

WEICHEN STELLEN

Der Politikbrief von

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

Schon eine kleine Tradition

Zweites mofair-Sommerfest

Gut 150 Gäste trafen sich am Abend des 27. Juni im Panoramapunkt am Potsdamer Platz, um kurz vor der parlamentarischen Sommerpause und dem Ende der Legislaturperiode über die aktuelle Bahnpolitik zu diskutieren – und vor allem, um nach 2016 zum zweiten Mal mit mofair gemeinsam zu feiern. Politiker sprachen mit der Bahnindustrie, Verbandsvertreter mit Versicherern, Finanzierer mit Aufgabenträgern, Berater mit Fahrgastverbänden, Gewerkschafter mit Arbeitgebern.

Gastredner des gelungenen Abends war Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, bis vor kurzen auch Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz der Länder. Er beleuchtete in seinem prägnanten und kurzweiligen Grußwort die drei Kernforderungen der Bahnbranche. Er forderte insbesondere die Verlässlichkeit von Fernverkehrsleistungen, um den Deutschland-Takt umsetzen zu können.

Weitere Bilder des Abends finden Sie unter www.mofair.de/sommerfest-2017



Freuen sich schon auf den gemeinsamen Wettbewerber-Report, der im Oktober vorgestellt wird: die Verbandsvorsitzenden Malte Lawrenz (VPI), Stephan Krenz (mofair) und Ludolf Kerkeling (NEE).



Christian Pegel, Verkehrsminister von Mecklenburg-Vorpommern, erläutert seine Sicht zur Lage der Bahnbranche – heiter, aber mit ernststen Denkanstößen.



Martin Burkert MdB (links), Vorsitzender des Bundestagsverkehrsausschusses, im Gespräch mit mofair-Präsident Stephan Krenz.



Matthias Gastel, bahnpolitischer Sprecher der Grünen (rechts), im Gespräch mit dem Bahnexperten Prof. Dr. Uwe Höft

Senkung der Schienenmaut im Personenverkehr gefordert

Parlamentarischer Abend der acht Bahnverbände

Die äußeren Bedingungen waren widrig – die Feuerwehr hatte den Berlinern wegen sintflutartiger Regenfälle empfohlen, nicht vor die Haustür zu gehen, wenn sie nicht unbedingt müssten. Dennoch diskutierten auf dem parlamentarischen Abend der acht Eisenbahnverbände rund 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Es ging um die notwendigen Maßnahmen, die Eisenbahn in Deutschland nachhaltig zu stärken.

Wenige Tage zuvor hatte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) bei der Vorstellung des „Masterplans Schienengüterverkehr“ angekündigt, dass zum 1. Januar 2018 die Schienenmaut für den Güterverkehr um 47 % gesenkt werden solle. Damit wäre ein erster Schritt zur Erfüllung der drei Kernforderungen der acht Bahnverbände getan.

Verkehrspolitiker aller Bundestagsfraktionen – Michael Donth (CDU), Kirsten Lühmann (SPD), Sabine Leidig (Die Linke) und Anton Hofreiter (Grüne) waren sich einig, dass eine Trassenpreissenkung nun als logische Konsequenz auch für den Personenverkehr auf der Schiene kommen müsse.

Für mofair mahnte Vizepräsident Christian Schreyer, die Chancen aus einer Schienenmautsenkung so zu nutzen, dass Fern- und Nahverkehr gleichermaßen gestärkt werden, und nicht der Fernverkehr auf Kosten des SPNV profitiert.

Auch bei den anderen Forderungen der acht Bahnverbände – Deutschland-Takt und Innovationsoffensive – signalisierten die Parlamentarier Unterstützung.



© Markus Bachmann photography

mofair-Vizepräsident Christian Schreyer (rechts) während der Diskussion. Links neben ihm der Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV), Dr. Thomas Geyer.



© Markus Bachmann photography

Die Diskutanten des Abends: Anton Hofreiter MdB (Bündnis 90 / Die Grünen), Astrid Frohloff (rbb-Journalistin und Moderatorin), Kirsten Lühmann MdB (SPD), Sabine Leidig MdB (Die Linke) und Michael Donth MdB (CDU).

Deutschland-Takt implementieren

Prinzip muss unumkehrbar werden

Die Bundesregierung hatte sich 2016 auf den Deutschland-Takt als grundlegendes Prinzip zur weiteren Infrastrukturplanung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung festgelegt.

Derzeit arbeiten Gutachter des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) daran, die im BVWP 2030 noch als „potenzieller Bedarf“ qualifizierten Infrastrukturprojekte endgültig zu bewerten. Dazu sind die Prinzipien des Deutschland-Takts die wesentliche Grundlage: Schienenprojekte werden anhand ihres Nutzens für einen integralen Taktfahrplan taxiert.

Zu vermuten ist, dass künftig eher viele kleinere Maßnahmen – Überholgleise, zusätzliche Weichen, zusätzliche Verbindungskurven, moderne Leit- und Sicherungstechnik zur Erhöhung der Kapazität – im Vordergrund stehen, weil sie die Fahrbarkeit des Taktfahrplans ermöglichen bzw. stabilisieren. Davon profitieren alle Verkehrsarten – auch der Güterverkehr, weil für ihn feste System-



© BMVI

Gutachter prüfen, wo künftig definierte Knotenhalte vorgesehen werden und welche Infrastrukturmaßnahmen dafür notwendig sind.

trassen vorgehalten werden können. In einem weiteren Schritt soll dann im Rahmen eines Projekts „Fahrplan 2030+“ ein erster konkreter Deutschland-Takt-Fahrplan entworfen werden.

Nach der Bundestagswahl muss der Deutschland-Takt in die Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung aufgenommen werden, und zwar mit konkreten Maßnahmen und Meilensteinen.

Innovationen auf die Schiene

Großes Potenzial gemeinsam heben

Wegen der langen Abschreibungsfristen von Lokomotiven und Triebfahrzeugen ist es schwieriger, aber nicht unmöglich, Innovationen zu organisieren: Einige Aufgabenträger im SPNV setzen bereits gezielt auf alternative Antriebe dort, wo eine Streckenelektrifizierung nicht wirtschaftlich ist. So wollen sie in einigen Jahren von Dieselfahrzeugen wegkommen.

Der Bund hatte im vergangenen Jahr eine Förderinitiative für den elektrischen Schienenverkehr angestoßen. Das begrüßt mofair ausdrücklich. Leider ist sie noch nicht in Kraft getreten.

Das „European Train Control System“ (kurz ETCS) bietet große Möglichkeiten, den Schienenverkehr effizienter zu machen. mofair begrüßt die Planungen des Bundes dazu. Dabei darf es zu keinen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen kommen. Die Onboard-Units in den Fahrzeugen müssen als „rollende Infrastruktur“ gefördert werden.

Der öffentliche Verkehr hat die große Chance, zum Rückgrat der „Mobilität 4.0“ zu werden. Fast alle Wege können mit Bahnen und Bussen zurückgelegt werden. Wo auf der „letzten Meile“ noch etwas fehlt, kommen Leihauto, Leihfahrrad und Taxi ins Spiel. Fahrplan-, Tarif- und Verfügbarkeitsdaten zusammenzufügen, ist kein Hexenwerk mehr. Organisatorisch ist aber noch einiges zu tun: Technische Standards entwickeln, regulatorische Rahmen bestimmen etc. pp. Hier muss eine neue Bundesregierung Akzente setzen.



© Bombardier

Elektrotriebfahrzeuge, die zur Überbrückung von nichtelektrifizierten Strecken mit Batterien ausgestattet sind, werden bald schon die Regel sein.



© mofair

Ein Ticket für alles – technisch eigentlich kein Problem mehr.

Train Rental

Neues mofair-Mitglied

Die TRI Train Rental GmbH ist der kompetente Dienstleister für Not-, Ersatz und Touristikverkehre auf der Schiene. Hervorgegangen ist das Unternehmen aus dem Wunsch, alte Reisezugwagen für die Nachwelt zu erhalten. Ein Schwerpunkt waren zunächst Wagen des früheren „TransEuropExpress“ (TEE), die zwischenzeitlich von der Deutschen Bahn im IC-Verkehr eingesetzt worden waren. Sie werden heute von TRI anderen Unternehmen wie der AKE Eisenbahntouristik zur Verfügung gestellt.

Dem SPNV verbunden ist TRI als Retter in der Not, wenn Triebfahrzeuge nicht verfügbar sind – z.B. wegen Lieferverzögerungen, verspäteten Fahrzeugzulassungen oder akuten Havarien. TRI mit dem Unternehmenskürzel „D-TRAIN“ wendet das Instandhaltungswerk der DB an und kann damit jederzeit bei Bedarf aushelfen.



© Train Rental GmbH

Der „Rheingold“ der AKE-Eisenbahntouristik, gezogen vom „RheinPfeil“ der Train Rental.

N-Ergie

Neues mofair-Fördermitglied I

Die N-ERGIE Aktiengesellschaft Nürnberg zählt zu den großen kommunalen Energieversorgern in Deutschland. 2016 setzten die 2.600 Beschäftigten im N-ERGIE Konzern rund 2,8 Mrd. Euro um. Gemeinsam mit und für Unternehmen beschafft die N-ERGIE Strom und Gas für Geschäftskunden im gesamten Bundesgebiet, entwickelt Energieeffizienzkonzepte und weitere Dienstleistungen.

Die Belieferung von Bahnstrom ist besonders anspruchsvoll. Diesen Herausforderungen stellte sich die N-ERGIE unmittelbar nach der Öffnung des Bahnstrommarktes. Inzwischen hat sie sich hier einen Namen in der Branche gemacht und zahlreiche langfristige Lieferverträge mit namhaften Bahnunternehmen abgeschlossen.



© N-ergie AG.

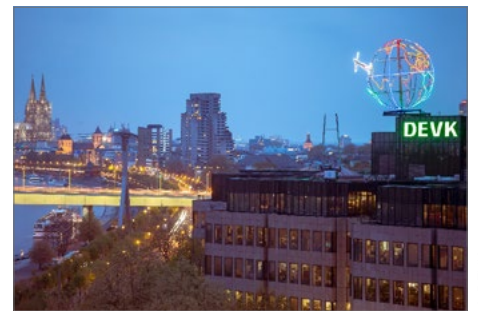
Das Bahnstromteam der N-Ergie AG: Michael Schmidt, Maria Elsner, Marcus Dorn.

DEVK

Neues mofair-Fördermitglied II

Seit mehr als 130 Jahren gibt es die DEVK Versicherungen bzw. ihre Vorgängerinstitute. Heute betreuen die insgesamt 6.000 DEVK-Mitarbeiter bundesweit rund 4 Millionen Kunden mit über 14 Millionen Risiken in allen Versicherungssparten. Nach der Anzahl der Verträge ist die DEVK Deutschlands drittgrößter Hausrat-, fünftgrößter Pkw- und sechstgrößter Haftpflichtversicherer.

Als betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn blickt die DEVK auf eine lange Erfolgsgeschichte zurück. Ein wichtiger Meilenstein in der Geschichte des Unternehmens war die Öffnung für Privatkunden in den 1970er Jahren. Seitdem können sich nicht nur Bahn-Mitarbeiter, sondern alle bei der DEVK versichern. Und seit der Öffnung des Schienenverkehrsmarktes betreut die DEVK mehr und mehr auch Mitarbeiter der Wettbewerbsbahnen.



© DEVK

Der Hauptsitz der DEVK in Köln.

northrail

Neues mofair-Fördermitglied III

Die zur Paribus-Gruppe gehörende und 2008 gegründete northrail GmbH ist ein führender deutscher Asset-Manager von Bahnfahrzeugen.

Die Paribus-Gruppe in Hamburg begleitet Sachwertinvestments für private und institutionelle Anleger in den Assetklassen Immobilien und Eisenbahnlogistik. Das Gesamtinvestitionsvolumen von Investments unter Paribus-Management beläuft sich derzeit auf rund 2,7 Milliarden Euro.

northrail agiert dabei als Berater und Dienstleister. Das Aufgabenspektrum reicht von der Beratung beim Ankauf über die Vermietung, die laufende Betreuung der Mieter, die Koordination von Wartung und Reparatur bis zur Veräußerung der Fahrzeuge. Das Unternehmen managt derzeit einen Pool von 125 Lokomotiven und 90 Reisezugwagen.



© northrail.

Zunächst vorrangig mit Rangierloks unterwegs, betreut northrail nun auch SPNV-Triebfahrzeuge.

IMPRESSUM: mofair e.V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, Tel.: 030 / 53 14 91 47-0
V.i.S.d.P.: Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.; info@mofair.de, www.mofair.de