

# WEICHEN STELLEN

Der Politikbrief von

## MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

## Deutschland-Takt umsetzen!

### 13. Berliner Bahngespräche mit klarer Botschaft

mofair hat mit sieben weiteren Verbänden der Bahnbranche den Deutschland-Takt zu einer von drei Kernforderungen für die neue Legislaturperiode erhoben. Zwar scheiterten die Gespräche für eine Jamaika-Koalition am Abend des 19. November, aber der Deutschland-Takt bleibt unabhängig von der Couleur der künftigen Bundesregierung eine zentrale Forderung der Bahnbranche.

Die Bundearbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) hatte gemeinsam mit mofair und den anderen Verbänden am 21. November in die Vertretung des Landes Sachsen beim Bund geladen, um das zu verdeutlichen.

Nach einer plastischen Einführung „Was ist der Deutschland-Takt?“ durch Bernhard Wewers, Mitbegründer der Initiative Deutschland-Takt und Geschäftsführer von nah.sh, ergriff Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, das Wort. Er verschwieg nicht, dass sein Haus anfangs sehr skeptisch war. Ein integrierter Taktfahrplan für ein großes Land wie Deutschland erschien vielen kaum machbar. Studien im Auftrag des Ministeriums beweisen jedoch das Gegenteil. Ferlemann unterstrich, dass eine neue Bundesregierung sich in ihrer Koalitionsvereinbarung unbedingt zur Umsetzung des Deutschland-Takts verpflichten müsse. Während dessen werde auf der Fachebene weitergearbeitet und bis zum Sommer 2018 der „Fahrplan 2030+“ erstellt, also ein erster konkreter Zielfahrplan für das Jahr 2030. Mit ihm als Maßstab würden dann in den kommenden Jahren die Infrastrukturmaßnahmen priorisiert. In der Rolle des Koordinators für die unterschiedlichen Interessen der verschiedenen Verkehrsarten auf der Schiene sieht er das Bundesverkehrsministerium selbst.

Auf dem Podium diskutierte er dann gemeinsam mit DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla, dem Baden-Württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann, dem Geschäftsführer der Güterverkehrssparte der Schweizerischen Bundesbahnen Michail Stahlhut und mofair-Vorstandsmitglied Hans Leister. Zwar waren die Diskutanten sich in ihrer Unterstützung des Deutschland-Takts einig. Dennoch kam keine Langeweile auf: Es wurde deutlich, dass bei der Umsetzung viele Details bedacht werden müssen, bei denen es auch widerstreitende Interessen auszu-



© Markus Bachmann photography

*Führte inhaltlich ein: Bernhard Wewers, Vizepräsident der BAG-SPNV.*



© Markus Bachmann photography

*Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, bekannte sich vor vollem Saal klar zum Deutschland-Takt*



© Markus Bachmann photography

*Die Podiumsteilnehmer v.l.n.r.: Enak Ferlemann, Winfried Hermann, Ronald Pofalla, Hans Leister und Michail Stahlhut.*

balancieren gilt. So besteht zum Beispiel keine Einigkeit in der Frage, wie der Fernverkehr mittelfristig organisiert werden soll. mofair unterstützt hier ein wettbewerbliches Vergabemodell analog des Regionalverkehrs, BMVI und DB wollen das nicht.

Deutlich wurde aber auch, dass der Deutschland-Takt das Zeug hat, dem Schienenverkehr in Deutschland eine übergreifende Vision zu geben, die auch bisherige Gegensätze, etwa zwischen Güter- und Personenverkehr, überbrücken helfen kann.



© Markus Bachmann photography

*Stephan Krenz (mofair) fasst die wichtigsten Botschaften zusammen.*

## Bahnstrommarkt muss fairer werden Netzbetreiber DB Energie bisher zu langsam

Als Endverbraucher zu Hause haben wir uns seit der Jahrtausendwende daran gewöhnt, den Stromanbieter wechseln zu können, wenn wir einen günstigeren finden oder mit dem Service nicht zufrieden sind. Die Marktöffnung hatte den bis dahin bestehenden regionalen und lokalen Monopolanbietern viele Änderungen abverlangt: Sie mussten den Netzbetrieb von der Stromerzeugung und vom Stromverkauf abtrennen („Unbundling“) und ihre Prozesse komplett neu ordnen.

Im Bahnstromsektor passierte zunächst nichts; das Monopol der DB Energie bestand fort. Erst durch massiven Druck der Wettbewerbsbahnen und der Verbände mofair und NEE ist es seit Juli 2014 möglich, Strom auch bei anderen Anbietern zu beziehen. DB Energie bleibt aber in jedem Fall als Netzbetreiber im Spiel.

Die Umstellung der Prozesse ist im Eisenbahnbereich durchaus anspruchsvoll: Anders als im Privathaushalt ist der Zähler nicht fix, sondern ist mit dem Triebfahrzeug mobil. Gelegentlich fährt das Fahrzeug über Landesgrenzen hinweg und damit in den Bereich eines anderen Netzbetreibers. Schließlich werden Zähler, etwa bei Lokwechseln oder Leihfahrzeugen, auch noch ausgetauscht.

Die DB Energie möchte die Kommunikation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen komplett vollautomatisch über so genannte XML-Schnittstellen abwickeln. Dies funktioniert aber bis heute nicht, so dass die monatlichen Abrechnungen, die laut Gesetz nach sechs Wochen fertiggestellt sein müssen, zum Teil ein halbes Jahr im Verzug sind. Das klingt harmlos, benachteiligt aber Wettbewerbsbahnen und andere Stromanbieter, weil sie jeweils höhere Risikopuffer einplanen müssen. Zudem wird deutlich mehr Personal als geplant zur Prüfung der notorisch falschen Abrechnungen benötigt.

Fakt ist, dass der deutliche Projektverzug der DB Energie die Öffnung des Bahnstrommarktes weiter verzögert und den Markt als solchen für potenzielle Wettbewerber wenig planbar und unattraktiv macht. Zusätzliche Verwunderung gibt es, weil die DB Energie auf dem Höhepunkt der Krise plötzlich am Privatkundenmarkt auftauchte und BahnCard-Inhabern günstigen Ökostrom anbot. Die Kapazitäten, ein neues Geschäftsfeld zu eröffnen, waren offenbar vorhanden, obwohl es beim Kerngeschäft massiv klemmt.

Nachdem sich über Monate viele Marktteilnehmer beschwert haben, hat die Bundesnetzagentur inzwischen ein Missbrauchsverfahren gegen die DB Energie eingeleitet.



© mofair

*Unterschiedlicher Meinung: DB Energie-Chef Dr. Hans-Jürgen Witschke und mofair-Präsident Stephan Krenz bei einer Diskussion zum Thema.*



© mofair

*Für ein komplett neues Geschäftsfeld reicht die Power, fürs Kerngeschäft nicht: Werbung für Ökostrom der DB Energie am Berliner Hauptbahnhof.*

# Durchgehende Tickets als Chance

## Wenn alle Fernverkehrstickets verkaufen können

Umwelt- und klimapolitisch muss es gelingen, mehr Menschen zum Umstieg in die öffentlichen Verkehrsmittel zu bewegen. Viele Kunden aber geben an, dass sie sich in der Tarifvielfalt nur schwer zurechtfinden und dass sie nicht wissen, an welchen Stellen sie den Fahrausweis erhalten, bei dem sie sicher sein können, dass es auch der richtige ist. Es braucht also, heute mehr denn je zuvor, durchgehende Tickets für Busse und Bahnen in ganz Deutschland. Und im Zeitalter der Multimodalität muss es auch möglich sein, die Angebote von Fahrrad- und Autoverleihern hinzuzubuchen.

Die Umsetzung dieser Forderungen ist überfällig. Es scheitert, anders als vielleicht noch zur Jahrtausendwende, nicht mehr an technischen Problemen. Treffsichere Auskünfte, Buchung, Bezahlung und Abrechnung sowie Einnahmenaufteilung sind keine „Rocket Science“ mehr.

Aber: Ein massives, sogar wachsendes Hindernis ist noch immer die marktbeherrschende Stellung der DB Vertrieb. Während der „DB-Datenstaubsauger“ alle Fahrplan- und Vertriebsdaten der anderen Unternehmen und Tarifverbünde nach und nach an sich zieht, weigert sich die DB beispielsweise noch immer, anderen als DB-Unternehmen den Verkauf von Fernverkehrstickets über Online-Vertriebskanäle (Smartphone-Apps, PCs) zu gestatten. Diese dürfen die Wettbewerber auch nach den Verpflichtungszusagen im Kartellamtsverfahren gegen die DB vom Mai 2016 nur über Automaten verkaufen. Gerade dieser Vertriebsweg kostet zwar viel Geld, nimmt aber an Bedeutung künftig deutlich ab. Und selbst diese Zusagen der DB werden nur extrem schleppend umgesetzt. Stattdessen sollte gelten: Alle Unternehmen, die die Fahrausweise anderer Unternehmen akzeptieren müssen – und das sind bei Fernverkehrsfahrausweisen aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen und der Vorgaben der Aufgabenträger alle anderen Unternehmen – müssen diese Fahrausweise auch verkaufen dürfen. Davon haben alle etwas: Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger – aber vor allem die Fahrgäste und die Umwelt!



*Der DB Navigator kann viel, und er kann immer mehr. Ob das auch langfristig im Interesse der Fahrgäste ist, muss diskutiert werden.*



*So sollte es überall sein: Egal, welche Farbe der Fahrausweisautomat hat oder online: Es werden alle Fahrausweise des Eisenbahnregional- und -fernverkehrs angeboten sowie die regionalen Verbundtickets.*

## Kathrin Schneider zu Gast

### Mofair wählt Vorstand neu

Die 20. Mitgliederversammlung von mofair e.V. hatte Kathrin Schneider (SPD), die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, zu Gast. Sie berichtete von den Herausforderungen, die der demographische Wandel für ihr Land in der gemeinsamen Hauptstadtregion mit Berlin bietet. Der weiterhin starke Zustrom in die Bundeshauptstadt und sein Umland erhöht die Nachfrage im Bahnverkehr stark. Und auch der äußere Entwicklungsraum braucht eine gute Anbindung an die Hauptstadt. Das Land Brandenburg hat einen neuen Landesnahverkehrsplan aufgestellt und hat dafür im Vorfeld detaillierte Untersuchungen für den „ÖPNV 2030“ unternommen. Erhebliche Leistungsausweitungen sind fest eingeplant.

Ein weiteres Thema war die Umsetzung des Deutschland-Takts, die das Land Brandenburg schon seit Jahren nachdrücklich unterstützt. Mammutprojekte wie die Neubaustrecke Berlin-München (VDE 8), seinerzeit ohne Berücksichtigung eines integralen



*V.l.n.r.: mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen, Ministerin Kathrin Schneider und mofair-Präsident Stephan Krenz.*



Taktfahrplans geplant, hatten auf die Gestaltung der Fahrpläne in ganz Brandenburg massive Auswirkungen. So gingen reihenweise Anschlüsse verloren, was die Freude der „Märker“ über die Neubaustrecke trübte. Bei einer künftigen Ausrichtung von Infrastrukturprojekten am Deutschland-Takt wird so etwas nicht mehr vorkommen.

Noch eine Nachricht in eigener Sache: mofair wählte auf der Mitgliederversammlung seinen Vorstand neu: Stephan Krenz (Abellio) wurde erneut zum Präsidenten gewählt. Ebenfalls im Amt bestätigt wurden Christian Schreyer (Transdev, Vizepräsident) und Thomas Görtzen (Keolis, Schatzmeister). Weitere Mitglieder des Vorstands sind Dirk Ballerstein (National Express), Stefan Krispin (Go Ahead) und Hans Leister (Zukunftswerkstatt Schiene). Tobias Richter (Train Rental) wurde kooptiert.

## Faiveley Transport Neues mofair-Fördermitglied I

Faiveley Transport ist ein börsennotierter Anbieter von Bahnsystemen und Dienstleistungen mit Sitz in Gennevilliers bei Paris (Frankreich). Der Faiveley Konzern liefert Klimaanlage, Fahrzeugtüren, Bremsen, Kupplungen und andere für den Fahrzeugbau essenzielle Bauteile. Das Unternehmen ist weltweit an 52 Standorten in 26 Ländern tätig – drei davon befinden sich in Deutschland. Faiveley wurde 1919 gegründet und fertigte zunächst elektromechanische Ausrüstungsteile für öffentliche Verkehrsmittel wie Taxi, U-Bahnen und Reisezugwagen und rüstete z.B. die Pariser Metro aus. Mit dem Ausbau des elektrischen Zugbetriebs wurde das Angebot um Stromabnehmer und automatische Türantriebe erweitert. Nachdem Faiveley Transport über die Jahrzehnte eine Reihe von anderen Zulieferern in ganz Europa akquiriert hatte, wurde es seinerseits im Dezember Teil des in den USA beheimateten Wabtec-Konzerns.



*Der neue mofair-Vorstand:  
Dr. Matthias Stoffregen (Geschäftsführer), Dirk Ballerstein (National Express), Christian Schreyer (Transdev), Stephan Krenz (Abellio), Stefan Krispin (Go Ahead), Thomas Görtzen (Keolis), Hans Leister (Zukunftswerkstatt Schiene), Tobias Richter (Train Rental, kooptiertes Mitglied)*



*Bremsen, Klimaanlage, Stromabnehmer und vieles mehr liefert Faiveley für Triebfahrzeuge verschiedener Hersteller.*

## IVU Traffic Technologies Neues mofair-Fördermitglied II

Die IVU Traffic Technologies AG sorgt seit über 40 Jahren mit mehr als 400 Ingenieuren für einen pünktlichen und zuverlässigen Verkehr in den Metropolen der Welt. In wachsenden Städten sind Menschen und Fahrzeuge ständig in Bewegung – eine logistische Herausforderung, die intelligente und sichere Softwaresysteme voraussetzt. Auf Basis der IVU.suite entwickelt die IVU leistungsstarke IT-Lösungen für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr und die Transportlogistik.

Die integrierten Standardprodukte der IVU planen, optimieren und steuern den Einsatz von Bussen und Bahnen, informieren Fahrgäste in Echtzeit, erstellen Routen für die Paketzustellung und unterstützen Filialisten bei der Standortwahl. Über 500 Kunden weltweit setzen auf die Lösungen der IVU. Ob Komplettlösung oder einzelne Komponenten – die Produkte der IVU basieren auf offenen Standards und lassen sich in unterschiedlichste Systemumgebungen integrieren.



*IVU-Vorstandsvorsitzender Martin Müller-Elschner.*

**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