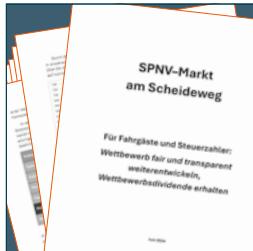


Weichen stellen

Nr. 2
Juni 2024

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr



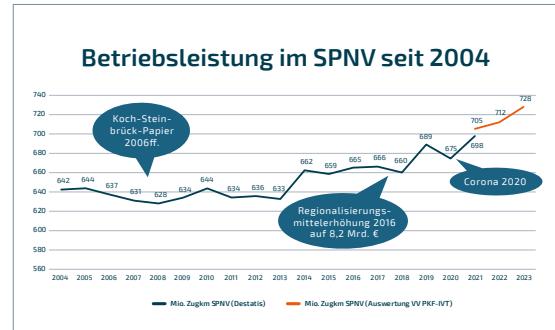
DIE AKTUELLEN THEMEN

SPNV-Markt zukunfts-fähig aufstellen .. **Erst das Geld, dann die Steuerung?** .. **Neues von den Trassenpreisen** .. **Vor der Riedbahnsanierung** .. **Rückt die koordinierende Stelle näher?** .. **Über den Dächern Berlins**

SPNV-Markt zukunfts-fähig aufstellen Neues mofair-Positionspapier

Trotz mancher Unkenrufe: Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat sich im vergangenen Vierteljahrhundert bewährt. Das Besteller-Ersteller-Prinzip hat immer dann, wenn es faire Vergabeverfahren mit mehreren Angeboten gegeben hat, gute Ergebnisse erzielt: Zuvor vorhandene Monopolpreise zu Lasten der öffentlichen Hand verschwanden nach und nach. Durch die „Wettbewerbsdividende“ wurden Angebotsausweitungen und ein deutslicher Qualitätssprung möglich. Kunden wurden wiedererwonnen oder kamen neu hinzu.

Allerdings hat sich der Markt seit Mitte der Zehnerjahre ein- getrübt. Teils waren dafür externe Effekte verantwortlich – Krisen wie die Corona-Pandemie und der russische Angriffskrieg auf die Ukraine, der schlechte Zustand der Schieneninfrastruktur oder die Herausforderung des Systems durch 9-Euro- und Deutschlandticket. Auf diese müssen sich Aufgabenträger (AT) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) einstellen. Teils aber sind es auch hausgemachte Probleme.



Ohne die „Wettbewerbsdividende“ wäre die Leistungsausweitung niemals finanziert gewesen.



Foto: Destatis

Das Statische Bundesamt liefert viele wichtige Indizes. Die Verhältnisse im SPPV bilden sie aber meist nicht angemessen ab.

Risikoverteilung zwischen AT und EVU

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich in den vergangenen Jahren stark zuungunsten der EVU entwickelt. Für viele Kostenpositionen sind in den Vertragsverträgen zwar Preisgleitklauseln vorgesehen, aber die zugrundeliegenden Indizes bilden die tatsächliche Kostenentwicklung nicht ansatzweise ab. Betroffen sind hier vor allem Personal, Energie und Material.

Der Zustand der Infrastruktur ist streckenweise miserabel. Pünktlicher Zugbetrieb wird zur Glückssache. Aber auch dringend notwendige Bauprojekte bringen entweder erst mit erheblicher Verspätung oder angesichts schlechten Baustellenmanagements gar keine Entlastung. Vielmehr werden den EVU Verspätungspönale aufgebürdet, obwohl sie den Infrastrukturzustand nicht beeinflussen können.

Schließlich bedeuten politisch determinierte Eingriffe wie das Deutschlandticket zusätzliche Herausforderungen. Auch hier haben die Unternehmen keinerlei Möglichkeiten gegenzusteuern.

Mehr unternehmerische Verantwortung

Zugleich wurden die Möglichkeiten der EVU, sich unternehmerisch zu beweisen, zunehmend beschnitten. Aufgabenträger detaillieren Vorgaben in Vertragsverträgen immer mehr, so dass sich die Rolle der EVU auf das Abarbeiten langer Anforderungslisten beschränkt. Die gleichzeitig stattfindende Fragmentierung der Wertschöpfungskette – EVU als (fast) reine Carrier, während Fahrzeugbeschaffung, -finanzierung und -wartung sowie der Fahrausweisvertrieb auf andere Dienstleister oder die Aufgabenträger selbst übergeht – macht die EVU anfälliger: Die frühere Möglichkeit, Risiken aus dem einen Geschäftsbereich durch realisierte Chancen aus einem anderen ausgleichen, geht verloren.

Währenddessen wuchsen die für Vergabe und Vertragsmanagement zuständigen Einheiten bei den Aufgabenträgern personell an. Expertise ist hier breit vorhanden, wird aber nur indirekt dienstbar gemacht, statt direkt „in der Produktion“ bei den EVU. Dass es bei 16 Bundesländern weiterhin 27 SPNV-Aufgabenträger gibt, ist ebenfalls nicht besonders effizient.

Wettbewerbliches Mindset und faire Rahmenbedingungen

Geht es so weiter, droht der SPNV-Markt für den Großteil der heutigen Dienstleister unattraktiv zu werden. Zu hohe Risiken und kaum unternehmerische Herausforderungen jenseits von striktester Kostenkontrolle engen den Spielraum für ein zukunftsähnliches, innovatives Verkehrsangebot immer mehr ein.



Foto: Wikipedia – MissyWegner / CC BY-SA 4.0

Das Deutschlandticket konnte niemand vorhersehen – und auch nicht kalkulieren.



Foto: Go Ahead

Diese schönen Züge gehören nicht dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern der „Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg“ (SFBW).



Grafik: BSN

So viele Logos wie Aufgabenträger – nicht 6, nicht 16, sondern 27.

Es muss für Verkehrsunternehmen möglich sein, auch im SPNV-Markt eine angemessene Rendite zu erwirtschaften. Sonst werden ihre Gesellschafter und Kapitalgeber sich anders orientieren.

Den Aufgabenträgern bliebe ein Dilemma. Entweder setzen sich in Vergabeverfahren regelmäßig die Transportgesellschaften der DB durch. Sie werden die Gelegenheit nutzen, Monopolpreise wie ehedem aufzurufen. Oder die Aufgabenträger ziehen noch weitere Geschäftsfelder an sich, so dass sie sich selbst in Eisenbahnverkehrsunternehmen verwandeln. Spätestens dann aber tragen sie auch alle Risiken selbst.

Wir plädieren dafür, das Wettbewerbsmodell im SPNV wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Bei allen Schwächen bietet es weiter die besten Chancen, aus knappen Steuergeldern das beste Verkehrsangebot entstehen zu lassen. [Das ausführliche neue mofair-Positionspapier zum SPNV finden Sie auf unserer Website.](#)



Foto: NWL

Der NWL überlegt als erster Aufgabenträger, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zu übernehmen.

Erst das Geld, dann die Steuerung?

Kritik des Bundesrechnungshofs am BMDV wegen InFrago

Der Koalitionsvertrag der Ampel-Parteien hatte in Bezug auf das Eisenbahnsystem einige durchaus fortschrittliche Festlegungen getroffen. So sollte eine neue, gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturpartei gegründet werden. Die Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur sollten in dieser Gesellschaft verbleiben. Die Transportgesellschaften des Konzerns, so wurde auch klargestellt, müssen sich weiter im Wettbewerb bewähren. – Insofern kann man es nur begrüßen, wenn Finanzminister Christian Lindner (FDP) nach der Europawahl alle Partner aufruft, sich an den Koalitionsvertrag zu erinnern.

mofair hat bereits früh Kritik an der Art und Weise geübt, wie „Gemeinwohlorientierung“ seitens der Bundesregierung und namentlich des BMDV interpretiert wird. [Neben einem Auswechseln des Namens und einem geänderten Handelsregistereintrag ist wenig Greifbares geändert, aber viel Aufhebens gemacht worden.](#)



Foto: Deutsche Bahn

Der Austausch der Firmenschilder immerhin hat fristgerecht zum 1. Januar 2024 geklappt.

In einem aktuellen Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundestags äußert der Bundesrechnungshof ähnliche Kritik. Aus unserer Sicht absolut zutreffend moniert er, dass bisher vollkommen unklar ist, was „Gemeinwohlorientierung“ genau bedeutet und wie sie gemessen werden kann. Auch die künftige Art und Weise der Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist weiter unklar; an den bisherigen Mechanismen ist noch nichts geändert worden.

Insbesondere bleibt die vermeintlich „neue“ Gesellschaft weiterhin eine von der DB AG durch Vertrag „beherrschte“ Einheit. Die viel beschworene engere und vor allem: effizientere Steuerung der „InFrago“ (mofair-Schreibweise) ist bisher nur Anspruch und nicht Realität.

Vor diesem Hintergrund, so der BRH weiter, sei es bemerkenswert, dass der Bund der DB AG bereits erhebliche Mittel für die kommenden Jahre in Aussicht gestellt hat (28 Milliarden Euro zusätzlich bis 2029 sind der derzeitige Diskussionsstand) und insoweit in Vorleistung gegangen ist. Er „hat sich damit in eine sehr ungünstige Verhandlungsposition gebracht [...] Solche Konstellationen hat die DB AG bisher regelmäßig für sich genutzt,“ heißt es im Bericht.

Für mofair als Verband der Wettbewerbsbahnen bergen diese Feststellungen Sprengstoff: Wie die übrigen Player in der Bahnbranche sind auch wir der festen Überzeugung, dass insbesondere die Schieneninfrastruktur in den vergangenen Jahrzehnten strukturell unterfinanziert gewesen ist und dass sich das möglichst nachhaltig ändern muss.

Dass mehr Geld allein die Herausforderungen löst, glauben wir aber ebenso wenig wie der Rechnungshof. Und auch die Generalsanierungen allein ersetzen eine Debatte darüber, was in der Vergangenheit schlecht gelaufen ist und wie es künftig besser laufen kann, nicht. Um das viele, dringend notwendige zusätzliche Geld zu rechtfertigen, müssen grundlegende Reformen her. Klingschilder austauschen, neue Gremien neben die bestehenden setzen und ansonsten alles so lassen, wird nicht ausreichen.



Foto: BRH

Seit Jahren ein scharfer Kritiker der (Nicht-) Steuerung der Deutschen Bahn AG durch den Eigentümer Bundesrepublik Deutschland: Der Bundesrechnungshof.



Foto: gemeinfrei

„Raider heißt jetzt Twix – sonst ändert sich nix“, hieß es 1991. Ähnlich ist die Umfirmierung von Netz und StuS zur InFrago zu sehen.

Neues von den Trassenpreisen

Welche Überlegungen hat das BMDV?

Wer fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern will, muss die Kosten der Infrastruktturnutzung in den Blick nehmen: Schienenfahrzeuge zahlen für jeden gefahrenen Kilometer, und auch für jedes Abstellen. Es gibt eine „Parkraumbewirtschaftung“ fürs gesamte Netz.

Wie anders bei der Straße: Es zahlen nur Güterfahrzeuge, jedoch nur oberhalb eines Gewichts von 7,5 t, und auch nur auf Bundesfernstraßen. Parken ist dort geschenkt. Und wenn die Parkplätze überlaufen, werden auf Steuerzahlendenkosten neue gebaut. Nichts dergleichen gibt es bei der Schiene.

Von der Schiene wird ferner im Gegensatz zur Straße erwartet, dass sie nicht nur ihren laufenden Betrieb aus sich heraus finanziert, sondern auch einen erheblichen Teil der Erhaltungskosten. Dafür werden „Vollkostenaufschläge“ erhoben, die insgesamt etwa 80 % der Trassenpreise ausmachen. Deutschland geht damit innerhalb Europas einen Sonderweg. Das noch immer in Debatte befindliche Bundesschienennetzausbauugesetz soll diesen Aspekt zwar etwas abmildern, wird ihn aber nicht lösen.

Für die Trassenpreise des Jahres 2025 hat die Bundesnetzagentur Ende März entschieden: Aufgrund der Trassenpreisbremse steigen die Preise für den SPNV um lediglich 0,6 %. Den Löwenanteil der steigenden von der InFrago geltend gemachten Kosten müssen der Fernverkehr (+17,7 %) und der Güterverkehr (16,2 %) erbringen. Angesichts der nicht eben steigenden Qualität der Infrastruktur sorgt dies in der Branche für blankes Entsetzen.

Aber das Ende der Fahnenstange scheint noch lange nicht erreicht. Für das Jahr 2026 beginnen jetzt die vorbereitenden Arbeiten. So muss die sogenannte „Obergrenze der Gesamtkosten“ (OGK) im Rahmen der laufenden zweiten Regulierungsperiode für die InFrago ermittelt werden. Allein innerhalb eines Jahres schnellen die von der InFrago geltend gemachten Kosten um 900 Millionen auf insgesamt 8 Milliarden Euro in die Höhe. Bei ansonsten unverändertem

Auf dem Gleisnetz gilt: Parkraumbewirtschaftung überall.



DB InfraGO

Das genehmigte Trassenpreissystem 2025

Änderungen und Neuerungen

März 2024 | Frankfurt am Main

Sorgte schon vor der Entscheidung der Bundesnetzagentur für Sorgenfalten in der Branche: Das Trassenpreissystem 2025.



Grafik: DB InFrago

Die steigenden Preise bedeuten leider nicht bessere Qualität. Angesichts der vielen Infrastrukturmängel bleiben „Notfallwasser“ und Fahrgastrechteformular noch lange auf der Tagesordnung.

Rechtsstand würde dies eine neuerliche Erhöhung der Trassenpreise um 40-50 % im Fernverkehr bedeuten. Unnötig zu erläutern, dass spätestens dann die Ticketpreise steigen oder das Angebot deutlich reduziert werden muss; vermutlich eine Kombination aus beidem.

Haupttreiber dieser Entwicklung sind zum einen unbestreitbar die Kosten bei der InFrago. Sowohl Personal- als auch Baukosten sind deutlich gestiegen. Vor allem aber macht sich die erheblich veränderte Finanzierungsstrategie des Bundes für die Schieneninfrastruktur bemerkbar.

mofair hatte schon im Herbst 2019 angesichts des damals beschlossenen Klimaschutzpakets davor gewarnt, den Weg über steigendes Eigenkapital zu gehen. Mangelnde Transparenz war der eine Kritikpunkt: Nach Aktienrecht kann die Verwendung zusätzlicher Eigenmittel nicht gesteuert werden, es sind lediglich nicht bindende Absichtserklärungen möglich.

Vor allem aber: Zusätzliches Kapital des Eigentümers, hier der Bundesrepublik Deutschland, muss verzinst werden, was die Kosten erhöht. Und es muss in der Bilanz aktiviert und damit auch abgeschrieben werden. Welche gravierenden Effekte das hat, sehen wir nun. Und es soll so weiter gehen. Bis 2029 soll das für die Infrastruktur eingesetzte Eigenkapital um 20 Milliarden Euro angehoben werden.

Immerhin – das war nicht immer so – gibt es nun auch mit dem DB-Konzern und dem BMDV Übereinstimmung, dass die dergestalt immer mehr steigende Zins- und Abschreibungslast ein riesiges Problem der Branche darstellt.

Nur: Eine Lösung hat derzeit niemand anzubieten. Der Verzicht auf weitere Investitionen ins Netz ist angesichts von dessen miesem Zustand keine Alternative. Und alle anderen denkbaren Varianten sind letzten Endes immer schuldenbremsen-relevant: Das gilt für Baukostenzuschüsse als „versunkene“ Zuschüsse, die nicht verzinst und nicht abgeschrieben werden müssten ebenso wie für eine Übernahme steigender Trassenpreise im SPNV bei wegfallender Trassenpreisbremse. Und wenn der Bund wenigstens die Abschreibungen auf das Eigenkapital übernehmen würde, wären dies ebenfalls konsumtive Ausgaben.

Man wird sich entscheiden müssen, ob man für das Goldene Kalb „Einhalten der Schuldenbremse“ sinkendes Angebot und steigende Ticketpreise in Kauf nehmen möchte.



Foto: Wikipedia – Raimond Spekking / CC BY-SA 4.0
(via Wikimedia Commons)

Mit der Errichtung aus Eigenkapital beginnt die Abschreibung. Das gilt auch für ein neues Elektronisches Stellwerk.



Foto: INSM

Sorgt im Eisenbahnwesen für unlösbare Probleme: Die Schuldenbremse.

Vor der Riedbahnsanierung

Viele Fragen weiter offen

Die Spannung steigt: Bis zum 14. Juli fragen sich Deutschlands Fußballfans, wessen Team Fußball-Europameister wird. Ab dem Folgetag gilt die Spannung etwas anderem: der Vollsperrung der sogenannten Riedbahn zwischen Frankfurt-Stadion und Mannheim. Hier soll bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 eine der verkehrsreichsten Strecken auf eine durchschnittliche Zustandsnote von 2,05 auf einer Schulnotenskala gebracht werden (geplant waren einmal 1,8). Die Kosten dafür betragen 1,3 Milliarden Euro (geplant waren ursprünglich 500 Millionen Euro). Ferner soll eine Baufreiheit von fünf Jahren erreicht werden; auch hier waren die ursprünglichen Hoffnungen größer. Gebaut werden können angesichts der kurzen Vorlaufzeit auch nur solche Bauwerke, für die keine aufwändigen Planfeststellungsverfahren notwendig sind.

Die Riedbahn soll den Auftakt zur „Generalsanierung“ des sogenannten „Hochleistungsnetzes“ bilden. Insgesamt 41 Strecken sollen bis 2030 nach einem „industriellen“ Verfahren auf Vordermann gebracht werden.

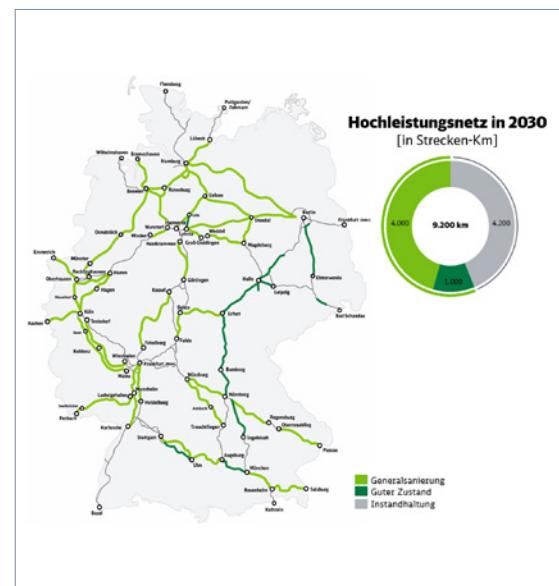
Dabei ist völlig unstrittig, dass deutlich mehr als bisher getan werden muss, um das Netz auf einen guten Stand zu bringen und zu halten. Unstrittig dürfte ferner sein, dass eine möglichst weitgehende Bündelung einzelner Teilmaßnahmen sinnvoll ist und dass dabei auch Gewerke angegangen werden müssen, die noch nicht das Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer erreicht haben. So wird die Zahl der Bauprojekte – und damit der verkehrlichen Einschränkungen – reduziert. Ebenfalls auf breite Zustimmung stößt der Grundsatz „mehr als 1:1-Ersatz“, dass also die Leistungsfähigkeit einer Strecke nach der Sanierung durch bessere, moderne Ausstattung höher sein sollte als zuvor.

Damit sind die Gemeinsamkeiten aber erschöpft. Die Vorstellung der DB, grundsätzlich alle Strecken in einer Standard-Vollsperrungspause von fünf Monaten sanieren zu können, ignoriert offensichtlich die fundamentalen Unterschiede zwischen den Strecken hinsichtlich Länge, Gesamtzustand vor der Sanierung, Umfahrbarkeit auf anderen Strecken etc.



Foto: Wikipedia – LosHavilos / CC BY-SA 3.0

An der Riedbahn wurde schon früher gebaut und wird auch nach der Generalsanierung immer wieder gebaut werden.



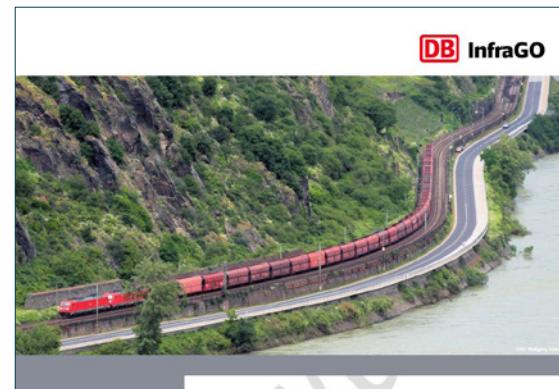
Grafik: Deutsche Bahn AG

Das „Hochleistungsnetz“ – klingt wie eine Verheißung, wird aber in den kommenden Jahren erstmal ein „Vollsperrungsnetz“ sein, mit allen Konsequenzen.

Dabei ist die Riedbahn als „Pilot“ eben nicht nur eine besonders stark genutzte Strecke, von deren Sanierung man sich besonders große positive Ausstrahlungseffekte auf das Gesamtnetz erhofft. Sie ist auch besonders „einfach“, weil sie gleich zwei passende Umleitungsstrecken (Main-Neckar-Bahn Darmstadt – Heidelberg sowie Ludwigsbahn Mainz – Worms – Ludwigshafen) besitzt. Bei keinem der Folgeprojekte wird dies so der Fall sein.

Die nach und nach auf der Website der InFraGO erscheinenden „Pläne zu Erhöhung der Schienenwegskapazität“ aus Anlass der anstehenden Generalsanierungen zeigen deutlich, dass Vollsperrungen und daraus resultierende Umleiterverkehre plötzlich neue Engpässe erzeugen, die hunderte Kilometer vom Baugeschehen entfernt liegen. Beispielsweise erzeugt die Sanierung der rechten Rheinstrecke (geplant für 2026) eine Überlastung zwischen Kassel und Bebra in Osthessen, weil einige Güterzüge weiträumig umgeleitet werden. Die Folge werden Zugausfälle und SEV im SPNV auf diesen Strecken sein.

Niemand hat derzeit ein Patentmittel, wie das Gleisnetz wieder auf Vordermann gebracht werden kann. Man sollte auch nicht den Eindruck erwecken, die „Generalsanierung“ sei ein solches. Nach der Riedbahnsanierung, aber spätestens nach der Sanierung der Korridore Oberhausen-Emmerich und Hamburg-Berlin (2025 / 26) sowie nach der Bundestagswahl wird es eine Überprüfung der Strategie in jeder Hinsicht geben müssen. Zur ganzen Wahrheit gehört auch, dass nach den anstehenden Sanierungen der Korridore auch die Knoten, sprich: die Gleisanlagen im Vorfeld und in den großen Bahnhöfen saniert werden müssen. Für die Fahrgäste wird die Mühsal also leider auch im besten Falle 2030 nicht beendet sein.



Plan zur Erhöhung der Schienenwegskapazität (PEK)

für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege

Remagen - Koblenz Hbf - Bingen Hbf - Mainz Kaiserbrücke Ost (Strecken 2630, 3510, 3525)
Wittlich - Ehrang (Strecke 3010)

Troisdorf - Siegen - Halber - Gießen-Bergwald - Friedberg - Großkrotzenburg - Steinert (Strecken 2651, 2880, 2881, 2800, 2651, 3703, 3900, 3742, 3672, 3660)

Kassel-Wilhelmshöhe - Bebra - Fulda (Strecken 3900, 6340, 3600)

DB InfraGO AG

Stand: 16.05.2024

Grafik: Deutsche Bahn AG

Vollsperrung unter den Augen der Loreley – Auswirkungen bis nach Osthessen und weiter.

Rückt die koordinierende Stelle näher?

ETCS und FRMCS planvoll ausrollen

Dass die Schiene digitaler werden muss, wollen alle. Dass es eine Menge Geld kosten wird, ist auch klar, um die neue, digitale Leit- und Sicherungstechnik ETCS mit dem neuen, im Detail noch zu entwickelnden digitalen Zugfunkstandard FRMCS auszurollen.

Umso wichtiger ist es, erstens schnell voranzugehen – je länger ein Ausrüstungsprojekt von diesen Ausmaßen dauert, desto größer das Risiko von Kostensteigerungen aufgrund von allfälligen Anforderungsänderungen.

Und umso wichtiger ist eine planvolle Koordinierung der Aktivitäten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Zughalter, der Aufgabenträger im SPNV, der Eisenbahninfrastruktur und der Ausrüster aus der Industrie. Die Evaluation des Projekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ hat beispielsweise deutlich herausgearbeitet, wie wichtig die Definition der so genannten „First-of-Class“-Baureihen / Modelltypen ist. FoC-Fahrzeuge sind in der Umrüstung auf ETCS extrem teuer, weil neue technische Lösungen gefunden werden müssen. Für die Serienfahrzeuge wird es dann günstiger.

Dass es eine von der Branche getragene Koordinierungsstelle geben soll, ist nach ausführlichen Diskussionen der vergangenen Monate Konsens. Die DB-Tochter InFrago schickt sich an, gemeinsam mit den Verbänden VDV, BSN, den GÜTERBAHNEN und mofair eine entsprechend mandatierte Gesellschaft zu gründen. Um den Zeitplan wenigstens annähernd halten zu können, ist Eile geboten.

Die Branche würde ein starkes Engagement des Bundes begrüßen. Nicht nur muss er den Löwenanteil der Kosten des Projekts im Allgemeinen und der Koordinierung im Besonderen übernehmen. In der Koordinierung werden auch kontroverse Entscheidungen – Wer wird früher, wer später auf digitale Technik umgestellt? – zu fällen sein. Und bei solchen sollte der Bund aus erster Hand wissen, worum es geht und welches Vorgehen die Branche empfiehlt.

Antrag auf Fahrzeugförderung			
1. Angaben zum Antragsteller (nur natürliche oder juristische Personen, die als Eigentümer oder Halter eingetragen sind)			
Firma			
Straße / Hausnummer		Postfach	
Postleitzahl	Ort		
Ansprechpartner	Name		
	Telefon	E-Mail	
2. Angaben zur Fahrzeugausrüstung			
Art der Forderung	<input type="checkbox"/> First-of-Class (FoC)	<input type="checkbox"/> Serie	UIC Baureihennummer des FoC
Komponenten der Förderung	<input type="checkbox"/> ETCS	<input type="checkbox"/> ATO	

Wer gefördert werden will, muss Mittel beantragen, meist beim Eisenbahn-Bundesamt.



Grafik: EBA

Foto: Wikipedia – Sgt. S.T. Stewart

Damit die Digitalisierung gelingt, müssen nicht nur alle an einem Tau ziehen – sie müssen es auch in dieselbe Richtung tun. Dafür Koordinierung.

Noch ist der Bund jedoch zögerlich – aus nur schwer nachvollziehbaren Gründen. Letztlich wird es auch eine Forderung der Haushaltsführung und des Rechnungshofs sein, sich zu beteiligen, um das „Bundesinteresse“ maßgeblich durchsetzen zu können. Und das dürfte – neben der Digitalisierung – die wirtschaftliche Verwendung von Steuergeldern sein.

Über den Dächern Berlins

mofair-Sommerfest

Erstmals seit mehreren Jahren bei normalem Wetter – weder Hitze noch sturzbachartiger Regen – aber erneut mit gutem Ausblick auf Berlin hatte mofair am 9. Juni 2024 zu seinem Sommerfest geladen, und zwar in die Solar Skybar in der Nähe des Potsdamer Platzes. Deutlich über 300 Anmeldungen bedeuteten einen neuen Rekord.

Vor dem angenehmen Teil des Abends gab es dabei, der Situation angemessen, zwei ernste Redebeiträge. mofair-Präsident Martin Becker nahm sich den Reformbedarf im SPNV-Wettbewerb, den schlechten Infrastrukturzustand und die aus dem Ruder laufenden Trassenpreise als Themen vor (s. o.). Einen besonderen Akzent legte er auf den Umgang mit Streiks im Schienenverkehr. So wie in anderen europäischen Ländern üblich, müsse es möglich sein, wenigstens ein verkehrliches Grundangebot sicherzustellen. In dieser Hinsicht müsse das Streikrecht konkretisiert werden.

Als Stargast des Abends war Christian Ahrendt dabei, für Verkehr zuständiger Vizepräsident des Bundesrechnungshofs. Aufbauend auf die BRH-Kritik an der bisher unklaren Ausrichtung und Steuerung der InFrago (s. o.) ging er auf die fehlende Eigentümerstrategie des Bundes ein. Die Politik müsse sich endlich die Karten legen, was sie mit der Bundesbeteiligung Deutsche Bahn AG genau vor habe. Dies sei trotz wiederholter Mahnungen noch immer nicht geschehen. Wenn man nicht weiß, was man will, kann man die Schritte dahin nicht definieren und weiß nicht, was es kostet. Nur auf der Grundlage einer klaren Strategie sei eine Entscheidung: „Wieviel Eisenbahn wollen und können wir uns leisten?“ möglich. Ohne diese Entscheidung werde es unmöglich, die DB aus ihrer offensichtlichen Krise zu führen, die Infrastruktur zu verbessern und wirklich fairen Wettbewerb für die und auf der Schiene zu erreichen.



Nachdenkliche Töne zu Beginn des Fests vom Vizepräsidenten des Bundesrechnungshofs Christian Ahrendt (links) und von mofair-Präsident Martin Becker-Rethmann.

Foto: mofair, Patrick Rochau



Auch Europa war in Berlin dabei: Der Geschäftsführer des europäischen Privatbahnenverbands ALLRAIL, Nick Brooks, im Gespräch mit mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen.

Foto: mofair, Patrick Rochau

Impressum

mofair e. V.

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

www.mofair.de | info@mofair.de

 x.com/mofaireV |  de.linkedin.com/company/mofair

 youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ_3MTWMta_k9rpg

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

