

## DIE AKTUELLEN THEMEN

Ein Jahr Krieg • Warten auf das Deutschlandticket • Warten auf die Beteiligungsführung •  
Warten auf den Deutschlandtakt • Warten auf Haushaltsmittel • Neues Fördermitglied akiem

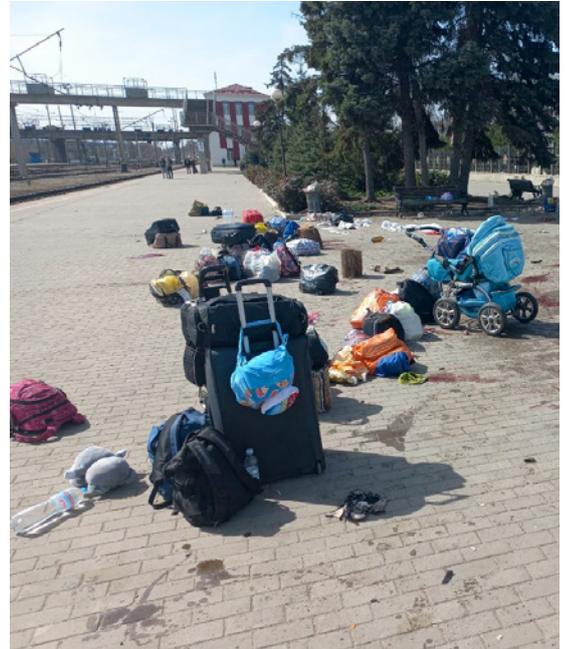
## Ein Jahr Krieg

### Bahnbranche unterstützt ukrainische Eisenbahn

Vor inzwischen mehr als einem Jahr überfielen russische Truppen die Ukraine und verursachten seitdem dort großes Leid. Die Solidarität in Europa und in Deutschland war und ist groß. Und dennoch: Die Aufmerksamkeit schwindet nach so langer Zeit, obwohl der Krieg weiter tobt und Millionen Menschen auf der Flucht sind.

Für uns als Branche ist der Blick auf die ukrainische Eisenbahn besonders naheliegend. In einer Zeit, in der die Ukrainsisnyzja besonders heftigen Angriffen ausgesetzt war, wuchs sie, die sie bis dahin als eher sklerotischer Staatsbetrieb galt, förmlich über sich hinaus. Schäden an der Infrastruktur wurden umgehend behoben, sehr schnell fuhren die Züge wieder pünktlich. Das wissen mittlerweile auch viele ausländische Politiker zu schätzen, unter ihnen Bundeskanzler Olaf Scholz und US-Präsident Biden.

mofair unterstützt derweil mit unserem europäischen Partnerverband ALLRAIL die „Global Ukraine Rail Task Force“ und wirbt in Zusammenarbeit mit der Phineo gAG um Spenden für den Wiederaufbau des ukrainischen Eisenbahnsystems.



Die russische Armee trifft nicht nur Bahninfrastruktur, sondern auch Flüchtlinge, wie hier bei dem schrecklichen Angriff auf den Bahnhof von Kramatorsk am 8. April 2022.

Foto: wikipedia

Spenden können Sie auf der Seite von We Aid: [www.we-aid.org/initiatives/allrail-task-force-zur-unterstuetzung-der-ukrainischen-bahn/](http://www.we-aid.org/initiatives/allrail-task-force-zur-unterstuetzung-der-ukrainischen-bahn/)



Die Ukrsalisnyzja erreicht trotz widriger Umstände eine bemerkenswerte Pünktlichkeitsquote.



Fotos: UZ

Brachte Joe Biden sicher nach Kiew und zurück: Die „Rail Force One“ der UZ.

## Warten auf das Deutschlandticket Start im Mai

Immerhin: Wenn noch der Bundesrat (voraussichtlich am 31. März) zustimmt, wird der geplante Starttermin des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 gehalten. Ab dann können Fahrgäste mit ein und demselben, pauschalen Ticket in ganz Deutschland im Nahverkehr unterwegs sein. Es tritt in die Fußstapfen des 9-Euro-Tickets, das im vergangenen Sommer erfolgreich war. Anders als damals ist das neue Produkt jedoch auf Dauer angelegt.

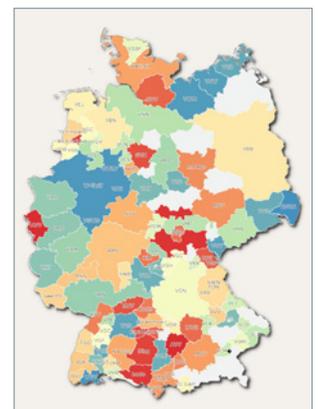
Bis dahin war es ein weiter Weg: Über Monate zogen sich die Debatten zwischen Bund und Ländern hin, vor allem über die Finanzierung der zu erwartenden Mindereinnahmen. Es geht um mindestens 3 Milliarden Euro gegenüber heute in einem „eingeschwungenen Zustand“, dazu kommen weitere Mehrkosten wegen der monatlichen Kündbarkeit des Tickets, die bei bisherigen Abonnements bisher nicht üblich ist, sowie Einführungskosten. Auch diese werden sich Bund und Länder nun hälftig teilen. Für die ersten Monate bis September 2023 wird der Bund eine „Tarifvorgabe“ machen. Das ist notwendig, um eine einheitliche Anwendung vom ersten Tag an sicherzustellen.



Illustration: VBB

In seine Fußstapfen soll das Deutschlandticket treten: Das 9-Euro-Ticket.

Soll mittelfristig überwunden werden: Das ‚Heilige Römische Reich‘ der deutschen Verkehrsverbände.



Grafik: civity

Aber: Es bleibt noch ein weiter Weg zu gehen. Bei allen Chancen, die das Ticket bietet, müssen die einzelnen Verkehrsunternehmen und die Verbünde dennoch auf ihre wirtschaftliche Lage achten. Es kann zu erheblichen Verschiebungen kommen: Wo Touristen früher beim Busfahrer einen Einzelfahrausweis gekauft haben, sind sie jetzt mit dem Deutschlandticket bereits ausgestattet. Diese Liquidität ist erst einmal weg. Risiken, die sich daraus ergeben, müssen abgedeckt werden.

Im weiteren Verlauf muss eine deutschlandweite Einnahmenaufteilung entwickelt werden, damit die Unternehmen, die tatsächlich Menschen von A nach B befördern, für ihren Aufwand entlohnt werden. Gleichzeitig müssen aber auch die Unternehmen, die Tickets verkaufen – und damit ebenfalls Aufwand haben, zu dem gerade im Schienenpersonennahverkehr viele Unternehmen vertraglich verpflichtet sind (!) – entschädigt werden. „Nullprovisionen“ sind daher keine Lösung.

Nicht zuletzt muss geklärt werden, auf welche Weise dem politischen Wunsch nach einem „digitalen“ Ticket entsprochen werden kann. Viele kleinere Verkehrsunternehmen können noch keine digitalen Tickets ausgeben. Und für Menschen, die kein Smartphone besitzen oder Kinder und Jugendliche, kommt nur eine Chipkarte oder Vergleichbares in Frage. Und schließlich muss ein solches Ticket auch fälschungssicher und kontrollierbar sein. Auch dafür sind die Voraussetzungen noch nicht überall vorhanden.

Es ist offensichtlich, dass die jetzt im Gesetzentwurf vorgesehene Startphase bis Ende 2025 dringend notwendig sein wird, um wirklich alle noch offenen Fragen zu beantworten. Ende 2025 wird man auch wissen, wie sehr die Menschen dieses Angebot annehmen und wieviel es zum Umstieg auf den umweltschonenden öffentlichen Verkehr beitragen kann.



Foto: IVU

*Dürfte künftig sehr viel weniger umsetzen als bisher: Fahrausweisdrucker im Bus.*



Illustration: VVO

*Auch ein digitales Ticket: Chipkarten mit e)))-Logo.*

## Warten auf die Beteiligungsführung

### Scharfe Kritik des Bundesrechnungshofs am BMDV

In seinem neuesten Bericht vom 15. März übt der Bundesrechnungshof scharfe Kritik an der Steuerung des größten deutschen Staatsunternehmens, Deutsche Bahn, durch das BMDV.

*Vernichtende Kritik an der Beteiligungsführung: Kay Scheller, Präsident des Bundesrechnungshofs.*

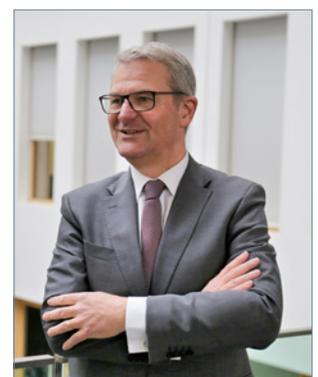


Foto: BRH

Das Beunruhigende daran ist, dass sich in den letzten Jahren nichts geändert hat. Man legt die Berichte vom Januar 2019 und den aktuellen vom März 2023 nebeneinander und erkennt kaum einen Unterschied. Die Hauptkritikpunkte der Rechnungsprüfer sind:

Der Bund – vertreten durch das beteiligungsführende BMDV – hat seinen Gemeinwohlauftrag für die Schieneninfrastruktur trotz Grundgesetzauftrags (Art. 87e GG) seit 1994 nicht genauer definiert. Er weiß nicht, „wieviel Bahn mit welcher Qualität er eigentlich will.“ Somit fehlt jede Grundlage, überhaupt Erfolg oder Misserfolg zu bewerten.

Es gibt auch keine irgendwie greifbare Strategie für den Umgang mit dem „Sanierungsfall Deutsche Bahn AG“. Stattdessen lässt man sie gewähren und U-Bahnen am Persischen Golf fahren. Auslandsengagements, von denen selbst DB-Chef Richard Lutz in lichten Momenten öffentlich einräumt, dass man sich in ihnen „völlig verlaufen“ (!) habe.

An den offensichtlich dysfunktionalen Strukturen des integrierten Konzerns aber wurde nichts geändert. Der Bundesrechnungshof geht deutlich weiter als mofair: Er legt der Politik mittelfristig den Verkauf der Transportsparten (Fernverkehr, Regio und Cargo) nahe und eine ausschließliche Konzentration auf die Infrastruktur, also den Kern des Daseinsvorsorgeauftrags.

Schließlich moniert der BRH, dass der Bund seine Interessen (wenn er sie denn definiert hätte) auch gar nicht durchsetzen könnte, weil die Organisation das nicht hergibt: Auf den indirekten Bundesbesitz hat er keinen Durchgriff.

Daraus wird deutlich, dass das BMDV nunmehr sehr zügig, aber auch gründlich und vor allem auch transparent, seine Planungen für die im Koalitionsvertrag vorgesehene gemeinwohlorientierte Infrastruktur („InfraGO“) vorantreiben muss. Im Juni 2022 hatte Minister Volker Wissing vollmundig angekündigt, dass er die Steuerung der DB und den Übergang zur InfraGO „zur Chefsache“ machen wolle. 18 Monate blieben zu deren geplanten Start am 1. Januar 2024.

Nunmehr sind es nur noch neun Monate, und die Steuerungsgruppe im BMDV ist noch immer nicht komplett arbeitsfähig. Die externen Berater des Ministeriums haben gerade erst angefangen zu arbeiten. Was die Schiene aber überhaupt nicht brauchen kann, ist eine halbgare Lösung zum Jahreswechsel, die wieder nichts verbessert. Eine Fusion aus DB Netz und DB Station&Service allein jedenfalls löst keine Probleme.

Anteile des Bundes an den Unternehmen nach Art. 87e GG auf Grund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. <sup>4</sup> Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

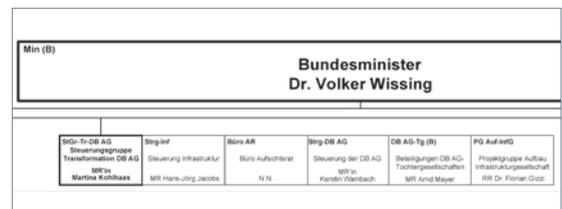
(4) <sup>1</sup> Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. <sup>2</sup> Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

*Einschlägige Passage des Grundgesetzes. Das geforderte Gesetz gibt es nach 29 Jahren immer noch nicht.*



Foto: mofair

*„Mit unseren weltweiten Engagements haben wir uns völlig verlaufen.“ Richard Lutz am 26. Januar 2023.*



Grafik: BMDV

*Noch immer ‚NN‘ im Organigramm: Die Steuerungsgruppe im BMDV ist nur teilweise handlungsfähig.*

# Warten auf den Deutschlandtakt

## Verankerung im ERegG angestrebt

Der „Deutschlandtakt“ ist zunächst einmal ein Infrastrukturausbauprogramm: Nach Schweizer Vorbild gibt es einen „Zielfahrplan 2030+“, der ein definiertes, vertaktetes Angebot im Schienenpersonenverkehr sowie ausreichende Kapazitäten für den Schienengüterverkehr planerisch vorsieht. Aus diesem wird dann „rückwärts gerechnet“, also abgeleitet, was an der bestehenden Schieneninfrastruktur fehlt, um dieses Angebot fahren zu können.

Der Bund hat aber bis heute nicht erkennen lassen, was er zu tun gedenkt, damit das im Zielfahrplan vorgesehene (Mindest-)Angebot auch tatsächlich gefahren wird. Für den Nahverkehr sind die Länder zuständig, aber für den Fernverkehr hat der Bund nach dem Grundgesetz ebenso wie für die Infrastruktur einen Gewährleistungsauftrag.

Eng damit verbunden ist die Frage nach der künftigen Wettbewerbsordnung im Fernverkehr. Erfahrungen aus Italien, Tschechien, Schweden und neuerdings Spanien zeigen eindrucksvoll, dass mehr Wettbewerb im Fernverkehr das Angebot steigert und die Ticketpreise senkt. Das BMDV hatte schon für den Herbst 2022 ein Eckpunktepapier zur künftigen Marktorganisation angekündigt. Davon ist inzwischen nicht mehr die Rede. Das ist auch deshalb schlecht, weil angesichts der vollkommenen ungeklärten Rahmenbedingungen investitionswillige Unternehmen einen Bogen um Deutschland machen. Letztlich zahlt die Entschlusslosigkeit wiederum der Steuerzahler.

Und es braucht ein neues Trassenzuweisungsmodell: Wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Trasse bestellt, die zum Taktfahrplan passt, soll diese den Vorzug erhalten vor Bestellungen, die dazu „quer“ laufen und die womöglich Kapazität vernichten. Seit über drei Jahren diskutiert die Branche, auf welche Weise dies geschehen kann. Das BMDV wollte eigentlich im ersten Quartal einen Entwurf für eine einschlägige Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes vorlegen. Nun heißt es aber nur noch, man plane eine Gesetzesänderung „in dieser Legislaturperiode“.



Foto: RegioJet

*In anderen Ländern läuft der Wettbewerb auf der Langstrecke besser, hier: Tschechien.*

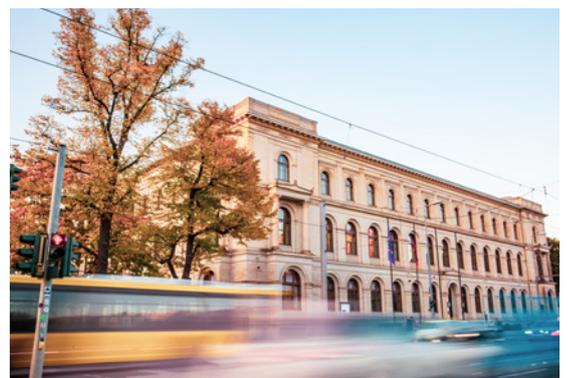


Foto: BMDV

*In diesen Mauern steckt sicher viel drin – es kommt nur zu wenig `raus: Das Bundesverkehrsministerium in Berlin.*

Einen kommunikativen Flächenbrand entzündete das Haus schließlich kürzlich und löschte ihn auch nicht, als vermutet wurde, dass sich der Deutschlandtakt „bis 2070 verspäten“ werde. Nahezu alle Medien Deutschland übernahmen diese Meldung ungeprüft. Richtig war schon immer, dass der Deutschlandtakt nicht irgendwann „fertig“ ist; sondern er wird in Etappen umgesetzt und dann immer weiterentwickelt. So macht es auch das Schweizer Vorbild.

*Hat noch Potenzial: Die Kommunikation rund um den Deutschlandtakt.*



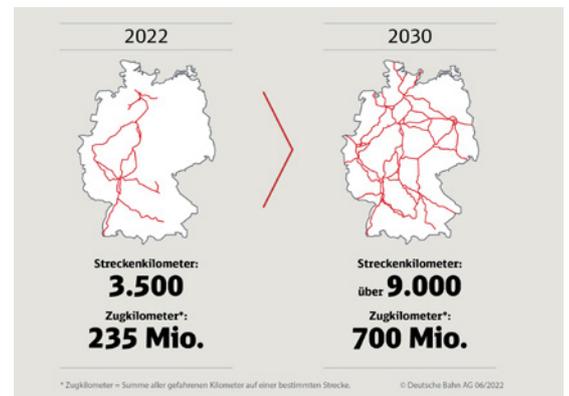
Illustration: BMDV

# Warten auf Haushaltsmittel

## Showdown zwischen BMDV und BMF? Oder zwischen Grün und Gelb?

Der „rasende Stillstand“ in großen Teilen der Bahnpolitik – eine Verhandlungsrunde jagt die nächste, und dennoch geht kaum etwas voran – ist nicht zuletzt der strukturellen Unterfinanzierung geschuldet. Über die mangelnden Regionalisierungsmittel für einen dringend notwendigen Ausbau des Angebots im Nahverkehr haben wir hier schon mehrfach berichtet.

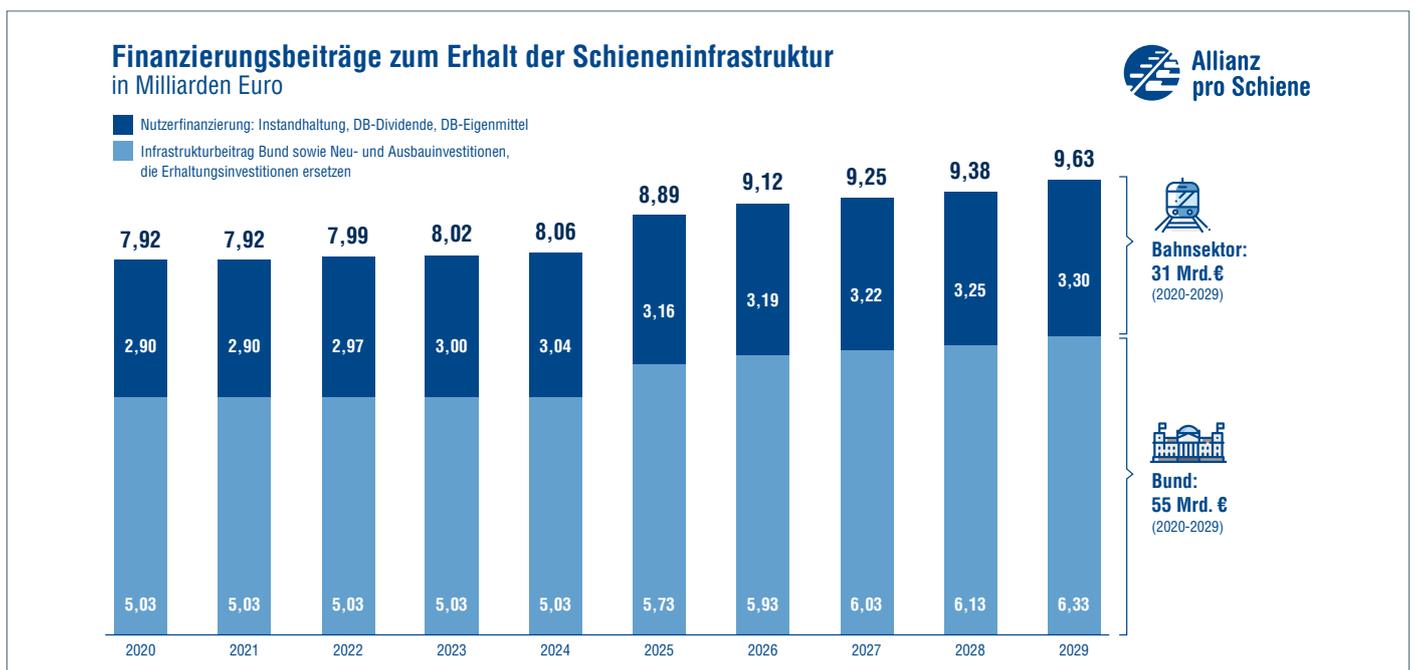
Vor allem aber in der Infrastruktur fehlt es seit Jahren. Trotz gesteigener Dotierung der „Leistungs- und Finanzierungs-



Grafik: DB

*Die Auslastung der wichtigsten Korridore wird weiter wachsen.*

*Zwar steigen die Summen. Aber sie reichen bei weitem nicht aus für ein gutes und verfügbares Netz.*



Grafik: Allianz pro Schiene

vereinbarung“ verfällt das Netz immer weiter. Dass mehr Mittel benötigt werden, steht außer Frage.

Auch wenn mofair immer betont, dass Geld allein nicht ausreicht, um die Probleme zu lösen, geht es definitiv nicht ohne. Insofern unterstützen wir die Forderung der DB nach 88 Milliarden Euro zusätzlichen Mitteln, um das Netz in den kommenden Jahren auf einen guten Stand zu bringen und es zu digitalisieren. Das BMDV hat diese Bedarfe in voller Höhe für die Haushaltseckwerte 2024 und die Mittelfristplanung angemeldet.

Die Erkenntnis, dass mehr Infrastrukturmittel benötigt werden, hat sich in der Politik weit gehend durchgesetzt. Und dennoch droht die Schiene hier in Geiselhaft genommen zu werden. Mit dem zynischen Argument, auf der Straße dürfe es „nicht so schlimm werden wie auf der Schiene“, wollen Vertreter des Autoverkehrs nicht nur den Erhalt, sondern auch den Ausbau des Autobahnnetzes rechtfertigen.

Dabei konkurrieren Straße und Schiene nicht nur um Geld, sondern auch um knappe Planungs- und Genehmigungsressourcen. Ohne diese kann Geld auch dann nicht verbaut werden, wenn es vorhanden wäre. Unser Appell vor allem an die Ampelparteien ist, hier schnell zu einem Kompromiss zu finden, der auch eine Weile trägt. Eine „Lösung“ nur für 2024 dagegen trägt nicht. Ohne verbindliche längere Perspektive bauen Bahn- und Bahnbauindustrie keine Kapazitäten auf und man wurschtelt weiter wie bisher.



Foto: wikipedia

*Auch Straßeninfrastruktur muss saniert werden, damit es nicht so dramatisch endet wie bei der berühmten Rahmedetalbrücke. Aber ein Neubau völlig neuer Strecken ist aus der Zeit gefallen.*

## Neues Fördermitglied akiem

### In eigener Sache

Akiem ist ein bedeutender Player in der Bereitstellung und Instandhaltung von Trieb- und Reisezügen sowie Lokomotiven in Europa. Das Unternehmen stellt in Personenverkehrsmarkt Triebzüge in Großbritannien und in den Niederlanden sowie europaweit Lokomotiven für Reisezugwagen. Mit über 670 Lokomotiven ist Akiem der größte Vermieter von Lokomotiven in Europa.



Logo: akiem

*akiem hat seinen Hauptsitz in Paris. Eigentümer ist die Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) aus Kanada.*

Das Unternehmen beschäftigt derzeit 300 Mitarbeitende, die über zehn Sprachen sprechen und in fünf geografischen Regionen tätig sind (West-, Nord-, Mittel- und Südeuropa sowie Vereinigtes Königreich). Deutschland ist mit 120 Mitarbeitenden ist dabei ein bedeutender und wachsender Markt. Das schon starke Engagement im Güterverkehr soll durch einen wachsenden Anteil im Personenverkehr komplettiert werden.

2022 lag der Umsatz bei 220 Mio. Euro. Dazu hält das Unternehmen Assets im Wert von 2 Milliarden Euro und bedient mehr als 80 Kunden in 21 Ländern.



Das Portfolio des Unternehmens

Grafik: akiem

## Impressum

**mofair e. V.**

Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin | Tel.: 030 53 14 9147-6

[www.mofair.de](http://www.mofair.de) | [info@mofair.de](mailto:info@mofair.de)

[twitter.com/mofaireV](https://twitter.com/mofaireV) | [de.linkedin.com/company/mofair](https://de.linkedin.com/company/mofair)

[youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ\\_3MTWMta\\_k9rpg](https://youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ_3MTWMta_k9rpg)

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

