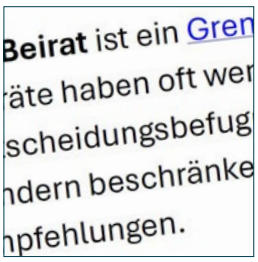
Weichen stellen

Nr. 1
März 2024

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr



DIE AKTUELLEN THEMEN

Trassenpreisbremse für alle •• Keinen schlanken Fuß machen •• Unternehmen müssen „streikfähig“ werden •• Neue Wunschliste Infraplan? •• Ein Beirat bleibt ein Beirat •• „Weichen stellen“ in Koblenz •• BeNEX neues Mitglied

Trassenpreisbremse für alle

Grundlegende Reform nötig

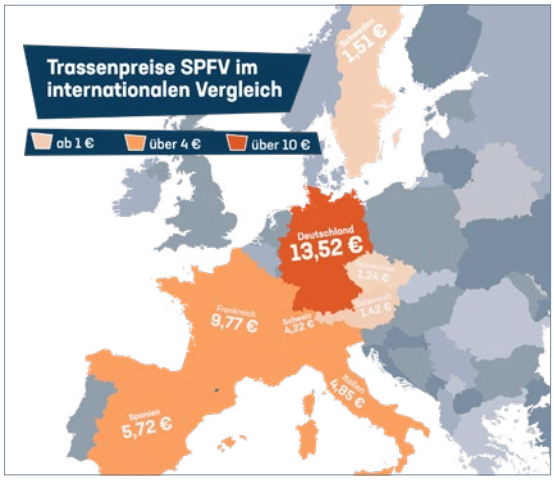
Die Klingelschilder sind ausgewechselt: Es gibt eine neue DB-Gesellschaft, die DB InFrago AG. Das wurde am 22. Januar 2024 im Futurium in Berlin ausgiebig gefeiert – wobei BMDV und DB trotz zur Schau getragener Begeisterung über das bisher Erreichte nicht recht sagen konnten, worin es eigentlich besteht.

Foto: Deutsche Bahn AG

Viel mehr hat sich bisher nicht getan, aber die Schilder sind ausgewechselt.

Einen Mühlstein um den Hals der Schienenverkehrsbranche im intermodalen Wettbewerb stellen seit Jahr und Tag die Trassenpreise dar: Während im Straßenverkehr nur LKW und diese auch nur auf einem Teil des Netzes Maut bezahlen müssen, ist auf dem Schienennetz jeder gefahrene Kilometer vom ersten Meter an kostenpflichtig. Und auch jeder Parkplatz.

Deutschland nimmt mit seinem Vollkostenprinzip bei der Trassenbepreisung im europäischen Maßstab eine Minderheitenposition ein. Die allermeisten Länder berechnen nur die Grenzkosten, also die Kosten für die Fahrplanerstellung und Disposition des Netzes. In Deutschland wird jedoch ein Großteil der Instandhaltung über die Trassenpreise gedeckt. Die Vollkostenaufschläge machen durchschnittlich vier Fünftel der Trassenpreise aus.



Grafik: mofair / NEE

Deutschland ist bei den Trassenpreisen europaweit an der Spitze.

Der Koalitionsvertrag der Ampel sah eine Überprüfung des Systems durchaus vor, nur schien es dem BMDV klug, dieses zweifellos dicke Brett erst einmal beiseitezulegen.

Das geht nun nicht mehr: Auf Basis des bestehenden Regulierungsrechts deuten sich massive Trassenpreiserhöhungen zum Fahrplanjahr 2025 an, die insbesondere den eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr schädigen werden. Verschiedene Effekte überlagern einander äußerst unglücklich.

Da sind zum ersten die massiv gestiegenen Kosten der InFrago. Zum zweiten fordert das Bundesfinanzministerium von der InFrago, alles, was regulatorisch möglich ist, auch an Gebühren vom Markt einzutreiben.

Zum dritten folgt aus dem regulatorischen Übergang der Bahnsteigkanten aus dem Stations- in das Trassenpreissystem eine weitere Steigerung. Und zum vierten sorgt die Trassenpreisbremse des § 37 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) dafür, dass die Mehrkosten vor allem SPFV und SGV treffen. Für den Fernverkehr steht eine Preisanpassung von einem Jahr aufs andere in Höhe von über 20 % im Raum. Damit drohen viele Verbindungen schlicht unwirtschaftlich zu werden. Auch DB Fernverkehr denkt über die Streichung von Verbindungen nach.

Das „Verrückte" daran: Dabei handelt es sich nicht um Willkür des Netzbetreibers oder der Regulierungsbehörde. Beide folgen den Vorgaben des Eisenbahnregulierungsrechts.

Man muss kein Experte sein, um zu erkennen: In einer Situation, da einerseits die Zahl der Fahrgäste im Schienenverkehr deutlich steigen soll und da andererseits die Qualität des Netzes so schlecht ist wie nie, ist eine deutliche weitere Erhöhung der Schienenmaut eine ganz schlechte Idee.

Der Reformbedarf ist unübersehbar. Deutschland muss dem Vorbild seiner europäischen Nachbarn folgen und darf nur noch die Grenzkosten zur Grundlage seines Trassenpreissystems machen. Das künftige System muss zudem viel mehr die Qualität des Netzes in den Blick nehmen.

In der Kürze der Zeit – in wenigen Tagen beginnt die Bestellfrist für Trassen im Fahrplanjahr 2025 – ist eine grundlegende Reform jedoch nicht mehr zu machen. Um den Verkehr jetzt nicht abzuwürgen, muss die Trassenpreisbremse des SPNV auch auf die beiden anderen Verkehrsarten SPFV und SGV ausgeweitet werden. Für eine Übergangszeit muss die Bundesnetzagentur eine höhere Verschuldung der InFrago dulden.

Foto: BMF

Drängt die InFrago dazu, dass regulatorische Maximum aus den Eisenbahnverkehrsunternehmen herauszuholen: Das Bundesfinanzministerium.

Foto: mofair

Gehört jetzt auch zur Trasse: der Bahnsteig – hier Frankfurt Süd – selbst dann, wenn man die Bahnsteige selten (Fernverkehr) oder gar nicht (Güterverkehr) nutzt.

Foto: mofair

Es wurde spät bis zum Ende der mündlichen Verhandlung zu den Trassenpreisen 2025 bei der Bundesnetzagentur im Januar.

§ 37 Ausgestaltung der Entgelte für Eisenbahnanlagen und Personenbahnhöfe für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags; Kostendeckungsbericht

(1) Stehen den Ländern für die jeweilige Fahrplanperiode vom Bund Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr (Regionalisierungsmittel), zur Verfügung, so haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 die Höhe der Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlagen je Land und für Nutzung von Personenbahnhöfen je Aufgabenträgergebiet festzulegen.

(2) Die Entgelte nach Absatz 1 sind für jedes Land oder im Falle der Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen für jedes Aufgabenträgergebiet so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehre bei Eisenbahnanlagen im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 und bei Personenbahnhöfen im jeweiligen Aufgabenträgergebiet im Kalenderjahr 2021 entsprechen. Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2021 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte nach Absatz 1 mit der in § 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes festgesetzten jährlichen Änderungsrate anzupassen.

Screenshot: mofair

Hier ist sie: Die Trassenpreisbremse des § 37 Abs. 2 ERegG. Eine solche Deckelung sollte für alle Verkehrsarten gelten.

Keinen schlanken Fuß machen

Folgekosten der Generalsanierung müssen ins BSWAG

Nach langen koalitionsinternen Verhandlungen hat der Bundestag die Reform des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beschlossen. Damit würde der Katalog der Finanzierungsoptionen, also der Tatbestände, die der Bund bei der Schieneninfrastruktur fördern darf, erweitert. Eine tatsächliche Finanzierung ist damit jedoch nicht automatisch verbunden.

Unter anderem soll nun auch „Aufwand" förderfähig sein. Dadurch durch soll der Fehlanreiz beseitigt werden, Infrastruktur, die die InFrago aus Eigenmitteln instand halten müsste, lieber weiter verfallen zu lassen – dann wäre es eine Ersatzinvestition, für die nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) der Bund den Löwenanteil besteuern würde.

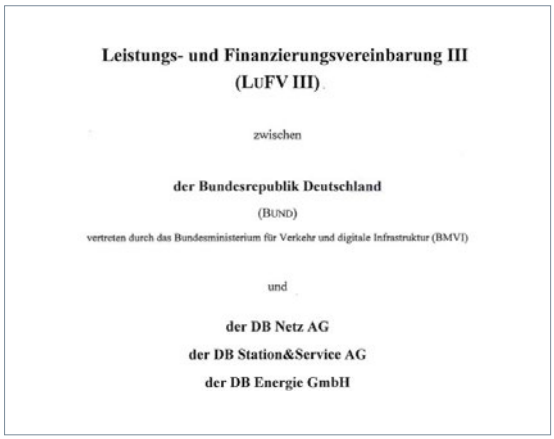
Die Deutsche Bahn selbst hatte auf einen schnellen Gesetzesbeschluss gedrängt, nicht zuletzt auch, weil sie das Fortschreiten der Generalsanierungen, beginnend mit der Riedbahn, nicht gefährdet sehen möchte. Vorleistungen, die die damalige DB Netz bereits im vergangenen Jahr dafür angegangen ist, stehen derzeit mit zusätzlicher Verschuldung des Konzerns zu Buche; durch die BSWAG-Novelle könnte die DB auf Kompensation durch den Bund bauen.

Wesentliche Forderungen des Sektors sind jedoch nicht aufgenommen worden: So gibt es keine Klarstellung, dass On-Board-Units des europäischen Leit- und Sicherungssystems ETCS gefördert werden dürfen, obwohl der Bund am langen Ende – aus volkswirtschaftlicher Sicht – durch den perspektivisch entfallenden Aufwand für ortsfeste Signale profitieren wird.

Vor allem tritt der Bund nicht für die Folgekosten ein, die aufgrund der Generalsanierungen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auftreten werden. Es wird angesichts der geplanten Vollsperrungen von jeweils (mindestens) fünf Monaten auf insgesamt 40 Korridoren bis 2030 Schienenersatzverkehr (SEV) in bisher nicht gekanntem Ausmaß geben müssen.

Foto: mofair

Wo baubedingt kein Gleis, da auch kein Schienenverkehr.



Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III
(LuFV III)

zwischen

der Bundesrepublik Deutschland
(Bund)
vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

und

der DB Netz AG
der DB Station&Service AG
der DB Energie GmbH

Screenshot: mofair

Die LuFV III sieht noch keine Bundesmittel für die Instandhaltung vor; das soll sich nach der BSWAG-Novelle ändern.

Grafik: Deutsche Bahn AG

An den Umleiterstrecken für die ab Juli 2024 gesperrte Riedbahn hat die DB InFrago schon Vorbereitungsmaßnahmen getroffen.

Man muss sich bewusst machen: Über Jahrzehnte hinweg hat der Bund zugelassen, dass die Infrastruktur in einen so schlechten Zustand hinabgeglitten ist, dass jetzt nur noch Vollsperrungen helfen. Er hat in der Vergangenheit seinen Haushalt saniert, aber nicht das Schienennetz. Nun achselzuckend auf eine Zuständigkeit der Länder und der EVU zu verweisen, ist zynisch.

Für das Jahr 2025 (Korridor Hamburg-Berlin) hat die DB InFrago eine SEV-Ausschreibung bereits veröffentlicht und plant, den Zuschlag im Juni 2024 zu erteilen. Für die Folgejahre 2026 bis 2030 ist eine Ausschreibung über drei Lose geplant, die im April veröffentlicht werden soll. Der Zuschlag ist für Dezember geplant.

Beide Verfahren stehen jedoch unter Finanzierungsvorbehalt. Das allein ist schon schlecht, weil sich potenzielle Bieter dreimal überlegen, an einem Verfahren teilzunehmen, bei dem völlig offen ist, ob es überhaupt zu einem Ergebnis führt. Sollte es bei der Verweigerungshaltung des Bundes bleiben, drohen:

… eine Aufhebung der SEV-Ausschreibungen durch die DB InFrago und womöglich chaotische Zustände für die Fahrgäste entlang der zu sanierenden Korridore,

…. steigende Kosten des Schienenersatzverkehrs, weil jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen auf eigene Faust Dienstleister suchen müsste – entgegen den bisherigen Absprachen,

… noch größere finanzielle Herausforderungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und, daraus resultierend, auch bei den Aufgabenträgern des SPNV, da diese einen Großteil dieser Kosten werden erstatten müssen.

Letztlich droht eine Kürzung des verbleibenden Angebots im SPNV. Daher ist es nur konsequent, dass der Bundesrat den Vermittlungsausschuss anrufen wird.

Foto: Deutsche Bahn AG

Für die Riedbahn hat die InFrago bereits SEV organisiert – über die Konzernschwester DB Regio, die damit sogar während der Vollsperrung Geld verdienen kann.

Hoffentlich immer gut ausgeschildert – SEV-Haltestellen während der Vollsperrungen.

Grafik: Deutsche Bahn AG

Grafik: Deutsche Bahn AG

Nicht nur viel und schnell, sondern auch recht komplex: Das SEV-Verkehrskonzept während der Riedbahnsperrung.

Unternehmen müssen „streikfähig“ werden

GDL-Tarifauseinandersetzung zeigt Erpressungspotenzial

Viel‘ Feind‘, viel‘ Ehr‘? GDL-Chef Claus Weselsky macht sich dieser Tage nicht nur Freunde.

Foto: GDL

Während die Tarifauseinandersetzung zwischen der GDL und der Deutschen Bahn AG zum Redaktionsschluss sechs Streiks gesehen hat und der Abschluss eines Tarifvertrags noch immer nicht absehbar erscheint, haben eine Reihe Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Tarifvertrag mit der GDL abgeschlossen. In diesen hat die GDL viele ihrer wesentlichen Forderungen durchsetzen können: Erhebliche Entgeltsteigerungen und vor allem einen schrittweisen Übergang zur 35-Stunden-Woche.

Man sollte nun nicht vorschnell fragen, warum die DB nicht kann, was andere vermeintlich können. Die Unternehmen, mit denen die GDL Abschlüsse erzielt, sind zum wesentlichen Teil ausschließlich im Schienenpersonennahverkehr aktiv. Diese Unternehmen sind durch ihre Verkehrsverträge an eine bestimmte Leistungsmenge gebunden. Jede Fahrt, die nicht stattfindet, wird nicht vergütet, oftmals sogar darüber hinaus pönalisiert.

Foto: Deutsche Bahn AG

Weselskys Gegenspieler auf der DB-Seite: Personalvorstand Martin Seiler.

Jeder Streiktag bedeutet also für die bestreikten Unternehmen massive wirtschaftliche Schäden, die sie, auch angesichts der insgesamt sehr angespannten Lage auf dem SPNV-Markt, nur sehr kurz tragen können. Die Betreiber im SPNV sind de facto kaum in der Lage, einen Arbeitskampf über längere Zeit durchzuhalten.

Sie sind eingezwängt zwischen der angesichts des akuten und chronischen Fachkräftemangels enorm hohen Marktmacht der Gewerkschaften einerseits und der fehlenden Unterstützung der Aufgabenträger andererseits, die auf die strikte Einhaltung der Verträge pochen, ohne die Ausnahmesituation des Streiks angemessen zu würdigen. Daher war für sie die Unterzeichnung von Tarifverträgen mit der GDL alternativlos.

GDL

Frankfurt am Main, den 11. März 2024

Die GDL ruft hiermit alle

Arbeitnehmer, wie beispielsweise Lokomotivführer, Lokrangierführer, Zugbegleiter, Bordgastronomen, Ausbilder, Teamleiter, Disponenten, Instruktoren (DB Training), Wagenmeister, Rangierbegleiter, Instandhalter, Facharbeiter, Meister und Arbeitnehmer der direkten Verwaltung,

die Mitglieder der GDL oder nicht organisiert sind,

bei der

DB AG (DB Training)
DB Fernverkehr AG
DB Regio AG
DB RegioNetz Verkehrs GmbH
S-Bahn Berlin GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH

zu einem Streik

Foto: GDL

Dies ist der – zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses – aktuellste Streikaufruf.

In der Sache sind die EVU bereit, gewerkschaftlichen Wünschen nach einer weiteren Attraktivierung der Berufsbilder entgegenzukommen. Es ist unstreitig, dass es einen erheblichen Fachkräftemangel bereits gibt und sich dieser

in den kommenden Jahren weiter verschärfen wird. Eine Reduktion der Regelarbeitszeit auf 35 Stunden, zumal innerhalb von nur drei Jahren, ist aber erkennbar der falsche Weg. Sie würde den vorhandenen Mangel nochmals drastisch verschärfen.

Das Streikrecht ist ein hohes Gut mit Grundgesetzrang. Es sollte jedoch genauer gefasst werden: Wie in anderen EU-Staaten (Italien etc.) sollte künftig ein gewisses, genauer zu definierendes, verkehrliches Grundangebot im SPNV abgesichert werden.

Dann brächte ein Streik zwar Unannehmlichkeiten für die Fahrgäste (wäre also nicht wirkungslos), würde aber das einseitige, nicht sanktionsfähige Druckpotenzial der Gewerkschaft senken und Tarifverhandlungen auf Augenhöhe ermöglichen.

Auf jeden Fall wären solche Notdienstanordnungen bei der Infrastruktur vorzusehen. Es muss künftig sichergestellt sein, dass kein in einer Tarifauseinandersetzung völlig unbeteiligtes EVU erhebliche wirtschaftliche Nachteile erleidet (konkreter Fall: EVG bestreikt Stellwerke; Wettbewerbsbahnen, die entweder gar keinen Tarifvertrag mit der EVG haben oder sich in der Friedenspflicht mit ihr befinden, können deswegen nicht fahren).

Der Gesetzgeber ist ferner aufgefordert, den Sozialpartnern obligatorische Schlichtungsmechanismen in Sektoren der Daseinsvorsorge vorzugeben.

Grafik: Wikipedia – John Tenniel

So fühlen sich die anderen SPNV-Eisenbahnverkehrsunternehmen: Eingeklemmt zwischen der Skylla Tarifdiktat der GDL und der Charybdis der Entgeltkürzungen durch die Aufgabenträger.

Foto: mofair

Hier ordnete das Gericht während des ver.di-Streiks im März vergangenen Jahres Notdienste an: Bei der Steuerung des Elbtunnels in Hamburg.

Neue Wunschliste Infraplan?

Governance InFrago I

Die InFrago sei deutlich mehr als nur alter Wein in neuen Schläuchen, werden BMDV und DB nicht müde zu betonen. Unter anderem sorge dafür die neue Satzung, deren acht gemeinwohlorientierte Ziele die DB ständig zitiert. Die gesamte Satzung ist im Netz auf der neuen Website der InFrago aber nicht zu finden. Sonst könnte man dort lesen, dass die Gesellschaft den „gesetzlichen Transparenzanforderungen genügen“ müsse – mehr nicht?

Screenshot: Deutsche Bahn AG

Kennt die eigene Satzung nicht – auf die man sich doch so gern bezieht: Die neu gestaltete InFrago-Website.

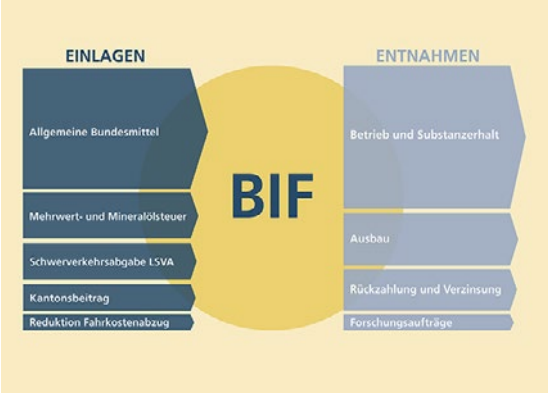
Ein anderes Steuerungsinstrument soll der neue „Infraplan“ sein. Er soll vom BMDV auf Zuarbeit der InFrago jährlich rollierend aufgestellt werden und einen Betrachtungszeitraum von fünf Jahren umfassen. Die Idee ist, dass er gewissermaßen die Lücke zwischen dem Wirtschaftsplan (nach Aktienrecht) und dem Geschäftsplan (nach Eisenbahnregulierungsrecht) der InFrago einerseits und langfristigen Plänen des Bundes wie etwa dem Bundesverkehrswegeplan oder dem Zielfahrplan Deutschlandtakt andererseits füllt.

Allerdings wird das BMDV nicht müde zu betonen, dass der Infraplan „kein finanzierungsbegründendes Dokument“ sein werde. Sprich: Indem BMDV, InFrago und gegebenenfalls auch der Bundestag den Infraplan beschließen, stellen sie damit noch lange nicht auch die notwendigen finanziellen Mittel für die im Plan niedergelegten Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen bereit.

Das ist der Unterschied ums Ganze: In der Schweiz oder in Österreich sind die entsprechenden mittelfristigen Infrastrukturpläne auch finanziell verbindlich. So entsteht die Planungssicherheit, die auch Bahn- und Bahnbauindustrie benötigen, um die notwendigen personellen Ressourcen aufzubauen und um in die notwendige Großmaschinentechnik zu investieren. Ohne den Zusammenhang mit der Finanzierungssicherheit bleibt der Infraplan eine Wunschliste, wie sie der Bundesverkehrswegeplan heute ist.

Der Infraplan soll ein Kennzahlenset enthalten, mit dem die neue InFrago gesteuert werden soll. Befremdlicherweise hat das BMDV hier bislang seit mehreren Monaten keine neue Vorschläge unterbreitet. Stattdessen trug der DB-Konzern (nicht die InFrago!) erste Ideen vor. Sie sind der bisherigen LuFV-Erbsenzähllogik stark verhaftet und beurteilen die Produktionsprozesse der Gesellschaft, etwa das Einhalten selbstgesetzter Fristen, bisher nicht.

Ebenso misstrauisch macht, dass bei der Holding, genauer im Ressort des Vorstandsvorsitzenden, eine neue Einheit aufgebaut wird, die unter anderem Zuarbeit zum Infraplan liefern soll. Der Verdacht drängt sich auf, dass die alleinige Zuständigkeit der InFrago für die Infrastruktur eben auch mittelfristig nicht gegeben sein soll. So wie es weiter ein Infrastrukturressort auf Konzernebene geben wird, gibt es nun zusätzlich noch eine Einheit beim Vorstandsvorsitzenden, die darauf achtet, dass die InFrago nur ja nicht zu unabhängig vom Konzern wird. Die Bundesnetzagentur hat dazu bereits ein Beschlusskammerverfahren eröffnet.



Grafik: Bundesamt für Verkehr, Schweiz

Der Schweizer Bahninfrastrukturfonds finanziert die Schienenmaßnahmen in der Schweiz zuverlässig auch über das Haushaltsjahr hinaus.

Foto: BMDV

Trotz gegenteiliger Beteuerung kaum verbindlicher als seine Vorgänger: Der Bundesverkehrswegeplan 2030.

Foto: Deutsche Bahn AG

Alle wollen am Infraplan mitarbeiten, auch sein Vorstandsressort: DB-Vorstandschef Richard Lutz.

Ein Beirat bleibt ein Beirat

Governance InFrago II

Ein weiteres neues Instrument zur Steuerung der InFrago soll der „Sektorbeirat" bilden. Von Anfang an haben wir kritisiert, dass die alleinige Repräsentation der Branche in einem „Bei-Rat", der eben keinen wirklichen Einfluss hat, unzureichend ist. Gegenüber den bisherigen Gremien Netzbeirat (bei der ehemaligen DB Netz) und Stationsbeirat (ehemalige DB Station & Service) ist kein wirklicher Fortschritt zu erkennen.

Neu ist lediglich, dass die Geschäftsstelle des Beirats künftig beim BMDV statt bisher bei den DB-Gesellschaften angesiedelt sein soll. Zyniker würden sagen, dass nun das BMDV die Unabhängigkeit des Beirats kontrolliert statt wie bisher die DB. Gewonnen ist damit nicht viel.

Aber auch hier ist die Art und Weise, wie das BMDV mit der Branche vorgeht, äußerst unglücklich: Seit Sommer 2023 stand der „Sektorbeirat" als Idee im Raum. Erst im Januar 2024 wurden den Verbänden Konzepte zu seiner (und des Infraplans, s. o.) Ausgestaltung übermittelt, und das mit einer kurzen Stellungnahmefrist von wenigen Tagen.

mofair hat, wie andere Verbände auch, seine erheblichen Bedenken gegenüber dem BMDV deutlich gemacht. Diese bezogen sich unter anderem auch darauf, dass das BMDV offensichtlich allein darüber entscheiden wollte, wer Mitglied in dem Beirat werden solle.

Auf eine Reaktion auf ihre Stellungnahmen dagegen warteten die sich äußernden Verbände bisher vergeblich. Stattdessen schwieg sich herum, dass die konstituierende Sitzung des Sektorbeirats bereits Ende März stattfinden solle – und die Mitglieder bereits feststünden. Dies ist erneut ein klassisches Beispiel, wie man konstruktiv mitarbeitenden Verbände vor den Kopf stößt.

Ein **Beirat** ist ein Gremium mit beratender Funktion. Beiräte haben oft wenig oder keine Entscheidungsbefugnisse und Kontrollfunktion, sondern beschränken sich auf Beratungen und Empfehlungen.

Screenshot: Wikipedia

Bringt es auf den Punkt: Die Definition eines Beirats laut „Wikipedia".

Foto: BMDV

Möchte dem Sektorbeirat nicht nur die Geschäfte führen, sondern auch seine Mitglieder allein auswählen: Das Bundesverkehrsministerium.

ETIAM TACERE EST RESPONDERE

Quelle: Die alten Römer

Schweigen ist eben auch eine Antwort – aber keine freundliche.

„Weichen stellen“ in Koblenz

Deutscher Nahverkehrstag 16. bis 18. April

Die Nahverkehrsbranche steht derzeit von gleich mehreren Seiten unter Druck: Die Kosten für die Erbringung von Leistungen steigen immer weiter an, gleichzeitig fehlt geeignetes Personal, die öffentlichen Haushalte sind eng wie nie zuvor und notwendige Reformen brauchen mehr Zeit als gedacht. Dabei ist die Verkehrswende wichtiger denn je, der Verkehr muss einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Angesichts dieser schieren Unmöglichkeit könnte man die Flinte ins Korn werfen – oder die Ärmel hochkrempeln und sagen: Jetzt erst recht! Machen wir gemeinsam aus „Problemen“ „Herausforderungen“. Der 15. Deutsche Nahverkehrstag soll aufzeigen, welche Weichen wir jetzt stellen müssen, damit die Fahrt in Richtung Verkehrswende nicht auf dem Abstellgleis endet. Welche Chancen, welche Risiken gilt es im Blick zu behalten? Welche Steine müssen aus dem Weg geräumt werden?

Das erklärte Ziel des 15. Deutschen Nahverkehrstags unter dem – vielleicht von diesem Newsletter inspirierten – Motto „Weichen stellen! Perspektiven für die Mobilität im Zeitenwandel“ ist es, Unternehmen und Akteure der Branche in den Dialog zu bringen – vom 16. bis 18. April 2024 in Koblenz.

In der Rhein-Mosel-Halle wartet dann ein spannendes Vortragsprogramm, mit einer Reihe von inhaltlichen Schwerpunkten – angefangen bei den Megathemen Personalmangel und Deutschlandticket, bis zu Infrastrukturfragen und Möglichkeiten, mit Hilfe der Digitalisierung unerreichbar geglaubte Ziele doch noch schaffen zu können – sowie eine Fachmesse auf die interessierten Besucherinnen und Besucher. Programm und Anmeldemöglichkeiten finden Sie auf der Website https://www.deutschernahverkehrstag.de.

Grafik: MKUEM Rheinland-Pfalz

Die Macher des Nahverkehrs wollen zu Recht die vielen Probleme des öffentlichen Verkehrs als Herausforderungen sehen und anpacken.

Foto: Koblenz-Touristik GmbH

Hier finden die Fachveranstaltung und die Ausstellung des Nahverkehrstags statt: Rhein-Mosel-Halle in Koblenz.

BeNEX neues Mitglied

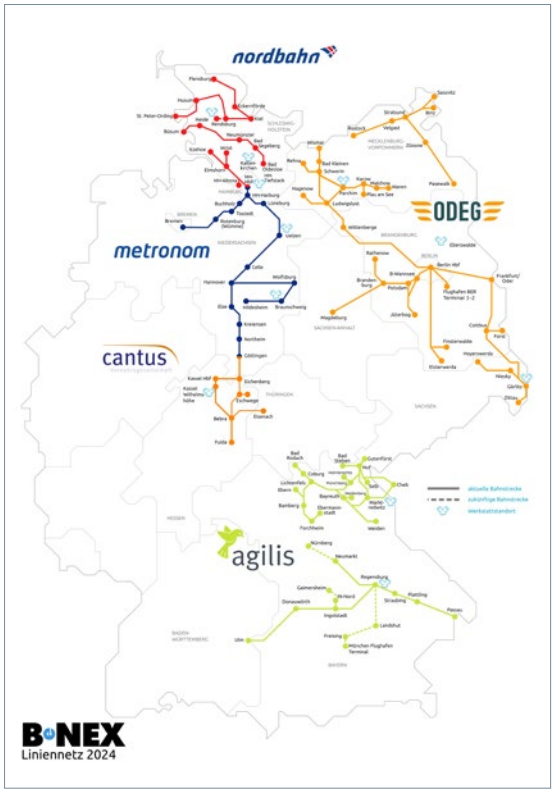
In eigener Sache

Die BeNEX GmbH ist eine führende operative Holding im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland, die Anteile an fünf regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen hält. Diese erbringen derzeit mit rund 2.100 Mitarbeitenden und 170 Schienenfahrzeugen mehr als 49 Millionen Zugkilometer pro Jahr.

Der Gesellschafter der BeNEX ist INPP Public Infrastructure Germany GmbH & Co. KG (IPIG), eine Tochtergesellschaft der International Public Partnerships Ltd. (INPP). INPP ist ein langfristig orientierter Infrastrukturinvestor mit einer Marktkapitalisierung von mehr als 2,5 Milliarden €, der BeNEX eine starke Basis für langfristiges Wachstum bietet.

Als regionaler Mobilitätsdienstleister hat sich BeNEX zum Ziel gesetzt, kontinuierlich die Fahrgastzahlen zu steigern und somit eine nachhaltige Verkehrspolitik zu unterstützen. Die Qualitätsführerschaft ist dabei stets BeNEX Anspruch für den Fahrgast.

Mit der BeNEX Akademie begegnet BeNEX zudem dem immer stärker werdenden Fachkräftemangel in der Branche und unterstützt die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer und bietet den Verleih von Triebfahrzeugführern an, um flexible Situationen, wie z. B. Betriebsaufnahmen, abzusichern. Mit ihren Fahrzeuggesellschaften verfügt BeNEX über eigene Schienenfahrzeuge.



Grafik: Benex

Von Flensburg nicht ganz bis nach Garmisch-Partenkirchen, aber bis nach Passau: Die Liniennetze der BeNEX-Beteiligungen.

Impressum

mofair e. V.
Marienstraße 3 | 10117 Berlin | Tel.: 030 50 93 13 04-1
www.mofair.de | info@mofair.de
x.com/mofaireV | de.linkedin.com/company/mofair
youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ_3MTWMta_k9rpg
V.i.S.d.P.: Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V.