenmerk als zuvor auf die schnelle Ablösung sehr alter, störanfälliger und personalintensiver Stellwerke und ihre Ersetzung durch elektronische (aber nicht notwendigerweise bereits digital angebundene) Stellwerke gelegt werden.

Welche Konsequenzen dies für die eben erst kommunizierte Rolloutstrategie hat, blieb im Dunkeln. Ein im Dezember 2024 angesetzter Termin mit den Verbänden wurde kurzfristig abgesagt. Er fand erst Anfang Juni 2025 (!) statt. Und noch immer sind viele Fragen offen. Wenn es richtig ist, dass wesentliche Grundlagen für eine umfassendere Digitalisierung erst geschaffen werden müssen – beispielsweise eine flächendeckende Ausrüstung mit Glasfaserverbindungen – ehe man sich an weitergehende Technologien herantrauen könnte, stellt sich trotzdem die Frage, warum das zuvor anders gesehen wurde. Der bloße Hinweis auf einen früheren DB-Infrastrukturvorstand, der seit über drei Jahren nicht mehr im Konzern ist, dürfte nicht ausreichen.

Ferner darf die neue Konzentration auf die notwendigen Basistechnologien nicht dazu führen, dass die durch ETCS möglich werdenden Zukunftstechnologien wie Advanced Digital Infrastructure (ADI) oder ATO GoA4 (vollautomatischer Zugbetrieb) konzeptionell nicht weiterentwickelt werden. Auf keinen Fall darf ETCS nur die Ersetzung einer alten durch



Grafik: VVM Baden-Württemberg

Im digitalen Knoten Stuttgart wurde und wird Pionierarbeit geleistet: So wird die Kapazität im S-Bahn-Tunnel um ca. 30 % gesteigert.



Foto: DB AG

Die in mancher Hinsicht übertriebenen Versprechungen dieses Herren erleichtern heute die Arbeit eher nicht.

eine neuere Leit- und Sicherungstechnik sein. Dafür wäre der Aufwand in jeder Hinsicht viel zu groß.

Ganz offensichtlich muss die InfraGO ihre neue Herangehensweise weiter untermauern, um bei der Branche und dem BMV wieder Vertrauen zu erlangen. Im Moment passen die vielen Puzzleteile nicht zusammen. Besonders auffällig ist dies im Wirtschaftsplanentwurf für das Sondervermögen: Hier sind bereits für 2025 „zu viele“ Mittel enthalten als derzeit überhaupt ausgegeben werden könnten, denn eine Förderrichtlinie liegt noch nicht vor. Mittel über 2029 aber sind, anders als in anderen Bereichen, in denen es Verpflichtungsermächtigungen bis 2046 (!) gibt, noch gar nicht vorgesehen,

Railpool neues Fördermitglied In eigener Sache

RAILPOOL ist einer der führenden Schienenfahrzeugvermietter mit echter Kompetenz für Full-Service aus einer Hand. Gegründet wurde das Unternehmen 2008 in München; es ist zwischenzeitlich in 19 europäischen Ländern aktiv.

Mit mehr als 600 Elektro- und Hybridlokomotiven sowie 148 Personenfahrzeugen (mit einer Investitionssumme von 2,6 Milliarden Euro) zählt RAILPOOL zu den größten Anbietern in Europa. Die RAILPOOL-Flotte liefert damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsvlagerung auf die Schiene. Das Unternehmen verfügt über sechs eigene Werkstätten, ein großes Partner-Werkstattnetzwerk und ein Lager mit mehr als 4.000 verschiedenen Ersatzteilen und Komponenten.

RAILPOOL
Flexibility for rent

Einer der größten Lokverleiher Europas:
Railpool.



Foto: Railpool

Künftig auch stärker im Personenverkehr aktiv – mit Siemens Vectron-Lokomotiven.

Qnamic neues Fördermitglied In eigener Sache II

Seit 2003 entwickelt Qnamic intelligente Softwarelösungen für den Eisenbahnverkehr – mit dem Anspruch, Effizienz, Qualität und Verantwortung in Einklang zu bringen. Dabei sollen langfristige Partnerschaften aufgebaut und gepflegt werden und so ein relevanter Beitrag zur Weiterentwicklung des Eisenbahnverkehrs erbracht werden.

Im Zentrum der Arbeit steht das vollintegrierte Ressourcenmanagementsystem **RailOpt**: Es bildet den kompletten Prozess der Eisenbahnproduktion ab – von der Langfristplanung bis zur Abrechnung. Dabei sorgt es für eine durchgängig konfliktfreie Ressourcenplanung und bietet besonders bei der Disposition eine schnelle und effiziente Unterstützung. Es sichert optimale Datenqualität und verbessert den Informationsfluss für alle Stakeholder. Das Qnamic-Team aus erfahrenen Eisenbahnern und Softwarespezialisten entwickelt gemeinsam mit den Anwendern kontinuierlich praxisnahe und zukunftsweisende Lösungen – partnerschaftlich und nutzerorientiert.

Qnamic

Aus dem Musterland des öffentlichen Verkehrs nach Deutschland: Qnamic.



Bruno Pfeiffer und Claudia Schmid leiten das Unternehmen.

Fotos: Qnamic

Impressum

mofair e. V.

Marienstraße 3 | 10117 Berlin | Tel.: 030 50 93 13 04-1

www.mofair.de | info@mofair.de

 bsky.app/profile/mofair.bsky.social |  de.linkedin.com/company/mofair

 youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ_3MTWMta_k9rpg

V.i.S.d.P.: Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V.

