Weichen stellen

Nr. 2
Juni 2023

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

Vor eineinhalb Jahren haben sich SPD, Grüne und FDP in ihrem Koalitionsvertrag auf die Schaffung einer gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft geeinigt. Sie soll die Voraussetzungen schaffen, damit die Schiene die ihr zugedachte Rolle bei der Bekämpfung der Klimakrise erfüllen kann. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sollen deutlich gesteigert werden. Der integrierte Konzern der Deutsche Bahn AG soll erhalten werden. Die Transporttöchter sollen sich weiter im Wettbewerb bewähren.

Lange Zeit war keinerlei Bewegung erkennbar, außer der mutigen Festlegung des Bundesverkehrsministers, dass die neue Gesellschaft zum 1. Januar 2024 an den Start gehen solle und er die engere Steuerung der bundeseigenen Infrastruktur zur „Chefsache" machen wolle.

Dies scheint sich nun zu ändern. In den vergangenen Wochen mehren sich Diskussionsformate zu diesem Thema. Das kann auch nicht anders sein, denn bis zum 1. Januar 2024 sind es nurmehr sechs Monate. Grund für uns, einmal nicht über „Deutschlandtakt und Deutschlandticket" zu berichten, sondern die „InfraGO" in ihren Facetten schwerpunktmäßig zu behandeln.

Mehr als nur ein neuer Name?

Start der gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft 2024 fraglich

Was bisher an konkreten Aussagen zur InfraGO auf dem Tisch liegt, ist jedoch kaum greifbar. Sicher scheint nur, dass die beiden bisher getrennten Einheiten DB Netz und DB Station&Service zum Jahreswechsel zu einer Gesellschaft fusioniert werden sollen.

Dies soll in der Rechtsform einer AG geschehen. Dies erstaunt, denn bisher hieß es aus der Richtung des BMDV und auch der DB AG, dass man Fragen der Rechtsform eher gegen Ende des

Foto: mofair

Aus dem Haus BMDV muss der Prozess hin zur InfraGO entwickelt werden.

Prozesses klären wollte, wenn alle andere Fragen beantwortet seien. Jetzt scheint man sie eher vor die Klammer zu ziehen, ohne den Grund dafür mitzuteilen.

Grundsätzlich gilt, dass die Steuerung einer Gesellschaft durch den Eigentümer bei einer GmbH einfacher ist. Die Gestaltung der in der Satzung festgelegten Unternehmensziele ist hier variabler. Die Gesellschafter können die Geschäftsführung auch konkret anweisen, etwas zu tun oder zu unterlassen. Dies ist bei einer AG nicht möglich, weil der AG-Vorstand das Unternehmen „unter eigener Verantwortung" führt (§ 76 AktG).

Allerdings handelt es sich bei der InfraGO auch künftig nach dem Willen des Koalitionsvertrags um keine direkte, sondern eine indirekte Gesellschaft des Bundes. D. h. es könnte sinnvoll sein, einem InfraGO-AG-Vorstand den Rücken gegenüber der (unmittelbaren) Eigentümerin Deutsche Bahn AG zu stärken. Über derlei Erwägungen aber erfährt man aus dem Hause BMDV bisher nichts.

Viele inhaltliche Fragen wie die der Steuerung der InfraGO etwa anhand von Vereinbarungen, in denen bestimmte Kennzahlen fest vereinbart werden, scheinen nicht einmal ansatzweise gelöst. Man scheint auch nicht zu erwarten, dass deren Beantwortung bis zum Jahreswechsel möglich sein wird. Dies wäre eine erhebliche Hypothek: So würde eine neue Gesellschaft gegründet, die aber nicht weiß, was ihr neuer Auftrag sein wird.

Das BMDV setzt neben einer Verstärkung seiner eigenen Eisenbahnkompetenz und der Entwicklung besser als bisher geeigneter Kennzahlen auch auf eine euphemistisch so genannte „Steuerung durch Finanzierung". Anders gesagt: Durch den goldenen Zügel des Geldes soll die bundeseigene Infrastruktur sich in die von der Politik gewünschte Richtung bewegen. Hier muss man sich fragen, ob das Vertrauen des Ministeriums in diese Mechanismen gerechtfertigt ist. Bisher jedenfalls hat diese Form der Steuerung nicht gut funktioniert. Wenn – was an sich dringend notwendig ist – die Finanzierungsarchitektur deutlich vereinfacht wird, würde sie eher noch schwächer ausgeprägt.

Man wird also doch nicht umhinkommen, etwas an den Strukturen zu ändern, die Infrastrukturbereiche anders und vor allem selbstständiger aufzustellen als bisher. Der Satz des Koalitionsvertrags „Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit." weist den Weg.

Foto: DB Netz AG

Sitz der künftigen InfraGO? Die ‚NETZwelt' in Frankfurt am Main.

Foto: mofair

Nur aus zwei Gesellschaften eine zu machen und sonst nichts zu ändern, führt zu nichts.

Foto: mofair

Kann es sein, dass am Ende doch die DB-Zentrale entscheidet, wie die InfraGO schließlich aussieht?

Was gehört dazu?

Zu den natürlichen Monopolen gehören nicht nur das Netz und die Stationen

Dass zum 1. Januar 2024 die beiden bisherigen DB-Gesellschaften DB Netz AG (Gleisnetz) und DB Station&Service AG (Bahnhöfe) fusioniert werden sollen, steht so im Koalitionsvertrag und wird allgemein erwartet. Damit sind aber die natürlichen Monopole innerhalb des Konzerns noch nicht allesamt erfasst.

Foto: mofair

Dass die DB Energie größtenteils zum Monopolbereich gehört, ist sachlich unstrittig.

Oft genannt wird in diesem Zusammenhang die DB Energie GmbH, die Eigentümern des eigentlichen Bahnstromnetzes ist (nicht des Fahrdrahtes, der zur DB Netz gehört), dessen Stabilität gewährleistet, Bahnstromverbräuche misst und abrechnet. Da das Unternehmen aber auch als Stromversorger auftritt – vor allem, aber nicht nur für die DB-Transportgesellschaften Fernverkehr, Regio und Cargo, bewegt es sich auch auf einem Wettbewerbsmarkt. Sie kann also nicht als Ganzes in die InfraGO übergehen.

Foto: mofair

Lichtsignale wie dieses sollen bald der Vergangenheit angehören. DB Kommunikationstechnik wird voraussichtlich eine Schlüsselrolle beim Ausrollen des europäischen Leit- und Sicherungssystem ETCS spielen.

Es gibt aber weitere Gesellschaften im DB-Konzern, die zu wesentlichen Teilen zumindest „infrastrukturnah" arbeiten und die zur InfraGO gehören sollten, um bestehende Arbeitsstränge nicht zu kappen. Beispielsweise würde die DB Kommunikationstechnik eine wesentliche Rolle beim Rollout der europäischen digitalen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) spielen. Die Beschäftigen der DB Sicherheit wiederum leisten vor allem Arbeit an den Bahnhöfen und sollten das auch weiterhin tun.

Bei der Untersuchung dieser Gesellschaften fällt auf, dass sie fast alle sowohl Monopol- als auch Wettbewerbsgeschäft haben. Beispielsweise bearbeitet die an sich zum Netz gehörende Bahnbau-Gruppe auch Projekte im Ausland – die sicher nicht zu InfraGO gehören werden. Es drängt sich der Eindruck auf, dass die Gesellschaften in der Vergangenheit bewusst „doppelgleisig" aufgestellt worden sind, um eine genaue Zuordnung zu erschweren.

Foto: mofair

Servicekräfte für Gleisarbeiten sind auch eher Teil der InfraGO. Jedenfalls gehören sie nicht zu den Transportgesellschaften.

Nach unseren Schätzungen wären neben den Beschäftigten von Netz und Station&Service etwa 20.000 weitere Mitarbeitende eigentlich bei der InfraGO anzusiedeln. Leider lässt das Verkehrsministerium überhaupt nicht erkennen, dass es sich mit dieser Fragestellung auch nur befasst.

Qualität vor Ergebnis

Vollständige finanzielle Entflechtung ist Bedingung

Leicht gerät in Vergessenheit, was eigentlich der Ausgangspunkt der Debatte um eine neue, gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft gewesen ist: Nämlich die Forderung nach einer deutlichen Verbesserung der mangelhaften Qualität des Netzes der bundeseigenen Eisenbahnen (90 % des Gleisnetzes) sowie des Erscheinungsbildes der Stationen .

Dass es dazu kommen konnte, liegt zum einen an der chronischen Unterfinanzierung der Infrastruktur über Jahre und Jahrzehnte. Das beginnt die Politik zu erkennen und gegenzusteuern.

Es liegt aber auch daran, dass Aktiengesellschaften in der Eigentümerschaft eines Konzerns wie Netz und Station&Service heute in erster Linie auf das Finanzergebnis zugunsten ihrer Muttergesellschaft Deutsche Bahn AG verpflichtet sind. Im Widerstreit zwischen Qualität und Finanzergebnis obsiegt immer letzteres. Prinzipiell ändert daran weder die Fusion von Netz und Station&Service noch eine deutliche Aufstockung der Mittel etwas– so wichtig diese unstreitig ist.

Vor allem müssen die Finanzierungsströme zwischen der künftigen InfraGO und der Konzernholding gekappt werden. Das bedeutet konkret eine Beendigung der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge, ein Ende der konzerninternen Kreditvergabe sowie des Cashpoolings im Konzern. Ein Gutachten des IGES-Instituts im Auftrag der Bundesnetzagentur hat zudem gerade ergeben, dass DB Cargo und DB Fernverkehr durch nicht marktübliche Zinsen gegenüber Wettbewerbern bessergestellt werden.

Darüber hinaus müssen die heutigen, z. T. überhöhten Verrechnungspreise zwischen den kontrahierungspflichtigen Konzerngesellschaften auf den Prüfstand. Auch so kann heute Geld aus dem Infrastruktur- in den Wettbewerbsbereich verschoben werden, ohne dass die Regulierungsbehörde dieses ahnden kann.

Die neue InfraGO muss eine eigene Bilanz aufstellen. Nur so wird auch bilanztechnisch deutlich, wie die Schieneninfrastruktur als Dienstleister für alle Nutzer, also alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und letztlich die Fahrgäste und die Verlader im Güterverkehr, tatsächlich dasteht.

Foto: mofair

Auch wenn man nicht gleich „vermöbelt“ wird: Einladender dürften Bahnhofsgebäude häufig schon sein.

Foto: mofair

Fusion (mindestens) zweier Gesellschaften, aber Trennung der Bilanzen – so muss die InfraGO aufgestellt werden.

Wie wird Qualität gesteuert?

Nutzer in das Aufsichtsgremium

Das heutige System kennt viele Kennzahlen (KPIs, Key Performance Indicators), um die Qualität der Leistungserbringung zu messen. Viele wirken konzernintern, andere werden für die Abrechnung der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (LuFV III) zwischen den DB-Gesellschaften und dem Bund erhoben. Manche sind sanktionsbewehrt, d. h. ihr Nichterreichen würde theoretisch zu einer Mittelkürzung führen, andere nicht.

Und doch wird man den Verdacht nicht los, dass die Zahlenhuberei letztlich nicht die Transparenz bringt, die eigentlich damit erreicht werden soll. So besagt zum Beispiel der „Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht“ (IZB), den die DB gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt alljährlich abgibt, dass weniger als 10 % der Verspätungen infrastrukturbedingt seien. Dies widerspricht diametral der Wahrnehmung der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Und auch DB-Chef Richard Lutz vermeldet seit einem Jahr, dass die „Qualität des Eisenbahnbetriebs zu 80 % durch die Infrastruktur entschieden“ werde – ein Wert, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen deutlich plausibler erscheint. Spätestens wenn derselbe Richard Lutz freimütig bekennt, dass man bei den LuFV-Verhandlungen „die Kennzahlen vereinbart“ habe, „von denen wir einigermaßen sicher waren, dass wir sie auch erreichen“, wird deutlich, dass übergroßes Vertrauen in Kennzahlen (nur eben dieses Mal die „richtigen“) nicht angezeigt ist.

Besser dürfte es sein, in das Aufsichtsgremium der künftigen InfraGO neben den Arbeitsnehmervertretern (unabhängig von der Rechtsform dürfte der Aufsichtsrat paritätisch mitbestimmt sein und 20 Mitglieder haben) vor allem Vertreter der „Zugangsberechtigten“, also der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der SPNV-Aufgabenträger, zu entsenden. Diese wissen am besten und aus erster Hand, wie es wirklich um den Zustand der Infrastruktur bestellt ist. Sie werden den Finger in die Wunde legen und können dies sehr viel konsequenter tun als heute die Mitglieder der Netz- und Stationsbeiräte, deren Sitzungen oftmals folgenlose Folienschlachten seitens der DB-Vertreter sind.

Foto: mofair

Zu lange wurde die Infrastruktur nicht ausreichend instandgehalten.

Foto: mofair

WÜST beschreibt zwar nicht den Zustand der Infrastruktur (sondern eine Wagen-ÜbergabeSTelle), man könnte es aber gelegentlich denken.

Foto: mofair

Die Anzahl der Gleise mag stimmen, aber sicher nicht ihre Verfügbarkeit.

Aber auch weiterhin wird es Kennzahlen brauchen. Sie müssen Qualität und Kapazität des Netzes zuverlässig messen. Vor allem muss die tatsächliche Verfügbarkeit gemessen werden. Engpässe müssen systematisch vorausschauend detektiert werden. Es muss Anreize geben, drohende Flaschenhälse gar nicht erst entstehen zu lassen.

Eine Eisenbahnerfamilie …

… statt Closed Shop für DB-Konzernangehörige

Verfechter des integrierten Konzerns, so wie er heute existiert, argumentieren gern damit, dass „Synergien" zwischen Netz und Betrieb gehoben werden müssten. Wie das geht, ohne zugleich zu diskriminieren, können sie in der Regel nicht erklären.

Ein anderes Argument ist, dass „Systemwissen" für das Schienensystem generiert und erhalten werden müsse. Dazu sei es entscheidend, dass auch und gerade im Management gelegentliche Wechsel zwischen Transport- und Verkehrsunternehmen möglich sein müssen, um die verschiedenen Perspektiven einzunehmen und einem Auseinanderentwickeln vorzubeugen.

Das ist per se keineswegs falsch. Nur: Heute werden diese Perspektivwechsel ausschließlich zwischen den DB-Transportgesellschaften und den DB-Transportunternehmen angereizt. Vertreter von Wettbewerbsbahnen bleiben außen vor. Gewünscht wird gewissermaßen nicht die eine Eisenbahnerfamilie, sondern noch immer ausschließlich die „DB-Familie".

Das ist auch wettbewerblich heikel. Wenn etwa ein DB-Netz-Mitarbeiter, der sich mit Konzepten zur netzfahrplanübergreifenden Vergabe von Schienenwegskapazitäten befasst hat, auf die Spiegelfunktion bei DB Fernverkehr wechselt, nimmt er dorthin Knowhow mit. Damit verschafft er seinem neuen Arbeitgeber einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Foto: mofair

Auch wenn der ‚DB-Keks' am Bahnhof (hier Hannover Hbf) den Eindruck erweckt, als führen hier nur DB-Unternehmen, stimmt das fast nirgendwo mehr auf Deutschlands Gleisen.

Umso wichtiger ist, dass Wechsel zwischen EVU und EIU grundsätzlich klarer geregelt werden, dass etwa Karenzzeiten vorgesehen werden, wie in vergleichbaren Fällen in der Energiewirtschaft längst üblich. Zwischen der DB und den vier Verbänden VDV, BSN, NEE und mofair gibt es nun eine Vereinbarung zu diesem Thema. Diese kann aber nur ein erster Schritt sein.

Und personelle Entflechtung hat noch eine andere Komponente: Bei der Schaffung der künftigen InfraGO muss sichergestellt sein, dass alle ihre Funktionen auch tatsächlich auf die neue Gesellschaft übergehen. Infrastrukturbezogene Aufgaben etwa der Kommunikation, des Lobbyings, der rechtlichen Vertretung oder der übergreifenden Steuerung dürfen nicht mehr in der DB AG (Holding) versehen werden. Ein Infrastrukturressort im DB-AG-Vorstand darf es dementsprechend nicht mehr geben.

Angesichts der aktuellen Erfahrungen aus den Streiks der EVG bei der DB, die erneut Dritt-EVU in Mitleidenschaft zog, die keine Tarifauseinandersetzung mit der EVG hatten, aber wegen nicht besetzter Stellwerke dennoch nicht fahren konnten, ergibt sich schließlich, dass die neue InfraGO auch einen eigenen Tarifvertrag abschließen muss.

Foto: mofair

Die Steuerung der InfraGO muss durch den Eigentümer und aus sich heraus erfolgen, nicht mehr durch ein Infrastrukturressort im DB-Vorstand.

Foto: mofair

Auch wenn es hier nicht so aussieht: Es ist nicht mehr viel Platz auf den Schienen. Wechselt ein Fahrplaner zu einem Verkehrsunternehmen, nimmt er Insiderkenntnisse mit und kann den Markt verzerren.

Kreisläufe durchbrochen

Finanzierung im Übrigen in den Sternen

Es schien eine kluge Idee zu sein: Aus den Einnahmen aus Trassen- und Stationsgebühren wird der Erhalt der Eisenbahninfrastruktur finanziert („Schiene finanziert Schiene") und die Einnahmen aus der LKW-Maut erhalten die Bundesfernstraßen („Straße finanziert Straße").

Allein: Es stimmte von Anfang an nicht, dass die „getrennten Finanzierungskreisläufe" leisteten, was sie versprachen: Niemand verlangte, dass die Straße ihren Erhalt vollständig aus Mauteinnahmen deckt – es zahlen nur LKW ab 7,5 t auf einem kleinen Teil des Netzes. Abstellgebühren gibt es – anders als bei der Schiene – nirgendwo, stattdessen werden auf Steuerzahlerkosten neue LKW-Parkplätze entlang der Autobahnen gebaut. Die Autobahnen selbst werden fast überall auf mindestens sechs Spuren ausgebaut. Eine Freigabe der Standstreifen erhöht die Kapazität, ohne dass es groß auffällt.

Foto: mofair

Mit Infrastruktur macht man keine Gewinne. Sie sind als Vorstufe der Daseinsvorsorge aus Steuermitteln zu finanzieren. Die Grenzkosten des Zugbetriebs sollen als Gebühren erhoben werden.

Die Trassen- und Stationseinnahmen ihrerseits, obwohl europaweit die höchsten, reichen nicht ansatzweise aus, um den Erhalt des Schienennetzes zu finanzieren. Von dem auf 88 Milliarden Euro bis 2027 taxierten Sanierungsstau sind nur gut die Hälfte bisher über die LuFV III und andere Wege abgesichert. Dass es so nicht weitergehen konnte, hat jeder guten Willens sehen können.

Und da haben die die Bundesregierung tragenden Parteien in ihrem Beschluss vom 28. März 2023 tatsächlich einen gewaltigen Schritt nach vorn getan. Sie erkannten nämlich einen Zusatzbedarf der Schiene von 45 Milliarden Euro bis zum Jahr 2027 dem Grunde nach an. Und, was noch fast wichtiger ist: Sie legten sich fest, dass die Mehreinnahmen aus einer (noch zu beschließenden) Anpassung der LKW-Maut „weit überwiegend" – einige Ampelvertreter sagten zu 80 % – der Schiene zugutekommen sollen.

Foto: mofair

Absurdität des heutigen Rechts: Die Verkehrsstation, also die Zuwegung zum Gleis, darf mit Bundesmitteln gefördert werden …

Damit wären die getrennten Finanzierungskreisläufe ein Stück weit zu einem „Verkehr finanziert Verkehr" zusammengewachsen. Nun wird endlich möglich, was Fachleute seit langem fordern: Nämlich eine steuernde Verkehrspolitik, die eine

Verkehrsverlagerung auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene aktiv begleitet.

Entscheidend ist jetzt, dass die politischen Willensbekundungen in geltendes Recht überführt werden. Wichtig ist dafür u. a. die Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Vor allem aber wird der Haushalt 2024 die Probe aufs Exempel werden. Nachdem man bisher – völlig unüblich – keinen Beschluss zu Haushaltseckwerten gefast hat, wird der Kabinettsbeschluss (geplant für den 5. Juli 2023) eine erste Standortbestimmung werden.

Und nicht nur der Höhe nach muss die Finanzierung geändert werden, sondern auch in der Art der Bewirtschaftung: Vorausgesetzt, dass die finanzielle Entflechtung wie oben beschrieben umgesetzt wird, muss es auch ein Ende haben mit der „Töpfewirtschaft" – heute sind es 189 verschiedene Finanzierungsquellen, mit denen die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturgesellschaften hantieren müssen. Überall sind Antrags-, Abruf- und vor allem Nachweismodalitäten anders. Diese Bürokratie verzögert die Verbesserung des Netzes und dient vor allem der Selbstbeschäftigung. Die Qualität hat sie nicht gesichert. Die Beschleunigungskommission Schiene hat genau zwei überjährige Fonds vorgeschlagen, einen für den Erhalt und einen für den Ausbau des Netzes. Das sollte reichen.

Foto: mofair

… aber nicht das Empfangsgebäude. Aber längst nicht mit allen lässt sich überhaupt Geld verdienen. Wichtig für das Erscheinungsbild des Eisenbahverkehrs sind sie aber in jedem Fall.

Datentransparenz statt Herrschaftswissen

InfraGO muss ALLE betrieblich relevanten Daten offenlegen

Vertreter des DB-Konzerns haben sich in der Debatte über die InfraGO „maximale Transparenz" auf die Fahnen geschrieben. Nur selbst mag man weiter nicht mit gutem Beispiel vorangehen: So werden die Statistiken über die Verspätungsursachen, die der Gesamtbranche Hinweise für die Verbesserung der Qualität geben könnten, nach wie vor nicht veröffentlicht. Zwar liefert DB Netz die Zahlen inzwischen an die Regulierungsbehörde, deklariert sie aber als „Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse". Daher darf die BNetzA sie absurderweise nicht veröffentlichen.

Foto: mofair

Fahrplanänderungen in Echtzeit online zu erhalten, ist nicht mehr nur ‚nice-to-have', sondern Stand der Technik.

Derweil feiert sich die DB dafür, dass sie „interessierten Vertriebspartnern“ seit dem 7. Juni 2023 einen Zugang zu Echtzeitdaten (u. a. Verspätungen, Gleiswechsel etc.) – wesentliche Voraussetzung für modernen digitalen Fahrausweisvertrieb – gewährt.

Sie erwähnt aber nicht, dass sie allein das Minimum dessen umsetzt, was die EU-Fahrgastrechteverordnung zwingend vorschreibt, und auch das nicht einen einzigen Tag zu früh. Die Verordnung trat am 7. Juni 2023 in Kraft. Die DB teilt ferner nicht mit, dass sie für die Überlassung der Daten hohe Gebühren verlangt, wodurch die Nutzung der Schnittstellen für andere kommerziell unattraktiv wird.

Die Ursachen für Verspätungen liefert sie ebenfalls nicht an Dritte, obwohl diese nach einer anderen EU-Norm ebenso verpflichtend geliefert werden müssen. Nur ist diese Norm nicht sanktionsbewehrt. Kurzum: Die DB fährt weiter ihre traditionelle „Marktabschottungsstrategie“ (Monopolkommission) – zum Nachteil der anderen Marktteilnehmer und vor allem der Fahrgäste.

Foto: mofair

So schließt sich der Kreis: Echtzeitdaten müssen allen zur Verfügung gestellt werden, weil sie Infrastrukturdaten sind. Jetzt muss bei Erhalt und Neubau der Infrastruktur alles dafür getan werden, dass Echtzeitdaten gar nicht mehr so relevant sind – weil alles nach Plan läuft.

Impressum

mofair e. V.
Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin | Tel.: 030 53 14 91 47-6
www.mofair.de | info@mofair.de
twitter.com/mofaireV | de.linkedin.com/company/mofair
youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ_3MTWMta_k9rpg
V.i.S.d.P.: Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V.

Kenner werden bemerkt haben: Ein Großteil der in dieser Ausgabe zu sehenden Bilder stammt nicht aus noch genutzter Infrastruktur, sondern vom „Schöneberger Südgelände“ und dem „Park am Gleisdreieck“ in Berlin, die auf dem Grund dreier ehemaliger Güterbahnhöfe entstanden sind. Sie sind immer einen Besuch wert.