

# WEICHEN STELLEN

**MOFAIR**  
Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

## Neuer Besucherrekord beim dritten mofair-Sommerfest

### Verkehrsstaatssekretär Dr. Gerhard Schulz Gastredner

Die Bahnpolitik spielt angesichts der Debatte um die Mittel und Wege, die Klimaschutzziele zu erreichen, eine so zentrale Rolle wie selten zuvor. Das spiegelte sich auch im mofair-Sommerfest, das mit 160 Besuchern noch besser als im Vorjahr besucht war. Das Wetter ließ bei schönstem Sonnenschein und knapp 30 Grad nichts zu wünschen übrig. Als Gastredner hatte mofair dieses Jahr den neuen beamteten und für den Schienenverkehr zuständige Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz gewinnen können.

Schulz machte deutlich, dass es die Koalition ernst meint mit den bahnpolitischen Zielen des Koalitionsvertrages. Auch die vielzitierte Verdopplung der Zahl der Bahnkunden werde als Verpflichtung ernst genommen. Das zeige der Beschluss des Bundestags zur Trassenpreissenkung im Güterverkehr, der noch zum 1. Juli dieses Jahres wirksam werden soll.

Weiter nannte er die Aufstockung der Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), die in mehreren Stufen auf 1 Mrd. Euro p.a. bis 2021 anwachsen sollen. Bereits für den Spätsommer kündigte Schulz einen detaillierten Zwischenbericht zum Deutschland-Takt an, der mit den Bahnverbänden diskutiert werden sollte. Die Digitalisierung wolle die Bundesregierung deutlich beschleunigen. Hier nannte er das Thema ETCS: Die laufende Machbarkeitsstudie werde zeigen, wie dieser Impuls für die Zukunftsfähigkeit der Schiene genutzt werden könne.

mofair-Präsident Stephan Krenz zog bei seinem Blick auf das vergangene Bahnjahr eine positive Bilanz: Viele Forderungen der Bahnverbände fanden neben einem eindeutigen Bekenntnis zum Verkehrsträger Schiene ihren Weg in den Koalitionsvertrag: Deutschland-Takt, Trassenpreisreduktion und Innovationsoffensive. Ein weiteres Beispiel, was möglich ist, wenn die Branche mit einer Stimme spricht, sind die guten Ergebnisse des Runden Tisches Baustellenmanagement. Krenz sieht aber auch noch viel Arbeit: Die tatsächliche Umsetzung des Deutschland-Takts, die deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit und die diskriminierungsfreie Modernisierung des Fahrausweisvertriebs.

Einen ausführlicheren Rückblick auf das Fest finden Sie auf der mofair-Website: <https://mofair.de/drittes-mofair-sommerfest/>.



© Frank Ossenbrink

*Der bisherige und der aktuelle Staatssekretär im BMVI, mofair-Präsident und Geschäftsführer: Michael Odenwald (inzwischen Aufsichtsratschef der Deutschen Bahn AG), Dr. Gerhard Schulz, Stephan Krenz und Dr. Matthias Stoffregen*



© Frank Ossenbrink

*Fast alle Bundestagsfraktionen waren mit ihren Verkehrspolitikern dabei, darunter Michael Donth und Gero Storjohann (beide CDU), Martin Burkert (SPD), Dr. Christian Jung (FDP) und Matthias Gastel (Grüne).*



© Frank Ossenbrink

*Mit mehr als 160 Besuchern war das Sommerfest wieder hervorragend besucht.*

# Deutschland-Takt jetzt!

## Entscheidungen stehen im Herbst 2018 an

Wesentliche Richtschnur für Fahrplangestaltung und Infrastrukturausbau soll künftig nach dem Willen des Koalitionsvertrages der „Deutschland-Takt“ sein. Mit Hans Leister, mofair-Vorstandsmitglied, und Bernhard Wewers, Geschäftsführer der schleswig-holsteinischen Aufgabenträgerorganisation nah.sh, gaben zwei Initiatoren der Initiative Deutschland-Takt beim Deutschen Nahverkehrstag einen Überblick über den Stand der Beratungen.

Ein Meilenstein wird im Herbst 2018 erreicht, wenn die Gutachter des BMVI den „Fahrplan 2030+“ veröffentlichen werden. Dieser wird die schon recht detaillierten Eckpunkte eines Betriebskonzepts und eines Fahrplans für das Jahr 2030 enthalten. Auch Systemtrassen für den Güterverkehr sollen enthalten sein. Aus dem Zielfahrplan für 2030 werden dann wiederum Erfordernisse für viele kleine Infrastrukturausbauten in den kommenden Jahren abgeleitet und Detailfahrpläne für die Jahre bis 2030 entwickelt. Wichtig wird dann die Verknüpfung der Landestakte – wo bereits vorhanden – mit dem übergreifenden Deutschland-Takt auf Bundesebene. Die Umsetzung wird also nicht mit einem Schlag im Jahr 2030 erfolgen. „Quick wins“ wird es bereits auf dem Weg dahin geben.

Für die Initiative Deutschland-Takt, die in diesen Tagen ihr zehnjähriges Jubiläum feiert, werden die Früchte ihrer Arbeit greifbar: Anfangs noch etwas belächelt („Was in der Schweiz sinnvoll sein mag, funktioniert noch lange nicht in Deutschland.“), stehen jetzt die ersten Umsetzungsschritte unmittelbar bevor.



*Einer der Gründer der „Initiative Deutschland-Takt“ zog nach knapp zehn Jahren ein Zwischenfazit: mofair-Vorstandsmitglied Hans Leister.*

© Tobias Vollmer & Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz.



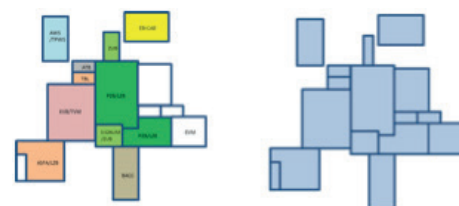
*So ging es 1982 in der Schweiz mit dem integralen Taktfahrplan los.*

## ETCS: Offene Fragen zügig klären Machbarkeitsstudie geht auf die Zielgerade

Vielgestaltig ist die Leit- und Sicherungstechnik im Eisenbahnverkehr in Deutschland und Europa. Laut einer aktuellen Antwort der Bundesregierung (Drs. 19/2711) gibt es nicht weniger als 73 (!) verschiedene Stellwerksbauformen allein im Netz der Deutschen Bahn.

Demgegenüber hat die Europäische Union schon vor über zwanzig Jahren die Implementierung eines einheitlichen Standards, des European Train Control Systems (ETCS), zumindest für die zentralen Strecken angemahnt (Transeuropean Networks, TEN). So soll europäische Interoperabilität erreicht werden, gewissermaßen das „Schengen auf der Schiene“.

Deutschland hat sich bei der ETCS-Ausrüstung, die das ohnehin schon hohe Sicherheitsniveau und vor allem die Netzkapazität weiter erhöhen wird, lange Zeit eher zurückgehalten. Dies soll sich jetzt ändern: Das BMVI prüft im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, wie eine gleichzeitige Vollausrüstung des Netzes mit ETCS-Komponenten und digitalen Stellwerken möglich werden kann. So könn-



*Aus vielen verschiedenen Leit- und Sicherungssystemen eines machen, so der Grundgedanke von ETCS.*

© ERA

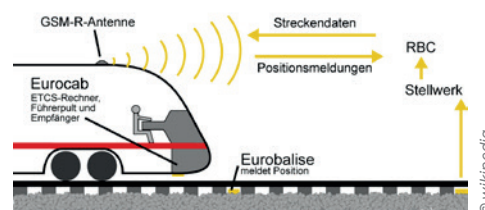
ten erhebliche Kapazitätspotenziale auf dem Netz gehoben werden und Investitionen in Stahl und Beton vermieden werden. Doppelausrüstungen mit herkömmlicher und ETCS-Technik sind unwirtschaftlich und bringen nur wenig positive Effekte.

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ganz entscheidend, dass ihnen nicht die Risiken aufgebürdet werden, die bei einer Verlagerung der heutigen streckenseitigen Signale (die es künftig nicht mehr geben wird) in die Fahrzeuge entstehen. Auch wenn die bisherige Funktion der Signale künftig durch On-Board-Units (OBUs) in den Fahrzeugen erfüllt wird, bleiben diese Teil der Infrastruktur und damit in der Verantwortung des Bundes (Art 87e GG). Daher sieht mofair hier den Bund in der Finanzierungsverantwortung.

mofair plädiert diesbezüglich nicht für ein klassisches „Zuschussmodell“ (der Erwerb der OBU wird vom Bund mit einem bestimmten Betrag unterstützt), sondern für ein „Gestattungsmodell“: Danach „gestatten“ die Eisenbahnverkehrsunternehmen einem Dritten, die OBUs in die Fahrzeuge einzubauen – das kann der Infrastrukturbetreiber selbst oder ein anderer Gesamtprojektverantwortlicher sein. Der entscheidende Vorteil bei einem solchen Modell ist, dass nicht jedes EVU einzeln ein Projektmanagement aufsetzen muss, wodurch viele Fehlerquellen entstehen können, sondern dass stattdessen ein Gesamtprojektverantwortlicher für ganze Baureihen OBUs beschaffen und einbauen kann. Das reduziert die Kosten und senkt Projektrisiken.



Kein Witz: Stellwerke wie dieses mit Seilzugtechnik (ca. 100 Jahre alt) gibt es noch immer im deutschen Gleisnetz.



In der schematischen Darstellung wird es deutlich: Ab ETCS-Level 2 werden keine Streckensignale mehr benötigt.

## Europäische Herausforderungen

### mofair zu Gast bei ALLRAIL

Seit dem vergangenen Jahr hat mofair, der Verband der Wettbewerbsbahnen im deutschen Personenverkehr, auch ein Pendant auf europäischer Ebene: ALLRAIL vereint Nicht-Staatsbahnen aus verschiedenen europäischen Ländern, darunter Deutschland, Österreich, Schweden, Niederlande, Tschechien, Italien, Frankreich und Großbritannien.

Zwar ist die Wettbewerbssituation in den verschiedenen Ländern noch immer sehr unterschiedlich, aber dennoch gibt es gemeinsame Anliegen der Mitglieder. ALLRAIL soll dazu dienen, die Standpunkte der Wettbewerbsbahnen wahrnehmbarer zu machen. Bislang wurde die Debatte in Brüssel meist vom CER, dem Verband der staatlichen Eisenbahnen, dominiert.

Wie relevant die europäische Ebene der Bahnpolitik ist, wird sich im Herbst 2018 bei der Umsetzung des IV. Eisenbahnpakets in deutsches Recht zeigen: Die geplante "1:1-Umsetzung" der EU-Richtlinie reicht aus mofair-Sicht nicht aus. Sinnvoll wäre stattdessen eine Rückbesinnung auf weitergehende ursprüngliche Überlegungen der EU-Kommission. Dazu mehr im nächsten "Weichen stellen".



Vertreter europäischer Wettbewerbsbahnen bei der ALLRAIL-Tagung in Brüssel, darunter Dr. Matthias Stoffregen (3. v.l.), Lord Tony Berkeley (4 v.l., Präsident ER-FA), Barbora Mickova (Mitte, LEO Express), Nicholas Brooks (4 v.r., ALLRAIL-Geschäftsführer), Erich Forster (2.v.r., ALLRAIL-Präsident und CEO der Westbahn GesmbH)

# 50. Vorstandssitzung

## In eigener Sache

Auch das gehört dazu: Die fast dreizehn Jahre mofair-Geschichte seit September 2005 waren turbulent und ereignisreich. Sie brachten z. B. das Abellio-Urteil von 2011, mit dem endgültig die wettbewerbliche Vergabe von SPNV-Leistungen als Standard anerkannt wurde. Sie brachten im Sommer 2014 die Öffnung des Bahnstrommarkts für den Wettbewerb. Sie sahen auch fünf Wettbewerber-Reporte von mofair und NEE (in der letzten Runde auch mit dem VPI) und vieles andere mehr.

Für dieses bahnpolitische Engagement ist auch Gremienarbeit nötig. Mittlerweile hat mofair 20 Mitgliederversammlungen sowie insgesamt 50 Vorstandssitzungen erlebt. Diese Jubiläen wurden mit einer klassischen Jubiläumstorte gefeiert.



*mofair-Ehrenpräsident Wolfgang Meyer und der ehemalige mofair-Präsident Hans Leister schneiden die Jubiläumstorte an.*

# Alpha Trains

## Neues mofair-Fördermitglied

Alpha Trains ist seit fast zwei Jahrzehnten Eigentümer und Vermieter von Lokomotiven und Personenzügen. Als führender Anbieter flexibler Leasinglösungen auf dem europäischen Festland bietet das Unternehmen Know-how in den Bereichen Beschaffung, Asset Management, Instandhaltung und Reparatur, langjährige Erfahrung in der Finanzierung von Neubauprojekten, Expertise bei Umbauten und eine Fahrzeugflotte im Gesamtwert von über EUR 2,5 Mrd.

Alpha Trains hat über 110 Mitarbeiter verschiedenster Nationalitäten und Professionen sowie Büros in Luxemburg, Antwerpen, Köln, Madrid und Paris. Rund 370 Lokomotiven und 435 Triebwagen sind für öffentliche und private Betreiber in 17 europäischen Ländern im Einsatz.

Motiviert durch seine Erfolgsgeschichte hat sich das Leasingunternehmen zum Ziel gesetzt, die Liberalisierung des Marktes voranzutreiben – und gleichzeitig der sozialen und ökologischen Bedeutung des Personen- und Güterschienenverkehrs gerecht zu werden: mit modernen, hochwertigen Fahrzeugen und nachhaltigen Finanzlösungen.

**ALPHA  $\alpha$  TRAINS**



*Alpha Trains ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr unterwegs.*

**IMPRESSUM:** mofair e.V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, Tel.: +49 (0)30 53149-1470  
**V.i.S.d.P.:** Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.; info@mofair.de, www.mofair.de