

MUSTER

NaNa-Brief

Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr

- 03 | HAUSHALT: Definitiv keine Bundesförderung mehr für neue E-Busse
- 05 | INFRAGO: Großer Bahnhof zum Auftakt, aber nicht alle steigen ein
- 08 | DURCHSAGE: Berthold Huber

Fortschritt, aber lange nicht am Ziel

„Das Deutschland-Ticket ist sicher.“ Dieses Mantra hat sich durch die Pressekonferenz zur Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom 22. Januar 2024 gezogen. Bei genauerem Hinsehen wird klar: Trotz Fortschritten ist bis zum Ziel wirklicher Verlässlichkeit für Kunden, Kommunen und Wirtschaft noch ein weiter Weg. Kritiker sehen darin einen ungünstigen Rahmen für die Vertriebswerbung.

Das D-Ticket betrifft Millionen Menschen in ihrem Alltag. Großes Medieninteresse also an der gestrigen Pressekonferenz im Anschluss an die digital durchgeführte Sonder-VMK, zumal die Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) vom 3. November 2023 eine Tarifierhöhung zum 1. Mai 2024 aufgerufen hat.

Neben Vertreter*innen der Medien und der Landesministerien waren auch Personen aus branchennahen Verbänden wie ADFC oder Bundesverband Schienen-Nahverkehr (BSN) zugeschaltet.

Mehr als 70 Teilnehmer lassen die virtuelle Plattform in die Knie gehen. Der Ton versagt, Reihenweise muss auf die alternative Telefonschaltel zurückgegriffen werden.

Auf dem – virtuellen – Podium sitzen: der VMK-Vorsitzenden Oliver Krischer (Grüne, NRW), für die Unionsländer der Vizevorsitzende Christian Bernreiter (CSU, Bayern), für die SPD-Länder die saarländische Kollegin Petra Berg sowie der Grüne Winfried Hermann aus Baden-Württemberg.

Alle vier wiederholen parteiübergreifend, dass nach den Beratungen mit dem Bundesverkehrs-

ministerium und den gestrigen VMK-Beschlüssen nun Klarheit und Verlässlichkeit herrschten: Eine Tarifierhöhung werde es nicht geben, jedenfalls 2024 nicht.

Denn das Angebot sei nachweislich bei Millionen Menschen beliebt, „eine absolute Erfolgsgeschichte“, ein Instrument zur Verkehrswende und oberdrein ein Element des sozialen Zusammenhalts im Land. Bund und Länder hätten sich bereit erklärt, die für 2023 eingeplanten, aber (wegen des späten

Im Wortlaut

Der letzte der sechs Beschlüsse der VMK vom 22. Januar 2023 lautet:

„6. Die Verkehrsministerkonferenz beschließt, ... dass der monatliche Ticketpreis von 49 Euro im Jahr 2024 beibehalten wird. Sollte sich im weiteren Jahresverlauf auf Basis neuerer Zahlen herausstellen, ob ein Defizit in der Einführungsphase konkret zu erwarten ist, wird sich die Verkehrsministerkonferenz zeitnah damit befassen.“

NaNa-Brief 23.01.2024 (msa)

Starttermins am 1. Mai) nicht benötigten Ausgleichsmittel auf die notleidende Finanzierung des D-Tickets im Jahr 2024 zu übertragen.

Krischer sprach diesbezüglich von einem „Riesenfortschritt“, wies aber auch auf das „atmende und lernende System“ hin, das sich nach dieser gewaltigen Tarifreform erst einmal zurechtrucken müsse.

„Die Menschen können sicher sein, dass es planbar sein wird, dass es verlässlich bleibt“, lautete das Mantra in der saarländischen Fassung. „Eine Debatte über eine Preiserhöhung ist nicht wirklich kundengewinnend“, unterstrich Hermann die nicht nur baden-württembergische, sondern allgemein vorgetragene Sicht.

Gerade aber auf Neukunden komme es an, um die Gesamtmasse in der Einnahmeverteilung deutlich zu erhöhen, wie die Podiumsteilnehmer erläuterten. 1,7 Millionen Neukunden bedeuteten knapp eine Milliarde Euro jährlich mehr im System, rechnete Hermann vor. (Wobei anzumerken ist, dass diese Rechnung auf dem Tarifniveau von Vollzahlern fußt. Bei Jobticket und erst recht beim Studierendenticket müssten weitere Vertriebsfolge hinzutreten, um eine Milliarde Euro Zusatzeinnahmen zu generieren.)

Verknüpft wird das Versprechen „keine Tarifierhöhung 2024“ mit der vagen Aussicht, dass es „möglichst auch im übernächsten Jahr“ nicht teurer werden soll.

Darauf sowie auf die Sicherstellung der öffentlichen Kofinanzierung konzentrieren sich nun die Bemühungen der Verkehrsministerkonferenz.

Zusätzlich seien weitere Tarifprodukte in Arbeit, aber alles Schritt für Schritt, sagte Krischer auf Nachfrage von Kollegen. So sei etwa eine bundesweite Fahrradkarte denkbar. Alle diese Verbesserungen stünden aber im Schatten des „wichtigsten Tarifs im deutschen Nahverkehr“.

Ein D-Ticket Schüler bzw S-Ticket-Sozial hält Krischer angesichts der föderalistischen Rahmenbedingungen und zersplitterten Zuständigkeiten für ausgeschlossen.

Zug um Zug werde nicht nur an der Produktpalette gearbeitet, sondern auch daran, verlässliche Rahmenbedingungen mit dem Bund zu schaffen und damit verlässliche Rahmenbedingungen auch für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger, betonte sein südwestdeutscher Kollege Hermann. Dessen Haus hat den Aufgabenträgern nach Hermanns Angaben gerade erst versichert, dass die Finanzierung für 2024 steht. U.a. die BW-Landkreise hatten gegenteilige Befürchtungen artikuliert und damit gedroht, „kein eigenes Geld in die Hand zu nehmen“ (s. Beitrag in diesem Heft sowie [\(NaNa-Brief 3/24\)](#)).

Bei genauerem Hinsehen bemerkt man allerdings weitere Stolpersteine auf dem eben noch als verlässlich ausgemalten Weg – über jene Unsicherheit hinaus, ob und wie viel Neukunden gewonnen werden können.

Klar ist im Grunde nur eines: Dass es seitens des Bundes und der Länder die (allerdings noch nicht gesetzlich fixierte) Zusage gibt, jährlich drei Milliarden Euro Zuschuss für den D-Ticket-Ausgleich bereitzustellen. So viel – aber auch nicht mehr.

- Ab hier beginnen die Unsicherheiten. Ob dieser Deckel aus Inflationsgründen vielleicht angehoben würde? Oliver Krischer werweist auf die MPK, die sich hier klar verhalten habe. Es gebe für alle ersichtliche Herausforderungen in den Haushalten, alles andere sei Spekulation.
- Ob der zeitlich begrenzte Bundeszuschuss für das Jobticket verlängert wird? Petra Berg: Dieses Angebot werde beibehalten, ebenso wie das Studierendenticket.
- Auf Nachfragen des NaNa-Briefs räumte Christian Bernreiter (er übernimmt am 1. Januar 2025 turnusgemäß den VMK-Vorsitz) ein, dass es auch beim Übertrag der 350 Millionen Euro Bundesmittel vom Jahr 2023 auf das Jahr 2024 Unsicherheiten gibt. Ein belastbarer Haushaltstitel existiere noch nicht, lediglich die BMDV-Zusage, dass ein entsprechendes Gesetz in Vorbereitung sei. Von Seiten der FDP-Fraktion sei dazu Zustimmung signalisiert worden.
- Unklar ist dem Vernehmen nach wohl auch, ob der Bund die „übriggebliebenen“ 350 Millionen Euro auf seinen 2024er Zuschuss von 1,5 Milliarden Euro aufstockt – oder ob diese Summe mit dem 2024er Ansatz verrechnet wird. Auch deswegen müsse der Übertrag der Bundes- und Landeszuschüsse beim D-Ticket nicht nur fallweise besprochen, sondern gesetzlich gewährleistet werden, forderte Bernreiter. Das sei im Gebührenrecht generell üblich.
- Unklar ist bislang auch, wie lange der Bund sich bei nicht sehr teuren Details verhält, die aber trotzdem über den weiteren Vertriebsfolg mitentscheiden, etwa die weitere Kofinanzierung des Jobticket-Rabatts. (Beim VDV wird auf Nachfrage darauf verwiesen, dass der Vertriebsfolg eng damit

korreliert, dass den Fahrgästen „ein dauerhaftes und verlässliches Angebot“ zur Verfügung stehen („Vor allem beim Deutschland-Ticket Job sieht die Branche noch erhebliches Wachstumspotenzial, das es zu heben gilt.)

Für den BDO steht die ganze Kalkulation weiterhin auf wackligen Beinen. Die privaten Busunternehmen befürchten, dass den (Neu-)Kunden spätestens 2025 ein Preisschock droht, sollten Bund und Länder nicht eine ordentliche Schippe drauflegen. Und der BDO fürchtet, dass die Aufgabenträger aussteigen (müssen), weil der Staat nicht nachschießt. Deswegen komme der nächste Streit von Bund und Ländern, orchestriert von abermals schlechter Presse und weiter wachsender Politikverdrossenheit, „mit Sicherheit“.

Ob es staatliche Unterstützung bei der Vertriebswerbung geben soll, konnte während der auf 40 Minuten beschränkten Pressekonferenz nicht mehr gefragt werden. Das Angebot, schriftlich nachzuhaken, haben wir gestern Abend umgehend genutzt – aber von Krischers Pressestelle bis heute Mittag keine Auskunft erhalten.

Der VMK-Vorsitzende hatte am Ende der Veranstaltung vor allem die, wie er wörtlich sagte, „gute Botschaft“ zusammenzufassen: „Preisstabilität für das wichtigste Produkt im ÖPNV 2024!“

Wobei auch hier eine vorsichtige Einschränkung gilt, blickt man im gestrigen VMK-Beschluss auf den allerletzten Satz: „Sollte sich im weiteren Jahresverlauf auf Basis neuerer Zahlen herausstellen, ob ein Defizit in der Einführungsphase konkret zu erwarten ist, wird sich die Verkehrsministerkonferenz zeitnah damit befassen.“

NaNa-Brief 23.01.2024 (Markus Schmidt-Auerbach)

POLITIK

Haushalt steht – Bundesförderung für alternativ angetriebene Busse läuft aus

Bereits gestellte, aber noch nicht bewilligte Anträge auf Förderung gemäß der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) dürfen nicht mehr bewilligt werden.

Der Haushaltsausschuss des Bundestags winkte in der abschließenden Bereinigungssitzung am 18. Januar 2024 die entsprechende Vorlage des Bundesfinanzministeriums (BMF) ohne Änderungen durch.

Zwar sind in dem Haushaltstitel – der im stark zusammengestrichenen Klima- und Transformationsfonds (KTF) angesiedelt ist – auch Mittel für 2024 und Folgejahre vorgesehen, das Geld darf jedoch „ausschließlich zur Ausfinanzierung der bereits eingegangenen Verpflichtungen und zur Abwicklung der Programme verwendet werden“. Branchenbemühungen um eine Korrektur liefen damit ins Leere ([NaNa-Brief 3/24](#)).

Die Entscheidung zunächst des BMF und jetzt des Haushaltsausschusses kommt nicht unerwartet, zumal nach dem dann veröffentlichten Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zur Transparenz im Bundeshaushalt.

Laut VDV wurden schon vor einigen Monaten zahlreiche Förderabsagen mit fehlenden Haushaltsmitteln begründet. „Die Umstellung der Bus-Flotten und vor allem der Infrastrukturen bei den kleinen und mittleren Unternehmen in den Kommunen kommt damit schlicht zum Erliegen“, sagt Verbandsspräsident Ingo Wortmann voraus.

Gewiss seien knapp 6000 Förderbescheide in den letzten zwei Jahren bewilligt worden. „Doch angesichts von rund 35.000 ÖPNV-Linienbussen im Regelbetrieb, die noch nicht alle umgestellt sind, stellen sich grundsätzliche Fragen. (...) Die Zustimmung der Bundesregierung zur europaweit gültigen CO2-Flottengrenzwertverordnung, die 90 Prozent elektrische Stadtbusse ab 2030 vorsieht, erfordert einen Investitionshochlauf, der viele Jahre vorher ansetzen muss.“ Wortmann zufolge müssten die Mittel zur Förderung vielmehr aufgestockt werden.

Von den übrigen Vorschlägen des Finanzministeriums für den Verkehrsbereich wichen die Parlamentarier nur an sechs Stellen ab:

- Die Mittel für Ausrüstung des Schienennetzes und von rollendem Material mit dem Europäischen

Zugsicherungssystem ERTMS wurden um zusätzliche 50 Mio. Euro gekürzt.

- Die so frei gewordenen Mittel wurden bei der Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr eingesetzt, d.h. die dort vom BMDV vorgesehene Kürzung wurde um 50 Mio. Euro abgemildert.
- Die vom BMF zur kompletten Streichung vorgesehene Förderung von Fahrradparkhäusern wurde nun mit 10 Mio. Euro für 2024 und weiteren 45 Mio. Euro in den Folgejahren ausgestattet.
- Aufstockungen gab es im KTF für die forschungs- und entwicklungsorientierten Titel „Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Elektromobilität“ und „Entwicklung regenerativer Kraftstoffe“, teilweise gegenfinanziert aus dem Titel „Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur“.

Wie der Bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU) nach der Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom 22. Januar 2024 sagte, hat das BMDV in der gestrigen Beratung zugesagt, es werde zusätzlich eine Regelung geschaffen, um 350 Millionen Euro D-Tarif-Ausgleichsmitteln aus dem Jahr 2023 ins Jahr 2024 zu übertragen (s. Aufmacher).

Der Bundestag wird dem Haushalt voraussichtlich am 2. Februar abschließend zustimmen. Lässt sich der Bundesrat auf eine extreme Fristverkürzung ein, kann die Länderkammer noch am selben Tag grünes Licht geben.

NaNa-Brief 23.01.2024 (thr/msa)

Großer Bahnhof für die InfraGo – Aber nicht alle steigen ein

DB und BMDV haben gestern, 23. Januar 2024, zur sogenannten „Auftaktveranstaltung“ für die DB InfraGo AG geladen. Mit Verkehrsminister Wissing zeigte sich Konzernchef Lutz im Berliner Futurium über das Geleistete hocheifrig und gleichzeitig optimistisch für die weiteren Vorhaben. „Die Güterbahnen“ halten Jubel jedoch für derart „verfrüht“, dass der Wettbewerberverband seine Teilnahme abgesagt hat.

Die Euphorie der Rede von Richard Lutz sprang am Montag nicht unmittelbar aufs Publikum über. Neben Vertretern von Branche und Politik saßen durchaus viele, auch hochrangige DB- und BMDV'ler im Saal. Neben der obersten Hausleitung waren unter anderem zugegen (und wurden auch auf die Bühne geholt): der Parlamentarische Staatssekretär und Bundesschienenbeauftragte Michael Theurer, die beamtete Staatssekretärin Susanne Henckel sowie Benedict Janich, der im BMDV die Steuerungsgruppe Transformation DB AG leitet.

Bei ihnen und vielen anderen bedankte sich der Topmanager ausdrücklich dafür, dass sie sich in den vergangenen Monaten dem „Kraftakt“ der InfraGo-Gründung sowie einem „umfassenden inhaltlichen Programm für die Bewirtschaftung der Infrastruktur“ gewidmet hätten. „Und hier ist vielleicht auch mal ein kleiner Applaus ...“, musste Lutz die Anwesenden bitten.

Dass die einzelnen Beteiligten in ihrer jeweiligen Aufgabe intensiv mit der im Koalitionsvertrag versprochenen „gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte“ befasst waren, dafür viel Zeit und Mühen investierten, wird wohl niemand in Abrede stellen. Spürbar war allerdings, dass insbesondere einige Branchenverbände und Teile der Politik außerhalb des BMDV einen Festakt dieser Dimension

DURCHSAGE



„Ich lade Sie alle ein. Bleiben Sie konstruktiv-kritisch, aber eben konstruktiv-kritisch.“

Bundesverkehrsminister Volker Wissing bei der InfraGo-Startveranstaltung am 22. Januar 2024 im Berliner Futurium

| NaNa-Brief 23.01.2024 (jgf) | Foto: Julius G. Fiedler

für deutlich verfrüht halten.

Noch sind zu viele Fragen offen, noch ist unklar, ob die neue InfraGo halten kann, was sie verspricht. Weniger Selbstlob und mehr Fokus darauf, wo es noch etwas zu tun gibt, das wäre schön gewesen, äußerten Teilnehmer gegenüber dem NaNa-Brief.

Neue Begriffe für das, wofür eine Staatsbahn steht

Indes, auf der Bühne herrschte ausdrückliche Freude über das Erreichte und ungetrübte Zuversicht auf das Kommende. Bahnchef Lutz dankte Wissing für dessen überlegtes und fundiertes Vorgehen beim Thema Schieneninfrastruktur: „Aktionismus um des Aktionismus Willen lag Ihnen fern.“ Dem Verkehrsminister attestierte der Vorstandsvorsitzende die Wissing'schen drei M: „Mut, Miteinander, Machen“.

Der FDP-Politiker reagiert auf die fast peinlich anmutende Huldigung von DB-Chef Richard Lutz, indem er sich für die „freundlichen Worte“ schlicht bedankte und dann betonte, er habe eine DB erlebt, die „von Anfang an ... selbstkritisch und offen, um eine schonungslose Analyse durchzuführen“ gewesen sei. Beeindruckt habe ihn, dass viele „klar und deutlich gemacht haben, dass ihnen die Bahn nicht nur ein berufliches Anliegen ist ..., sondern dass hier mit Leidenschaft für einen Verkehrsträger gearbeitet wird“.

Dieser Aufbruch, diese Leidenschaft wird offensichtlich nicht zuletzt mit einer neuen Sprachregelung ausgedrückt. Demnach soll die DB InfraGo

- auf 40 „Hochleistungskorridoren“ bis 2030 mehr als 4.000 enorm belastete Streckenkilometer jeweils gebündelt von Grund auf sanieren,
- rund 25.000 Streckenkilometer des Flächennetzes schrittweise modernisieren, um den Anlagenzustand und damit die Betriebsqualität in der Fläche zu verbessern,
- aus den heutigen Bahnhöfen ganzheitlich attraktive „Zukunftsbahnhöfe“ entwickeln, beginnend mit der Riedbahn,



Intelligent Urban Transport Systems

14.–16. Mai 2024
Messe Karlsruhe

Fachmesse | Konferenz | Netzwerken

NEXT STOP IT-TRANS!
Jetzt Ticket sichern:



+++ Künstliche Intelligenz +++ Bezahlung & Ticketing +++ Cybersecurity +++ Daten-Standards & Governance +++
Digitale Transformation +++ 5G & Telekommunikation +++ Shared Mobility & Mobility as a Service +++ Autonome Mobilität +++

it-trans.org

Unter der Schirmherrschaft von



Partner



Veranstalter



- im Bestandsnetz die Kapazität schnell erweitern,
- dabei zugleich dessen Leistungsfähigkeit ausbauen, unter anderem mit zusätzlichen Überleitstellen, mehr Überholmöglichkeiten für Züge und zusätzlichen Signalen, um den Blockabstand zwischen den Zügen zu verringern sowie
- die Serviceeinrichtungen für die Vor- und Nachbereitung von Zugfahrten, insbesondere Abstellgleise, neu bauen und bestehende Einrichtungen erweitern.
- Bis 2030 will die DB InfraGO AG viele weitere Strecken digitalisieren und damit mehr Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur schaffen. Dem Unternehmen hat die DB außerdem den Strecken-Neu- und -Ausbau für den Deutschlandtakt als Ziel aufgegeben.

Auf der „Auftaktveranstaltung“ war davon allerdings kaum die Rede. Der Fokus der Wortbeiträge lag klar auf Korridorsanierung und Bestandsmodernisierung. Gegenüber dem NaNa-Brief bekräftigte Minister Wissing im Anschluss mit Blick auf 4.000 hochbelastete Netzkilometer: „Das Wichtigste ist jetzt, dass dieses Kernnetz saniert wird. Das hat für uns absoluten Vorrang.“

Parallel arbeite man am Bedarfsplan, der die geplanten Neu- und Ausbauprojekte auflistet – „nach den finanziellen Möglichkeiten“, wie der Politiker einschränkte. Nach der Bereinigungssitzung im Bundeshaushalt steht nun fest, dass die Haushaltsmittel für Baukostenzuschüsse an die DB im Haushalt 2024 nur noch 1,7 Milliarden Euro betragen werden. Damit liegen sie nicht nur unter dem Wert des Vorjahres, sondern auch deutlich unter den ursprünglich für 2024 geplanten 2,3 Milliarden Euro.

Infrastrukturfonds – Politik bremst, DB drängt

Indes machte Wissing deutlich, dass die Finanzierung für alle 2024er Vorhaben gesichert sei, darunter die Sanierung des Pilotkorridors Riedbahn. Auch im Finanzierungshorizont bis 2027 seien von den ursprünglich zugesagten zusätzlichen 39,5 Milliarden Euro immerhin 31,5 Mrd. EUR finanziert.

Davon stammen 11,5 Milliarden Euro aus der Lkw-Maut und 20 Milliarden Euro aus den geplanten DB-Eigenkapitalerhöhungen. Weiter müsse aber das Ziel sein, wieder den geplanten Finanzierungspfad zu erreichen.

Bereits Staatssekretär Theurer hatte den von der Beschleunigungskommission Schiene vorgeschlagenen Infrastrukturfonds als kurzfristig unrealistisch deklariert ([NaNa-Brief 3/24](#)).

Auf kurze Sicht sei ein solcher Fonds nicht zu machen, sagte nun auch Verkehrsminister Wissing und ergänzte: „Dass das jetzt in dieser Situation nicht einfach umzusetzen ist, ist allen klar. Wahrscheinlich brauchen wir dafür auf der Verfassung fußende 2/3-Mehrheitslösung.“ Er finde aber, ein Infrastrukturfonds ein Thema sei, „über das man in der Gesellschaft diskutieren muss“.

Dass ein Infrastrukturfonds „am kurzen Ende nicht geht“, entspricht auch der Einschätzung von Tobias Heinemann, DB-Beauftragter für die gemeinwohlorientierte Schieneninfrastruktur. Langfristig sei ein derartiges Finanzierungsinstrument jedoch „unverzichtbar“ und müsse das Ziel bleiben, appellierte er an die Politik. Bis dahin müsse man sich bemühen, „die Finanzierung zu vereinfachen, in ganz wenige Töpfe packen“.

Heinemann regte drei Töpfe für alle Schienenmittel an, die alle in einer langfristigen, überjährigen Finanzierungsvereinbarung geregelt sein sollten. Diese Systematik müsse alles ablösen, was heute an Finanzierungstöpfen bestünde. Alle Vorhaben der InfraGo könnten nur umgesetzt werden, wenn die

DURCHSAGE



„Jetzt ist für uns Showtime!“

Der DB-Vorstandsvorsitzende Richard Lutz schwört am 22. Januar 2024 im Berliner Futurium die Infrastruktursparte und den von ihm geführten Konzern darauf ein, die geplanten und angekündigten Maßnahmen der InfraGo wirklich umzusetzen.

dazugehörige Vereinbarung zustande komme. „Wenn wir am Ende des Jahres dastehen und am Ende keine neue Finanzierungsvereinbarung haben, wird man uns zurecht fragen: Wir geben Euch mehr Geld, kriegt ihr das nicht verbaut?“

Für wichtig hält Heinemann dabei auch, dass die Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), die seit Monaten im Verkehrsausschuss des Bundestages festhängt, „so schnell wie möglich“ beschlossen würde. Der DB-Vorstand gehe in Vorleistung, zeichne „jeden Tag, jede Woche jetzt Sachen frei, in der festen Erwartung, dass irgendwann die Förderung für den Instandhaltungsaufwand auch kommt“.

Zur Sprache brachten die Akteure auf der Bühne auch die Steuerungsinstrumente, mit denen das BMDV mehr Kontrolle über „seine“ Infrastruktur erhalten möchte. Etwa den „Infraplan“, für den nun eine „Beta-Version“ für November 2024 angekündigt ist, oder den Sektorbeirat, der Mitte des Jahres seine Arbeit aufnehmen soll.

Gäste gießen Wasser in den Wein oder kommen erst gar nicht

Verschiedene Verbände sind skeptisch bezüglich der verheißenen Verbesserungen, ob nun im heutigen, ob im künftigen Zuschnitt der InfraGo. Zum einen richtet sich grundsätzliche Kritik gegen die Konstruktion als solche, zum Teil gegen die praktische Umsetzbarkeit der Maßnahmen.

- Grundsätzliche Zweifel an der Gemeinwohlorientierung der neuen Gesellschaft hegt beispielsweise Mofair. InfraGo bleibe Teil eines gewinnorientierten Konzerns, die Gesellschaft – wie ihre Vorgängerunternehmen – sei über Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge der gewinnorientierten DB-Holding untergeordnet. Dieses Verhältnis bilde sich dort u.a. darin ab, dass das Vorstandsressort Infrastruktur weiterbestehe. Mofair resümiert, „bei der Schieneninfrastruktur herrscht der Konzern und nicht das Gemeinwohl“. Echte Umstrukturierungen zeichneten sich nicht ab, insbesondere weder die finanzielle noch die personelle Entflechtung der zusammengeführten ehemaligen Gesellschaften DB Netz und DB Station & Service. Die Wettbewerbsbahnen im Personenverkehr befürchten daher, dass sich – trotz aller Beteuerungen – an der Struktur, die das Schienennetz ins Schlamassel geführt hat, nichts ändert.
- Viele Kritiker betrachten auch die mit Unsicherheiten behaftete staatliche Finanzierung als ernstes Problem. So sind neben den Mitteln für den Neu- und Ausbau bei der DB bei der Kürzungsrunde des Haushalts 2024 auch Zuschüsse für die Digitalisierung der Schiene unter die Räder gekommen. Ein Ausgleich dieser Mittel aus den DB-Eigenkapitalerhöhungen scheint wenig wahrscheinlich. Allem Anschein nach werden die geplanten 20 Milliarden Euro vor allem in die Sanierungen fließen. Jeweils 5,5 Milliarden Euro davon sind vom Bundestag für die Jahre 2024 und 2025 ein-

SIE MÖCHTEN WISSEN, WAS DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT BEWEGT?

Mobility Impacts liefert Ihnen die Antworten!

JETZT KOSTENLOS ABONNIEREN!

www.mobility-impacts.de/mobilitaet-bestellen

DURCHSAGE



„Richard Lutz hat gesagt: ‚Die Infrastruktur ist zu alt, sie ist zu störanfällig, und sie ist zu voll.‘ Gesellschaftsrechtliche Veränderung führt aber nicht dazu, dass sie jünger wird, weniger störanfällig und weniger voll.“

DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber übt am 22. Januar 2024 im Berliner Futurium vorsichtig und indirekt Kritik daran, dass das Verkehrsministerium in der Öffentlichkeit den Eindruck zu erwecken versucht, mit der Gründung der DB InfraGo werde schon alles besser.

NaNa-Brief 23.01.2024 (thr) | Foto: Julius G. Fiedler

geplant. Ob die nächste Bundesregierung die Eigenkapitalerhöhungen aufgreift und weiterführt, bleibt abzuwarten.

- Darüber hinaus sind die Eigenkapitalerhöhungen nicht unumstritten. So könnten sie u.a. dem DB-Konzern – und damit auch seinen Wettbewerbssparten – Vorteile bei der Kapitalbeschaffung bieten. Auch seien die Steuerungsmöglichkeiten des BMDV begrenzter, wenn die Mittel direkt in den Konzern fließen. Im Grunde besteht Einigkeit, dass das nur die zweitbeste Lösung ist.
- An den Steuerungsinstrumenten selbst bestehen ebenfalls Zweifel. Der „Infraplan“, für den kürzlich ein Konzept vom BMDV herumgeschickt wurde, soll nach österreichischem Vorbild erstellt werden. Das BMDV kündigt an, auch Finanzierungselemente einzuflechten. Nach dem, was sich abzeichnet, fehlen allerdings im Vergleich zu Österreich als zentrale Elemente die gesetzesartige Verbindlichkeit und Finanzierungsabsicherung.
- Die Umsetzbarkeit der Korridorsanierung hatte etwa Baupräsident Peter Hübner bezweifelt. Das angepeilte Bauvolumen lasse sich in den wenigen Projektmonaten kaum verbauen, die operativen Schwierigkeiten seien so hoch, dass selbst große Baukonzerne die Finger von den Aufträgen ließen ([NaNa-Brief 3/24](#)). Zwischenzeitlich hat es hierzu ein Treffen von Hübner mit dem DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber gegeben. „Man ist nicht immer einer Meinung, aber gerade deshalb muss man im Dialog bleiben, um eine gemeinsame Lösung zu finden!“, hieß es im Anschluss seitens des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie (HDB).

Der Wettbewerberverband „Die Güterbahnen“ (NEE) zog angesichts dieser Konstellation und absehbar geringen Effekten der Korridorsanierungen (s. Kasten) ein aus seiner Sicht konsequentes Fazit: Der Gemeinwohlauftrag aus dem Koalitionsvertrag sei noch lange nicht erfüllt, der „Zeitpunkt der Veranstaltung“ zu früh.

Deshalb blieben seine Verbandsvertreter der gestrigen „Auftaktveranstaltung“ demonstrativ fern. Gleichwohl bleibt auch die NEE mit der DB im konstruktiv-kritischen Dialog. Beim DB-Symposium zu Wettbewerb & Regulierung im Eisenbahnsektor am Donnerstag dieser Woche, 25. Januar 2024, wird

Verkehrswachstum überrundet Sanierungseffekt

Den Effekt der „Korridorsanierungen“ auf die kurzfristige Pünktlichkeit zieht jetzt ein Bericht im „Spiegel“ in Frage. Bis 2028 „werde die ‚Generalsanierung Korridore‘ die Pünktlichkeit gerade einmal um 1,8 Prozentpunkte verbessern“, meldet das Magazin in seinem jüngsten Heft unter Berufung auf ein DB-Gutachten vom 18. Oktober 2023.

Dagegen wirken minus 2,3 Prozentpunkte durch zusätzlichen Verkehr, minus 0,7 Prozentpunkte durch Baustellen und minus 0,4 Prozentpunkte durch zu dem Zeitpunkt immer noch veraltete Anlagen. Die DB kommentierte Interna „wie immer nicht“.

NaNa-Brief 23.01.2024 (jgf/msa)

Neele Wesseln, die Co-Geschäftsführerin der „Güterbahnen“, mit dem Chef der neuen DB InfraGo Philipp Nagl über die „Kapazitätszuweisung der Zukunft“ diskutieren. Weiter nehmen Staatssekretärin Henckel sowie Wilhelm Eschweiler, Vizepräsident der Bundesnetzagentur, teil.

NaNa-Brief 23.01.2024 (Julius G. Fiedler/thr/msa)

MARKT

Hermann strebt Gesetzesregelung für D-Ticket Jugend BW an

Das Ticket zum Tarif von 365 Euro jährlich gilt seit dem 1. Dezember 2023 für alle Menschen im Land bis 21 Jahre, für Azubis, Studierende und Freiwilligendienstleistende auch bis 27 Jahre. Bislang trägt das Land 70 Prozent des Ausgleichs auf freiwilliger Basis, ähnlich wie beim Vorläufer, dem Jugendticket BW.

„Für den Zeitraum nach 2025 streben wir die Überführung in eine gesetzliche Regelung an“, kündigte Landesverkehrsminister Winfried Hermann nun in einem Namensbeitrag für die „Landkreisnachrichten“ des Landkreistages BW an.

Auch beim „normalen“ D-Ticket sei das Land bereit, „die Hälfte der Kosten auf Dauer zu finanzieren“. Allerdings müsse der Bund seinen Anteil ebenfalls dauerhaft absichern. Bislang hat der Bund in § 9 RegG eine Ausgleichspflicht für das D-Ticket lediglich für die Jahre 2023 bis 2025 fixiert (NaNa-Brief 3/24).

Neben der Bereitschaft, den Landeszuschuss gesetzlich zu fixieren, unterstrich der Grünen-Politiker auch die Bereitschaft zu Tarifsteigerungen beim D-Ticket, indem er sich hinter den MPK-Beschluss vom 6. November 2023 stellte. Die Ministerpräsidenten hatten zur Finanzierung der 2024er Lücke beim D-Ticket-Ausgleich eine Tarifierhöhung ins Spiel gebracht, die Weiterführung des D-Tickets allerdings auch an die Bedingung geknüpft, dass der Bund den 2023 nicht benötigten D-Ticket-Ausgleich auf das Jahr 2024 überträgt. Hier stehen Beschlüsse noch aus (s. Aufmacher).

Die MPK setzt zudem auf eine Nachfragesteigerung. Hier gibt es zwischenzeitlich eine Verabredung für ein D-Ticket Uni ab dem Sommersemester 2024 ([NaNa-Brief 50+51/23](#) und [NaNa-Brief 48+49/23](#)), außerdem ein Wachstumsszenario, worauf die Länderverkehrsminister aufbauen (s. ebenfalls im Aufmacher).

NaNa-Brief 23.01.2024 (msa)