



## DIE AKTUELLEN THEMEN

**Bestehendes Angebot sichern!** • • Haushalt 2023: Verkehrswende in Gefahr • • **Deutschlandtakt als „bahnpolitischer Kompass“** • • **Wieder auf Erfolgskurs? • • 15+2**

## Bestehendes Angebot sichern!

### 9-Euro-Nachfolgeticket wünschenswert, aber nicht allerbeste Priorität

Durch das pauschale und deutschlandweit gültige 9-Euro-Ticket war der öffentliche Nahverkehr mit Bussen und Bahnen über Monate hinweg in der Öffentlichkeit präsent wie selten zuvor. Der Erfolg hat gezeigt, dass die Menschen sehr wohl zum Umstieg bereit sind, wenn er mit einem einfachen Tarif leicht möglich ist.

Allerdings hat die Euphorie die dahinterliegenden grundlegenden Probleme überdeckt: Schon lange reden wir über die nicht ausreichende Kapazität der Infrastruktur, die zudem in einem bescheidenen Zustand ist und deren Baustellen wieder schlecht wie eh und je gemanagt werden. Das verursacht erhebliche Zusatzkosten, die die Verkehrsunternehmen nicht dauerhaft tragen können. Personalkosten steigen seit Jahren weit mehr als kalkuliert, und die anstehenden Tarifrunden werden angesichts der hohen Inflation sicher üppiger ausfallen (müssen) als in den Vorjahren.



*Nach dem Rausch der Kater? Nachfolge des 9-Euro-Tickets ist offen.*



*Auch der Austausch der Betonschwellen verursacht bei den Verkehrsunternehmen Folgekosten.*

Als wäre das alles nicht schon herausfordernd genug, sind zudem die Energie- und das heißt in den allermeisten Fällen: Bahnstrompreise schon seit mehr als einem Jahr stark gestiegen, teilweise auf das Sechs- bis Zehnfache. Auch Materialpreise kennen nur den Weg aufwärts. Die Folgen des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine haben dieser gefährlichen Entwicklung einen weiteren Schub gegeben.

Die bisherigen Entlastungspakete der Bundesregierung zielten vor allem auf Privathaushalte ab. Verkehrsunternehmen haben davon bisher nicht profitiert. Inzwischen ist die Lage so problematisch, dass eine Debatte über Angebotsausweitungen, die wir eigentlich aus Klimaschutzgründen und für die Verkehrswende dringend brauchen, derzeit deplatziert wirkt. Auch die eigentlich wünschenswerte Nachfolgeregelung für ein 9-Euro-Ticket steht nicht oben auf der Prioritätenliste.

Es geht vielmehr darum, das bestehende Angebot im Nah- und Fernverkehr abzusichern. Mögliche Strategien dafür unterscheiden sich, da der Nahverkehr auf der Schiene gemeinwirtschaftlich organisiert und mit Regionalisierungsmitteln des Bundes über die Bundesländer und Aufgabenträger bestellt und vergütet wird. Im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr gibt es diese Regieebene nicht, daher müssen hier auch die Mittel und Wege zur Entlastung andere sein.

mofair hat in den letzten Tagen zwei „Brandbriefe“ an die politischen Entscheider gesendet, die Sie hier für den [SPNV](#) und den [SPFV](#) nachlesen können.



Foto: mofair

*Nicht nur Energie wird teurer, sondern in ihrem Gefolge auch die Material- und Werkstattkosten.*



Quelle: mofair

*In den letzten Tagen hat mofair erneut an die Politik appelliert, das bestehende Verkehrsangebot zu stützen.*

# Haushalt 2023: Verkehrswende in Gefahr

## Geld für die Schiene fehlt an allen Ecken und Enden

Der Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP bietet aus Sicht der Bahnpolitik einige sehr gute Ansätze. Dass der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine ihre Pläne so durcheinanderwirbeln würde, konnten die Verhandler der Koalition im Herbst 2021 nicht antizipieren.

Aber auch nach dem russischen Überfall hieß es zum schon ernüchternden Haushalt 2022 beschwichtigend: „Der Entwurf wurde noch der Vorgängerregierung gemacht. Wartet



Grafik: BMDV

*Längst Makulatur: Hochfliegende Pläne des Bundesverkehrswegeplans.*

ab: Der Haushalt 2023 wird dann viel mehr Ampel-Handschrift tragen.“ Ein Blick in den Entwurf der Ampel fürs kommende Jahr zwingt aber zu dem Schluss, dass sich bahnpolitisch nichts geändert hat.

Der Ansatz für Aus- und Neubau soll zwar um 0,1 auf 2,0 Milliarden angehoben werden. Aber angesichts der Baukostensteigerungen ist dies weniger als ein Inflationsausgleich. Das Argument, dass die Infrastrukturgesellschaften der DB die Mittel ohnehin nicht ausgegeben bekämen, stimmt nicht mehr: Die Restmittel wurden im vergangenen Jahr halbiert. Geht es bei Aus- und Neubau in diesem Schneckentempo weiter, werden auch die bereits im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlich beschlossenen Maßnahmen bis 2050 nicht fertiggestellt werden können. Von der stolzen Feststellung von 2016, endlich habe man nicht mehr nur eine Wunschliste, sondern einen „durchfinanzierten“ Bundesverkehrswegeplan, bliebe bei der Schiene nichts übrig.

Die Mittel für die Erhaltung der Schienenwege (nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) werden laut Plan um über 0,6 Mrd. Euro gekürzt. Dies erklärt sich durch die Erwartung des Bundes, dass die DB AG nach den beiden Coronapandemiejahren ihre „Garantiedividende“ wieder an den Bund zahlt, die dann im „Finanzierungskreislauf Schiene“ wieder an die DB als Baukostenzuschuss zurückfließt. An dieser krassen Benachteiligung der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern will die Ampel weiter nichts ändern.

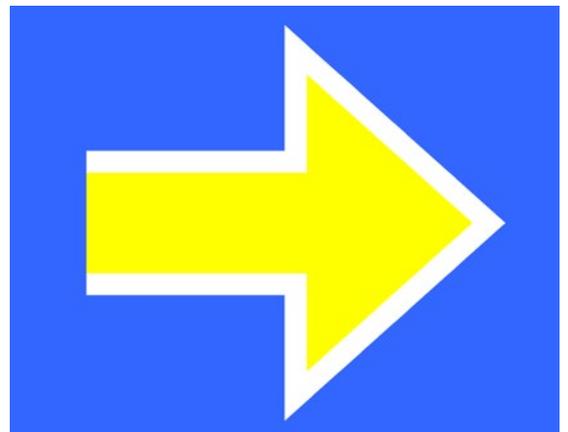
Bei der Digitalisierung der Schiene (ETCS und digitale Schiene) sollen die Mittelansätze sogar zurückgehen (von 0,6 auf 0,5 Mrd. Euro). Vor allem gibt es keine belastbaren Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre. Und das obwohl angesichts der Erfahrungen, die beim Digitalen Knoten Stuttgart gemacht werden, der Flächenrollout für die kommenden Jahre jetzt etatisiert werden müsste. Auf diesem Niveau wird Deutschland erkennbar seine internationalen vertraglichen Verpflichtungen gegenüber der Europäischen Union (TEN-Korridore und Grenzübergangsstellen) nicht einhalten. Von einer Ausrüstung des Gesamtnetzes bis 2035, wie sie bereits vielfach versprochen wurde, ganz zu schweigen.

Immerhin haben sich die Koalitionsparteien im 3. Entlastungspaket auf 500 Millionen Euro mehr „für die Schiene“ im Jahr 2023 und eine Milliarde in den Folgejahren einigen können. Angesichts der gewaltigen Herausforderungen ist das aber nur wenig mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein.



Foto: mofair

Klimaaktivisten demonstrieren zwischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium in Berlin für ein Umsteuern.



Grafik: wikipedia

Da geht's lang: ETCS-Haltetafel sieht man in Deutschland noch viel zu selten.



Grafik: EuGH

Dort landet Deutschland, wenn es seine internationalen Ausbaupflichtungen nicht erfüllt: Vor dem Europäischen Gerichtshof.

# Deutschlandtakt als „bahnpolitischer Kompass“

## Bizarre Trassenanmeldungen beenden

Über die vergangenen Monate schien es beim Deutschlandtakt kaum voranzugehen: Das BMVI/BMDV schlingerte bei seinem Kurs, derweil die DB seit Mai dieses Jahres das „Hochleistungsnetz“ und die Generalsanierung der hoch belasteten Korridore propagiert. Dabei war unklar, wie sich dieser neue Akzent mit den vorhandenen Planungen zu Aus- und Neubau, für kleine und mittlere Maßnahmen, zur Netzerhaltung, zur Digitalisierung und zur Elektrifizierung verträgt.

An Planungen und bunten Folien zur Entwicklung des deutschen Schienennetzes mangelt es schon länger nicht. Woran es fehlt, ist eine klare, in sich schlüssige Strategie des Bundes und eine darauf bezogene Gesamtfinanzierung.

Vor diesem Hintergrund ist es sehr erfreulich, dass sich im BMDV eine Kehrtwende andeutet. Indem sich das Haus nun klar zum Deutschlandtakt als dem „bahnpolitischen Kompass“ der kommenden Jahre (Staatssekretärin Susanne Henckel) bekennt, um die vielen „losen Enden“ (Verkehrsminister Volker Wissing) zusammenzubinden, kann ein echter Schritt nach vorne gelingen.

Neben der so dringend notwendigen Etappierung und Finanzierung kommt dabei auch der rechtlichen Absicherung des Deutschlandtakts entscheidende Bedeutung zu. Und auch hier fasst sich das Haus ein Herz und hat angekündigt, die zögerliche „Erprobung“ von neuen Trassenzuweisungsmo-  
dellen nicht mehr vornehmen zu wollen. Der gerade erst dafür eingefügte § 52a des Eisenbahnregulierungsgesetzes soll wieder gestrichen werden.

Diese und andere Neuerungen bei der Trassenzuweisung und vor allem eine Klärung des künftigen Marktmodells sind wirklich dringend notwendig. Das wurde gerade wieder bei der Erstellung des Jahresfahrplans deutlich: Da die DB Fernverkehr offensichtlich die klare Marschroute hatte, eine bestimmte Trasse auf keinen Fall zu verlieren, verlängerte sie einen geplanten Linienlaufweg zwischen Berlin und Hamburg. Denn bei Trassenkonflikten erhält das Unternehmen den Zuschlag, dessen Anmeldung das höhere



Foto: Wikipedia

*DB Fernverkehr und das heutige Trassenzuweisungsverfahren machen Deutschlandtour möglich: Von Dresden ...*

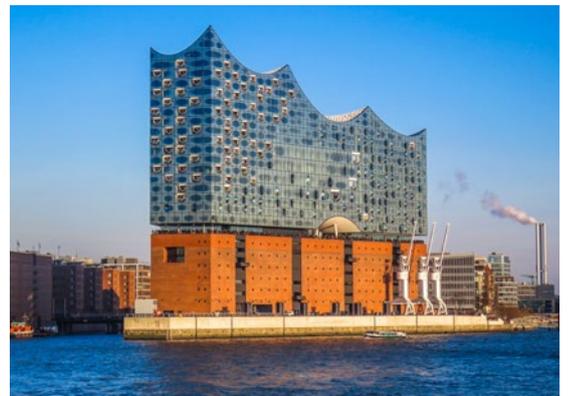


Foto: Wikipedia

*... über Hamburg ...*



Foto: Wikipedia

*... in die Dreiflüssestadt Passau. Hoffentlich auch pünktlich.*

Regelentgelt erzielt (meist über den längeren Laufweg). Im Ergebnis dürfen sich Zugreisende künftig über eine Deutschland-Rundfahrt von Dresden über Berlin und Hamburg nach Passau (!) freuen.

## Wieder auf Erfolgskurs?

### DB-Halbjahresbilanz interpretationsbedürftig

Im Juli überraschte die DB AG die Öffentlichkeit mit der Feststellung bei der Halbjahres-Pressekonferenz, sie sei zurück in der Erfolgsspur. Angesichts bescheidener Pünktlichkeit, verbesserungsfähiger Fahrgastinformation und des schlechten Netzzustands verursachte das Erstaunen.

Grund für den zutage getretenen Optimismus ist, dass das Ergebnis des Konzerns wieder leicht ins Positive gerutscht ist, nach zwei harten Pandemie Jahren. Ein genauerer Blick aber zeigt, dass die Transportgesellschaften des DB-Konzerns deutliche Verluste verzeichnen. Dass das Konzernergebnis insgesamt positiv ist, ist nicht zuletzt den regulierten Infrastruktur- (Monopol-) Bereichen Netz, Station & Service zu verdanken – deren Gewinne aber von allen Nutzern des Netzes, also auch den Wettbewerbsbahnen, finanziert werden. Die roten Zahlen der DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen und die bisher schützende Hand des Eigentümers hält diese aber nicht davon ab, weiter Marktanteile „zu kaufen“, koste es, was es wolle.

So hat es Fälle gegeben, in denen DB Cargo auf einen Lieferauftrag mit einem sehr niedrigen Preis im Wettbewerb erhalten hat, um danach dem unterlegenen Bieter, einer Wettbewerbsbahn, deren Angebotspreis für die Dienstleistung als Subunternehmer zu zahlen – weil DB Cargo die angebotenen Transportkapazitäten gar nicht hat (!). DB Regio und DB Vertrieb haben in den vergangenen Monaten mehrere Vergabeverfahren mit einem Abstand von über 10 % gewonnen. Dieser Abstand ist fast so groß wie die kalkulierte Gewinnmarge über die Gesamtlaufzeit des Verkehrsvertrages. Sie ist mit wirtschaftlichem Verhalten nicht mehr erklärbar. Und eigentlich müsste DB Fernverkehr auf seine Energiekostensteigerungen mit einer Fahrpreissteigerung von mindestens 20 % zum nächsten Fahrplanwechsel reagieren. Man darf gespannt sein.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, was mit den Erlösen aus einem möglichen Verkauf der Schenker AG geschehen



Foto: DB AG

Zufrieden mit dem Halbjahresergebnis: DB-Vorstandschef Richard Lutz und Finanzvorstand Levon Holle bei der Pressekonferenz im Juli 2022.

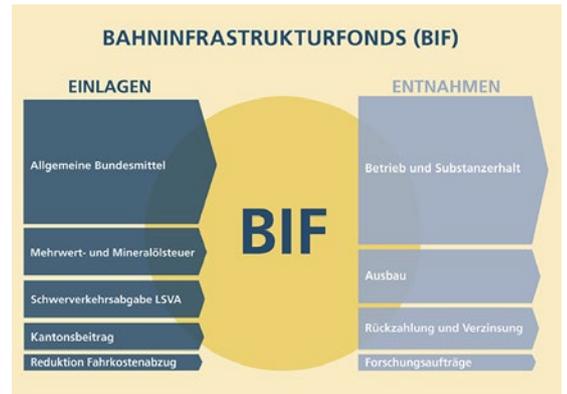


Foto: Wikipedia

Der Verkauf der Schenker AG – hier die Zentrale in Essen – soll zwischen 12 und 20 Milliarden Euro einbringen.

sollte – welcher nun dringend vorzustattengehen muss: Diese „Alles-außer-Eisenbahn-Gesellschaft“ lenkt die Aufmerksamkeit des DB Vorstands auf alles, nur nicht auf die Eisenbahn in Deutschland, sticht mit Käufen von Gesellschaften wie „USA Truck“ hervor und verschleiert die wahre Finanzlage im Konzern. mofair und andere Bahnverbände warnen in diesem Zusammenhang davor, den Verkaufserlös allein in die Schuldentilgung des Konzerns zu stecken. Denn dadurch erhöhte sich nur der Spielraum für neue Schulden und weiteren Marktanteilskauf auf Kosten des Wettbewerbs insgesamt.

Besser wäre es, die Mittel als Grundstock für einen neuen und dringend benötigten Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild zu nutzen. Damit könnte sich die neue, gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft ein Stück weit unabhängig machen vom Auf und Ab der jährlichen Haushaltsberatungen, die es der Schiene so schwer machen. Siehe hierfür auch die mofair-Pressmitteilung vom 26.09.: [Bündnis in der Schienenbranche: Schenker-Verkaufserlös als Grundstock für Schieneninfrastrukturfonds nutzen](#)



Bei unseren Schweizer Nachbarn wird der Infrastrukturfonds auch durch Mauteinnahmen gespeist.

## 15+2 Über 200 Gäste beim mofair-Sommerfest am Berliner Hauptbahnhof

Zwei Jahre musste das 15-jährige mofair-Jubiläum pandemiebedingt verschoben werden und mit ihm das Sommerfest – eigentlich ein fester Fixpunkt im Branchenkalender. Umso größer war die Freude und auch die Resonanz, als es endlich am 8. September 2022 stattfinden konnte.

Das als Treffen für die Bahn- und ÖPV-Branche und auch Bahnpolitik fest etablierte Event verzeichnete erneut einen Besucherrekord. So war es richtig, dass es diesmal mit mehr Platz als in früheren Jahren stattfand, direkt gegenüber vom Berliner Hauptbahnhof. Das Wetter wusste in diesem Jahr nicht gänzlich zu überzeugen: Anstatt wie geplant auf der Dachterrasse fand das Fest zunächst im Saale statt. Die Gespräche zwischen den Gästen waren dafür umso engagierter. Dies verwundert kaum, denn der Gesprächsbedarf war und ist weiter hoch.

Als Gastredner war der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Michael Theurer MdB, zugegen, zugleich Beauftragter des Bundes für den



mofair-Präsident Tobias Heinemann, Schienenbeauftragter Michael Theurer, mofair-Vizepräsident Jost Knebel, mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen.



Nach den Pandemie Jahren freuten sich die Besucher über persönlichen Austausch.

Schieneverkehr. Er ging insbesondere auf die Finanzierung der Infrastruktur ein – gegebenenfalls könne hier auch privates Kapital hilfreich sein. Er hob die Bedeutung der Digitalisierung im Eisenbahnbereich hervor, mahnte die ÖV-Branche allerdings auch, ihre Strukturen zu verschlanken. Gerade angesichts der Finanzknappheit seien mehr Effizienz und Prioritätensetzung gefragt.

Als Überraschungsgast konnte noch Horst Evers (amtierender Träger des Deutschen Kabarettpreises) mit Anekdoten aus dem Leben eines Heavy Users des öffentlichen Verkehrs viele Lacher ernten. mofair bedankt sich herzlich bei allen Rednern und Gästen, ebenso wie bei dem enorm engagierten Personal des Veranstaltungshotels, und freut sich bereits auf das nächstjährige Sommerfest, dann gerne wieder bei strahlendem Sonnenschein.



Foto: mofair / Heidi Scherrm

*Hatte die Lacher auf seiner Seite: Horst Evers, erfahrener Nutzer des öffentlichen Verkehrs.*

## 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.

