

## DIE AKTUELLEN THEMEN

**Macht mehr daraus!** • • Sondervermögen Infrastruktur effizient einsetzen • • **7 Gründe für die Entflechtung** • • Gegenargumente verfangen nicht • • **Vorsicht bei der Trassenbestellung** • • Was hält das System aus • • **Weniger Bling-Bling** • • Teleste Systems neues Fördermitglied

## Macht mehr daraus! Sondierungspapier lässt Reformeifer vermissen

Deutschland hat gewählt, mit hoher Wahlbeteiligung. Nach einer langen Nacht stand die Sitzverteilung fest, und in Windeseile machten sich die Vertreter von Union und SPD an die Arbeit. Mit dem Vorschlag für eine Bereichsausnahme der Schuldenbremse für Verteidigung und ein gewaltiges „Infrastruktur“-Sondervermögen von bis zu 500 Milliarden Euro platzte eine ziemliche Bombe. Jedes Politikfeld fragt sich seitdem, inwiefern man nicht auch „Infrastruktur“ bewirtschaftete, um entsprechende Ansprüche erheben zu können.

Das wenige Tage später bekanntgemachte Sondierungspapier schien dagegen eher wie ein eher müder Nachklapp, dem man anmerkt, dass die Sondierer schnell fertig werden mussten. Der Verkehr kommt als einer der Bereiche des geplanten Sondervermögens „Infrastruktur“ vor – neben vielen anderen Bereichen. Erhielte die Schiene daraus einen angemessenen Anteil, wäre das sehr willkommen.

Die Sondierer geben an, dass sie über „die Fortsetzung des Deutschlandtickets sowie den Ausbau und die Modernisierung



Füllt sich nun mit 630 neuen und wiedergewählten Abgeordneten: Der Bundestag.

Foto: Deutscher Bundestag / Jörg F. Müller

des Öffentlichen Personennahverkehrs“ „beraten“ wollen. Das dürfte auch das mindeste sein.

Die Absenkung der Stromsteuer und die geplante Reduktion der Netzentgelte würden auch den elektrischen Zugverkehr entlasten – allerdings wäre der Aufwand gewaltig und hätte man es hier höchstens mit einem „Kollateralnutzen“ zu tun.

Dem völlig entgegen steht die Wiedereinführung des Agrardiesels, die fossile Antriebsarten weiter stützt, oder die Erhöhung der Pendlerpauschale. Diese erhöht den Anreiz zu einer weiteren Zersiedelung und wird sicher die Verkehrsnachfrage im Umfeld der Ballungsräume erhöhen. Zur Finanzierung von deren Bedienung sagt man aber nichts.

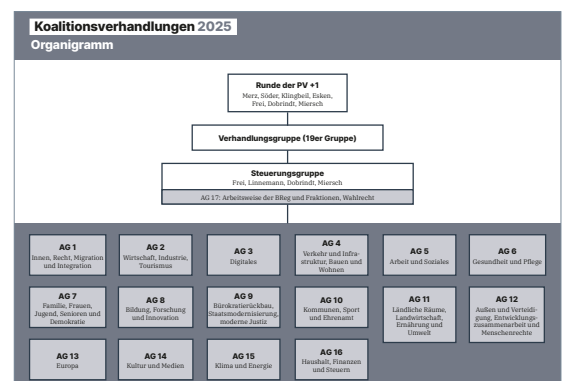
Das grundsätzlich gute Bekenntnis der künftigen Koalitionäre zur erleichterten Fachkräfteeinwanderung und zur Anerkennung von Berufsabschlüssen kann auch und gerade dem öffentlichen Verkehr nutzen. Es muss aber genauer gefasst werden.

Dass die Klimaziele von Union und SPD bekräftigt werden, ist sehr gut. Aber für diesen Passus gilt allgemein wie für die Verkehrspolitik im Besonderen: Das Sondierungsergebnis hat genügend Raum für die Verhandler in der AG4 gelassen, den diese – übrigens weit überwiegend keine VerkehrsexpertInnen – nun füllen müssen.

*War mal im Verwaltungsrat eines Schienenfahrzeugherstellers – Friedrich Merz, ein Eisenbahnfreund?*



Foto: Sandra Halank, CC BY-SA 4.0



Grafik: CDU

*So wird der Koalitionsvertrag ausgehandelt.*

## Sondervermögen Infrastruktur effizient einsetzen

### Zentrales (Netz-)Infrastruktur- ministerium schafft Überblick

Das „Sondervermögen Infrastruktur“, um das zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses „Weichen stellen“ noch heftig gerungen wird, kann für die Schiene den seit Jahren erhofften Befreiungsschlag bedeuten.

**Zusätzliche Mittel müssen „echt“ zusätzlich sein**

Entscheidend wird sein, dass Mittel für die Schiene wirklich „zusätzlich“ zur Verfügung gestellt werden, wie einer der geistigen Väter des Sondervermögens, Jens Südekum, gemahnt

*Legt auf die „Zusätzlichkeit“ großen Wert: Ökonom Jens Südekum.*



Foto: Raimond Spekking / CC BY-SA 4.0

hat. Die Vergangenheit lehrt, dass die Versuchung immer groß war, in vergleichbaren Situationen die Titel im Kernhaushalt abzuschmelzen.

Dazu passt, dass die Mittel gerade bei der Schieneninfrastruktur geschickt auf die Jahre bis 2036 verteilt werden müssen: Gibt es zu früh zu viel, sind die notwendigen Kapazitäten bei der Bahn- und Bahnbauindustrie noch gar nicht geschaffen, und die Projekte würden einfach nur teurer werden.

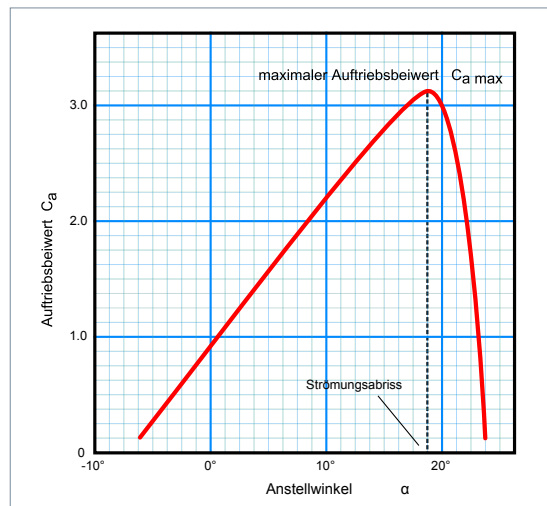
Für den Ende des Zwölfjahreszeitraums muss ein „langsameres Ausschleichen“ gewährleistet werden, zusammen mit einer behutsamen Übernahme in den Kernhaushalt. Denn auch die mit dem Sondervermögen neu errichtete oder sanierte Infrastruktur wird nicht einfach bis ans Ende aller Tage „da“ sein, sondern muss auch instandgehalten werden und erfordert gelegentlich Ersatzinvestitionen. Auch nach seinem Auslaufen darf es keinen „Strömungsabriss“ geben.

Im Übrigen mag es auf dem ersten Blick paradox wirken, aber *gerade* die gewaltige Größenordnung des Sondervermögens kann helfen, dass die Mittel künftig effizienter eingesetzt werden. Just jetzt sind maximale Kostendisziplin und -kontrolle erforderlich. Diese erreicht man nicht über ein „Weiter-So“ mit immer noch mehr Einzelfallüberprüfungen, sondern eher durch prozessuale und strukturelle Reformen:

### Überjährige Planungssicherheit erreichen

Ein gewaltiges Hindernis der Infrastrukturfinanzierung in den vergangenen Jahren war das Jährlichkeitsprinzip der Haushaltsfinanzierung. Zwar gibt es mit der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III)“ ein auf zehn Jahre befristetes Vertragswerk zwischen Bund und den Infrastrukturunternehmen der DB AG, aber dieses ist angesichts der gewaltigen Nachholbedarfe nicht ausreichend dimensioniert. Darüber hinausgehende Mittel sind nach wie vor der Zufälligkeit jährlicher Haushaltsbeschlüsse unterworfen. Diese Unsicherheit führt zu extrem teurer „Manufakturarbeit“ und ebenso kostenintensiven und planungsfeindlichen Repriorisierungen nach Kassenlage.

Das Sondervermögen muss nun so ausgestaltet werden, dass Bahnindustrie und -bauindustrie die notwendigen Kapazitäten nachhaltig aufbauen. Damit sind sowohl die Beschaffung von Großmaschinen gemeint als auch die langfristige Ausbildung und Bindung von Fachkräften für Planung, Durchführung und Abnahme komplexer Projekte. Das gilt sowohl für den Erhalt als auch den Ausbau des Netzes. Explizit mit eingeschlossen sind seine dringend notwendige Digitalisierung und weitere Elektrifizierung.



Grafik: GRAHAMUK, Kino, ChaosNil, Interior / CC BY-SA 3.0

*Darf nicht passieren: Strömungsabriss bei der Infrastrukturfinanzierung.*

### Bund und DB unterzeichnen größtes Modernisierungsprogramm für das Schienennetz: 86 Milliarden Euro für Erhalt und Modernisierung

14.01.2020 11:00 | Kategorie: News DB Economy

Zehn Jahre Planungssicherheit • Kunden profitieren • Grundlage für aktiven Klimaschutz im Verkehr

Fundament für eine starke Schiene in Deutschland: Bis 2030 fließt die Rekordsumme von 86 Milliarden Euro in den Erhalt und die Modernisierung des bestehenden Schienennetzes. Damit werden Gleise und Bahnhöfe, Stellwerke und Energieversorgungsanlagen erneuert.

Heute unterzeichneten Bundesverkehrsminister **Andreas Scheuer**, der Vorstandsvorsitzende der DB AG **Richard Lutz** sowie DB-Infrastrukturvorstand **Ronald Pfeiffer** im Beisein von Bundesfinanzminister **Olaf Scholz** den Vertrag über die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III).

Von den Gesamtmitteln trägt der Bund 62 Milliarden Euro. Die DB steuert 24 Milliarden Euro Eigenmittel zu. Damit stehen durchschnittlich 8,6 Milliarden Euro pro Jahr für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung zur Verfügung. Das sind 54 Prozent mehr als im vergangenen Planungszeitraum.

Screenshot: DB IR

*Als man noch glaubte, die LuFV III löse die Probleme: Meldung aus dem Jahr 2020.*



Foto: Plasser & Theurer

*Solche „Babys“ werden ohne Planungssicherheit nicht gebaut und nicht angeschafft.*

### **Sektorenübergreifendes (Netz-)Infrastrukturministerium schaffen**

Dazu passen weitergehende Überlegungen einiger der künftigen Koalitionäre sehr gut, ein neues „Superministerium für Infrastruktur“ zu bilden, das gezielt die „Leitungsbetriebe“, also die Netzwirtschaften, bearbeitet.

Neben die Zuständigkeit für Straßen- und Gleisnetze soll jene für die Energie- und Datennetze treten: Jeweils ähnlich gelagerte Herausforderungen beim Planungs- und Genehmigungsrecht könnten hier gebündelt bearbeitet und gelöst werden. *Best practices* bei Beschaffung und Durchführung von Bauprojekten und der Netzbewirtschaftung können ermittelt werden. Die verschiedenen Bereiche lernen so voneinander und werden gemeinsam effizienter. Gerade die Schiene hat einen enormen Aufholbedarf.

### **Unbundling auch bei der Schieneninfrastruktur**

Für die Schiene bedeutet das – wie heute schon bei der Straße und den Energie- und Datennetzen – eine strikte, auch und gerade eigentumsrechtliche, Trennung von der Netzinfrastruktur einerseits und der Dienstleistung, die darauf erbracht wird, andererseits. Die heutige DB InFrago AG soll in direktes Bundeseigentum überführt werden.

Das Unbundling bei der Schiene ist gerade jetzt entscheidend, um sicherzustellen, dass die zusätzlichen Mittel nicht dazu genutzt werden, Geld in den wettbewerblichen Teil des DB-Konzerns umzuleiten und damit bestehende Marktverzerrungen zu verstetigen. Die Mittel sind für die Infrastruktur gedacht – die sie dringend braucht – und dort, und *nur* dort, sollen sie ankommen.

Das Netz ist jeweils die neutrale „Benutzeroberfläche“, deren Zugang und Entgelte diskriminierungsfrei geregelt werden. Was bei der Straße und den Datenleitungen noch nie anders war und bei den Energienetzen seit fünfzehn Jahren geübte Praxis ist, muss auch für die Schiene gelten.



Foto: Kreuzschmabel, CC BY-SA 3.0

*Energie- und Stromnetze haben mehr gemeinsam, als man auf dem ersten Blick sieht.*



Foto: Volkswagen AG

*Volkswagen ist ein großer Straßenfahrzeughersteller. Aber ihm gehören die Straßen nicht.*

# 7 Gründe für die Entflechtung

## Effizienz nur mit Transparenz

### Finanzielle Transparenz

Mit der vollständigen Entflechtung verbunden wäre die Beendigung des Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrags zwischen der InFrago und der DB-Holding. So wird endlich transparent, wo im Konzern Geld verdient wird und wo nicht. Nach dem zeitgleichen Ende des Konzernprivilegs und des konzerninternen Kontrahierungszwangs muss die InFrago Dienstleistungen nicht mehr von Konzernschwestern oder der Holding zu überhöhten Preisen einkaufen. Zum ersten Mal wird die Infrastrukturgesellschaft selbst für sich verantwortlich, mit allen damit verbundenen Chancen.

### Bessere Steuerung durch den Bund

Nach der Beendigung des Beherrschungsvertrags kann der Bund auf eine GmbH in direktem Besitz besser einwirken und – mittels einer zügig zu erstellenden Eigentümerstrategie – die offensichtlich notwendige Steuerung bewerkstelligen. Der heutige Versuch, eine AG über eine AG zu steuern, die ihrerseits mit der InFrago einen Beherrschungsvertrag abgeschlossen hat, war dagegen von vornherein zum Scheitern verurteilt. Da helfen auch kein Infraplan, kein Sektorbeirat und kein Gemeinwohlbarometer.

### Prozessverbesserungen

Sie kann dann ihre Prozesse endlich für sich und für die Netznutzer optimieren, statt sie an den Erfordernissen des Konzerns auszurichten bzw. sie allein deshalb nicht zu verändern, weil Konzernrichtlinien dafür angepasst werden müssen, was nur über die Holding erfolgen kann.

Beispielsweise würde die Infrastrukturgesellschaft ihre Beschaffung künftig selbst in die Hand nehmen, anstatt sie umständlich und sachfern über die „Gemeinsame Beschaffung“ erledigen zu lassen. Bauprojekte würden von gesellschaftseigenen Juristen begleitet. Herausforderungen des Plan- und Genehmigungsrechts würden viel früher erkannt, Konflikte mit Bürgern vor Ort würden gar nicht erst hochkochen.

### Ende der Wettbewerbsverzerrung

Eine Entflechtung kappt ferner Anreize und Möglichkeiten, Gelder aus dem regulierten Monopolbereich der Infrastruktur,



Grafik: mofair / ChatGPT

So stellt ChatGPT „Transparenz im DB Konzern“ dar. Wie im richtigen Leben ist noch Luft nach oben.



Foto: cogdogblog, CC0

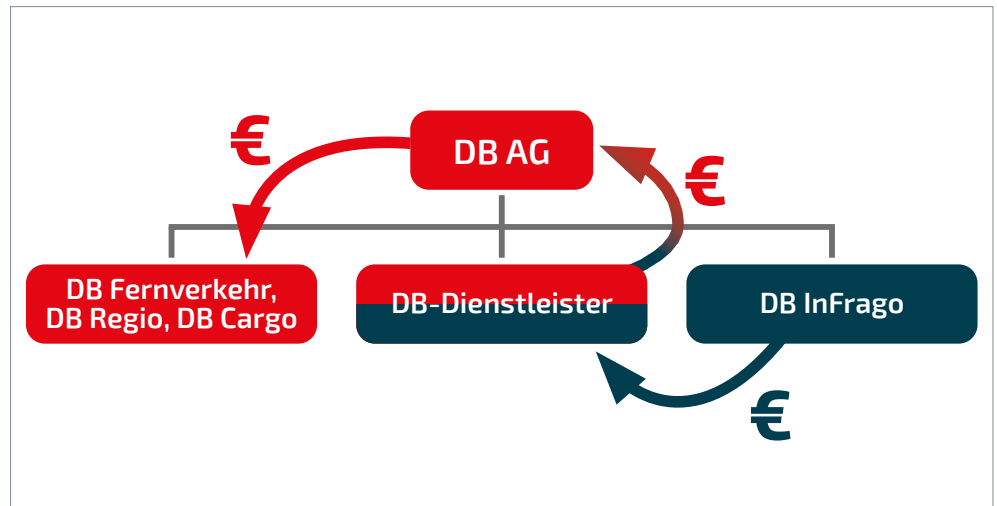
Schöne Idee: Aber mit einem „Gemeinwohl“-Barometer wird man die Eisenbahninfrastruktur nicht steuern.



Foto: Knut Rosenthal / CC BY-SA 3.0

Bahnsteig Pritzwalk-West: Dieser Bahnsteig eines nichtbundeseigenen Betreibers kostete nur ca. ein Viertel dessen, was derselbe bei der (damaligen) DB Station und Service gekostet hätte.

dem derzeit gewisse Einnahmen quasi „garantiert“ werden, auf dem Umweg über (Dienstleistungsgesellschaften und) die Holding zu den im Wettbewerb stehenden Töchtern zu verschieben. Von einem Ende dieser Praxis profitieren die Wettbewerber der DB-Transport- und Dienstleistungsgesellschaften, sowie die Steuerzahlenden – durch mehr Effizienz die Endkunden (Fahrgäste und Verlader im Güterverkehr).



Grafik: mofair

*Direkt von der Infrastruktur zu den Transportunternehmen darf das Geld nicht fließen. Aber im integrierten Konzern findet es heute wie Wasser seinen Weg.*

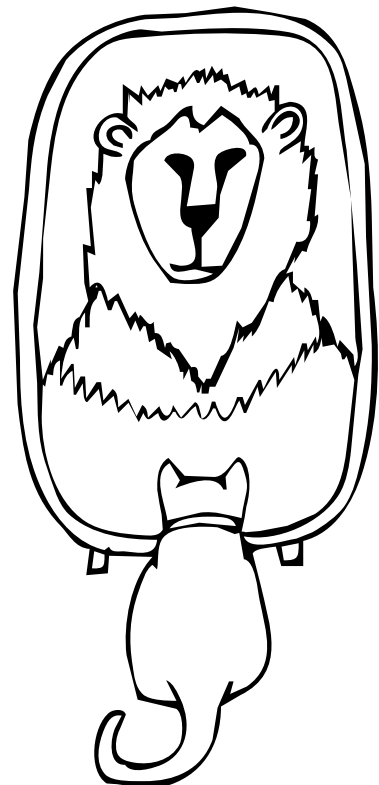
Ganz nebenbei würde die Entflechtung auch Bremsen bei der datengetriebenen Innovation lösen: Eine entflochtene Infrastrukturgesellschaft hätte kein Interesse mehr daran, Daten für sich zu behalten, sondern würde sie dem Markt zur Verfügung stellen. Neue Anwendungen könnten entwickelt werden.

### **Niedrigerer Regulierungsaufwand**

Die Infrastruktur bleibt auch dann, wenn sie vollständig vom Rest des Konzerns getrennt ist, ein natürliches Monopol. Sie muss auch künftig im Hinblick auf Netzzugang und -entgelte reguliert werden. Da aber durch die Herauslösung aus dem Konzernverbund die Anlässe zur Diskriminierung entfallen, wird es auch weniger Zugangsbehinderung und Verdacht auf Preismissbrauch geben. Die Regulierungsintensität kann abnehmen. Viele Fachleute aus der Regulierungsbehörde können sich dann entweder um die inhaltliche Steuerung der Gesellschaft (beim Bund) kümmern oder selbst „in die Produktion“ gehen.

### **Realistischerer Blick auf die Fähigkeiten der Eisenbahn**

Mit dem Ende des integrierten Konzerns werden auch die interne und externe Kommunikation von Monopol- und Wettbewerbsbereiche voneinander getrennt. Der Zwang, bei Infrastrukturprojekten immer eine Konzernlinie vertreten zu müssen, entfällt. Die Megalomanie („Wir können alles“) heutiger DB-Kommunikation, die unehrlich und unglaublich wirkt, wird verschwinden. Ehrliche Kommunikation wird ermöglicht, die ein realistisches Bild dessen vermittelt, was die Eisenbahn heute und in Zukunft leisten kann – und was gegebenenfalls auch nicht.



*Oft macht die Konzernkommunikation aus einer Katze einen Löwen.*

Grafik: Collin Knopp-Schwyn, Arlo Barnes, CC BY 3.0

**Insgesamt: Viel besseres Preis-Leistungs-Verhältnis**

Mehr Transparenz, bessere Prozesse, einfachere Steuerung und weniger Wettbewerbsverzerrung werden nicht nur die Wahrnehmung der Schieneninfrastruktur, sondern die Performance der Eisenbahn in Deutschland insgesamt spürbar verbessern.

Bei den politischen Entscheidern wird der Eindruck entstehen, dass es richtig ist, in die Eisenbahn als „das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts“ (Enak Ferlemann) zu investieren. So wird die Eisenbahn endlich Teil der Lösung der Herausforderungen des Klimawandels und ist nicht mehr selbst Problem.

War überzeugt, dass die Eisenbahn „das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts“ sein werde: Der frühere Bundesbeauftragte Enak Ferlemann.



Foto: Tobias Koch

## Gegenargumente verfangen nicht

### 7 Vorurteile gegen die Entflechtung widerlegt

**„Entflechtung löst nicht eines unserer akuten Probleme / löst nicht alle unserer Probleme.“**

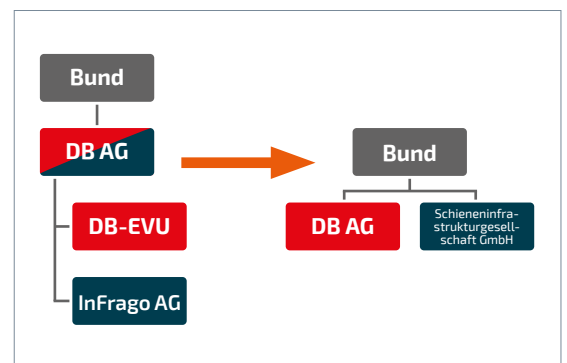
Das hat auch niemand behauptet. Weder kann die Entflechtung alle Probleme lösen, noch kann sie eines der drängenden Probleme allein lösen, wenn alles andere bleibt, wie es ist. Dass die Schiene über lange Zeit sträflich vernachlässigt worden ist und mehr Geld benötigt, haben mofair und die anderen Bahnverbände immer gesagt.

**Aber: Ohne die Entflechtung als Grundlage für echte Transparenz wird keines der bestehenden Probleme nachhaltig gelöst werden.**

Es besteht vielmehr die Gefahr, dass die Politik sich entnervt von der Eisenbahn abwendet und diese in den kommenden Jahren einen langsamen Tod stirbt.

**„Wir brauchen mehr Geld, dann verschwinden die Probleme.“**

Der erste Teil des Satzes ist richtig, aber allein mehr Geld wird es nicht richten. Seit mehr als zehn Jahren sind die Gesamtmittel für die Schiene stetig, auch inflationsbereinigt, gestiegen. Dennoch ist der Zustand der Eisenbahninfrastruktur und mit ihm des Systems so dramatisch wie nie. Das ist deutliches Zeichen dafür, dass neben dem Geldhahn auch andere Stellschrauben bedient werden müssen, um die Trendumkehr zu schaffen.



Grafik: mofair

Wo bitte ist hier die „Privatisierung“? Im Gegenteil: Die Infrastruktur kommt so direkt in das Eigentum des Bundes.



Foto: mofair

Sollte die Politik die Eisenbahn nicht mehr unterstützen, sehen Gleise irgendwann so aus.

**„Entflechtung gefährdet Arbeitsplätze.“**

Das ist eindeutig *falsch*. Der Eisenbahnarbeitsmarkt ist leer-gefeegt. Kein Akteur, weder in den Monopol- noch in den Wettbewerbsbereichen, kann es sich leisten, auf gutes Personal zu verzichten.

Umso wichtiger wäre es, die Beschäftigten in effizienten Strukturen zu beschäftigen. Dazu gehört etwa der Verzicht auf alle möglichen „Spiegel“-Funktionen bei der Holding. Wohl nicht zufällig wird die Zahl der Beschäftigten bei der DB AG (Holding) nicht genau ausgewiesen; man schätzt sie auf zwischen 5.000 und 7.000 Stellen. Bei der InFrago dagegen herrscht Arbeitskräftemangel.

Die Beibehaltung des spartenübergreifenden Arbeitsmarkts an sich steht einer vollständigen Entflechtung nicht entgegen. Wir plädieren aber mit anderen Partnern dafür, diesen offener zu gestalten, so dass auch Beschäftigte der Wettbewerbsbahnen davon profitieren können.

**„In Großbritannien ist die Privatisierung doch klar gescheitert.“**

In der Tat: Die Übertragung des Eisenbahnnetzes auf Privatinvestoren in Großbritannien war ein Fehler, der von der britischen Regierung längst korrigiert worden ist.

Nur: Die von uns vorgeschlagenen *Entflechtung ist nicht einmal ansatzweise eine Privatisierung*, ganz im Gegenteil: Die Schieneninfrastruktur soll wieder näher an den Staat gerückt werden – übrigens auch, um sie vor den Profitinteressen der Deutschen Bahn AG besser schützen zu können. Diese hat sich in den vergangenen Jahren gerade *nicht* gemeinwohlorientiert verhalten.

Daher: Wenn das britische Beispiel der Neunzigerjahre etwas bedeutet, dann ist es eher ein Argument für die Entflechtung statt eines dagegen.

**„Jetzt ist nicht die Zeit für Strukturdiskussionen.“**

Salopp gesagt: Es ist immer gerade ungünstig. Immer ist gerade ganz viel zu tun und sind die akuten Probleme übermächtig. Aber der Holzfäller muss sich die Zeit nehmen, seine Axt zu schärfen, statt weiter wie von Sinnen auf den Stamm einzuschlagen, wenn der Baum fallen soll.

Das Argument, Diskussionen würden die Beschäftigten verunsichern, ist nicht ganz von der Hand zu weisen, nur: Die Verunsicherung könnte schon jetzt kaum größer sein. Zu viele interne, immer erfolglose Managementreformen hat es in den



Foto: DB / Volker Emersleben

Üppigst mit Personal ausgestattet.  
Die DB Holding.



RAILTRACK

Logo: Railtrack

Verirrung der späten Thatcher-Jahre: Die zeitweilige Übertragung des britischen Gleisnetzes an die private Railtrack.

vergangenen Jahren gegeben. Ein weiteres Zeichen, dass es in den bestehenden Großstrukturen nicht mehr weitergeht.

**„Strukturreformen umzusetzen, würde zu lange dauern.“**

Warum eigentlich? Mit der InFrago ist der weit überwiegen- de Teil des Monopolbereichs bereits in einer Gesellschaft zu- sammengefasst. (Fast) alle Beschäftigten tun bis auf weiteres das, was sie bisher tun. Aus dem derzeitigen „Marionetten- vorstand“ der InFrago wird die starke Geschäftsführung einer GmbH. Dieser Zustand ist viel einfacher zu entwickeln als es seinerzeit bei der Implementierung der Autobahn GmbH des Bundes der Fall war: Diese musste ihre Beschäftigten aus 16 Bundesländern zusammensuchen.

Im Laufe der Zeit wird die neue Infrastrukturgesellschaft Zu- wachs bekommen durch die infrastrukturbezogenen Funk- tionen aus der Holding (Recht, Kommunikation, Finanzen etc.) sowie durch das Bahnstromnetz der heutigen DB Energie GmbH. Hinzu kommen schrittweise weitere Funktionen aus den Dienstleistungstöchtern der DB, wenn diese rein auf die Infra- struktur bezogen sind.

**„Wettbewerber wollen die ‚Zerschlagung‘ des Konzerns“**

Wer das „Z“-Wort verwendet, dokumentiert, dass er oder sie an einer ernsthaften Debatte kein Interesse hat. Stattdessen sollen die Befürworter der Entflechtung diskreditiert werden. Das ist ganz schlechter Stil.

Denn es geht gerade nicht darum, etwas „kaputtzumachen“ – und wie anders könnte man „zerschlagen“ verstehen? – sondern darum, das Potenzial der Schiene im Kampf für eine moderne, klimaschonende Mobilität voll auszunutzen.



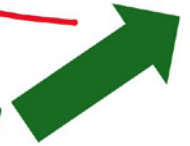
## Die Autobahn

Logo: Autobahn GmbH

*Startete auf einem weißen Blatt Papier: Die Autobahn GmbH des Bundes. Das wäre bei einer konzernunabhängigen Schieneninfra- strukturgesellschaft völlig anders.*

**ZERSCHLAGUNG?**

Aufbau!!



Grafik: mofair

*Das Z-Wort sollten sich einfach alle in der Debatte sparen.*

## Vorsicht bei der Trassenbestellung

### Schienenmaut 2026 steht wohl erst zum Fahrplanwechsel fest

Der Irrweg der Schieneninfrastrukturfinanzierung durch Eigen- kapitalerhöhungen hatte schon bei den Trassenpreisen 2025 für vollkommen markunverträgliche Preissteigerungen geführt. So stiegen etwa die Trassenpreise im Schienenpersonenfern- verkehr (SPFV) um 17,7 %. Natürlich muss sich das in den Ticket-

preisen niederschlagen, auch wenn die DB Fernverkehr etwas anderes behauptet. Alternativ können weniger gut ausgelastete Verbindungen entfallen und tun es künftig, auch wenn die DB Fernverkehr abstreitet, dass es solche „Streichlisten“ gebe.

Angesichts der weitergehenden Eigenkapitalfinanzierung – gerade Anfang März hat der Bund der DB wieder 4,24 Milliarden Euro überwiesen – droht es 2026 nochmals schlimmer zu werden mit den Trassenpreisen. Insgesamt ca. 20 Milliarden Euro, die der Bund allein in den Jahren 2024 – 26 über die DB AG in die InFrago einlegt, müssen verzinst und abgeschrieben werden. Ein Preisfeuerwerk droht.

Die Bundesnetzagentur hatte versucht, diesen Trend wenigstens ein wenig abzumildern und hat die „Obergrenze der Gesamtkosten“ (OGK) für 2026 gegenüber dem Antrag der InFrago um mehrere Hundert Millionen Euro abgesenkt.

Konkret hatte sie die von der InFrago geforderte „Marktrisiko-prämie“ in der Verzinsung in Höhe von 1,5 % zusätzlich zum sogenannten risikolosen Zins von 2,2 % nicht gewähren wollen – weil die InFrago als Staatsunternehmen ein Marktrisiko von Null hat. Das hatten auch BMDV und BMF so gesehen.

Ferner hatte sie den Startpunkt der Verzinsung frischen Eigenkapitals auf dessen tatsächlich Zufluss bei der InFrago abgestellt (März und September in zwei Tranchen statt alles im Januar) – nur, was auf dem Konto ist, kann auch tatsächlich verzinst werden. Ebenso hat sie bekräftigt, dass Abschreibungen erst dann anfallen können, wenn mit dem frischen Geld überhaupt Anlagegüter geschaffen worden sind, die abgeschrieben werden können und müssen.

Die vermeintlich „gemeinwohlorientierte“ InFrago akzeptierte das aber nicht und zog vors Verwaltungsgericht. Dieses stimmte im Eilverfahren der InFrago zu und verpflichtete die Bundesnetzagentur, die OGK so wie von der InFrago gefordert auf 7,8 Milliarden Euro für 2026 festzulegen. Dass ein Bundesunternehmen eine oberste Bundesbehörde verklagt, die so gehandelt hat, wie es zwei Bundesministerien vorgeschlagen haben, zeigt allein schon, wie verrückt und reformbedürftig das Trassenpreissystem ist.

Zur Festlegung der Trassenpreise 2026 bleiben aber mindestens drei wesentliche Fragen offen: Zum einen die Entscheidung über die OGK in der Hauptsache, die genaue Höhe der Eigenkapitalzuführung an die InFrago – wir haben derzeit noch keinen beschlossenen Haushalt für 2025 – und vor allem die Frage, ob die „Trassenpreisbremse“ des § 37 Abs. 2 ERegG vor dem EuGH Bestand oder nicht.



Foto: Clemens Kral

Hier wurde schon gespart: Die ICE-Linie 50 fährt zwischen Leipzig und Dresden seltener.

### Kapitalerhöhung DB AG

06.03.2025 17:00 | Kategorie: News Deutsche Bahn AG DB Konzern

Erste Tranche in Höhe von 4,24 Mrd. € der für 2025 geplanten Eigenkapitalerhöhung umgesetzt.

(Berlin, 06. März 2025) Bund und der DB-Konzern haben im Dezember 2024 eine Vereinbarung abgeschlossen, die eine Erhöhung des Eigenkapitals der Deutsche Bahn AG (DB AG) um rund 8,5 Mrd. € in 2025 mit dem Zweck der Ertüchtigung des Schienennetzes vorsieht.

Die Auszahlung der ersten Tranche des Eigenkapitals in Höhe von 4,24 Mrd. € an die DB AG ist am 05. März 2025 erfolgt.

Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und wurden zur Aufstockung des Eigenkapitals an die DB InfraGO AG weitergereicht.

Screenshot: DB AG

Und die Milliardenfusche mit Eigenkapital geht munter weiter: Aktuelle Meldung der DB-IR.

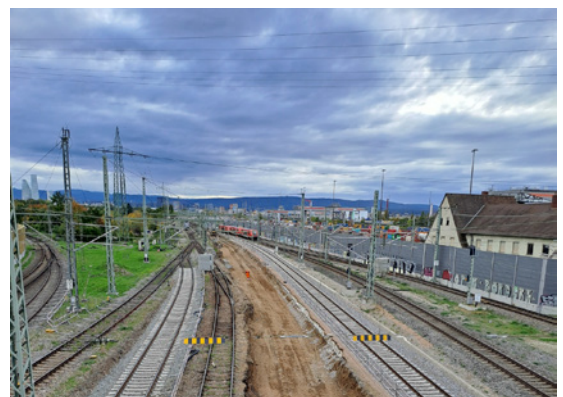


Foto: DB AG / Lisa Eichling

Nur was tatsächlich verbaut wurde, muss auch abgeschrieben werden.

Um wenigstens etwas näher an den Ergebnissen zu sein, hat die Beschlusskammer der Bundesnetzagentur ihre Entscheidung über die finale Höhe der Trassenpreise 2026 in den Herbst 2025 geschoben. Das ist sachlich verständlich, birgt aber auch Risiken für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger im SPNV: Denn die Trassen für das Fahrplanjahr 2026 müssen sie jetzt bestellen, ohne sicher zu wissen, was sie überhaupt kosten werden.

## Was hält das System aus

### Mehr Realismus bei den „Generalsanierungen“

Man konnte sich vor Jubelmeldungen über die „geglückte“ „Generalsanierung“ der Riedbahn kaum mehr retten. Halb Verkehrsdeutschland war Mitte Dezember nach Gernsheim an der Strecke gereist, um gemeinsam mit Verkehrsminister Volker Wissing auf die gelungene Pilotstrecke anzustoßen.

Und in der Tat: Die Leistung der Projektmitarbeitenden der In-Frago, der Bahnbaufirmen, der Busunternehmen und aller weiteren Beteiligten war beeindruckend. Dass einzelne S-Bahn-Leistungen erst eine Woche später wieder aufgenommen werden konnten, dass es weiter vereinzelt Streckensperrungen im Zusammenhang mit der verspäteten Abnahme der ETCS-Technik auf der Strecke gegeben hat – all das könnte man durchaus verschmerzen, wenn denn wenigstens alle anderen zuvor gemachten Versprechungen eingehalten worden wären.

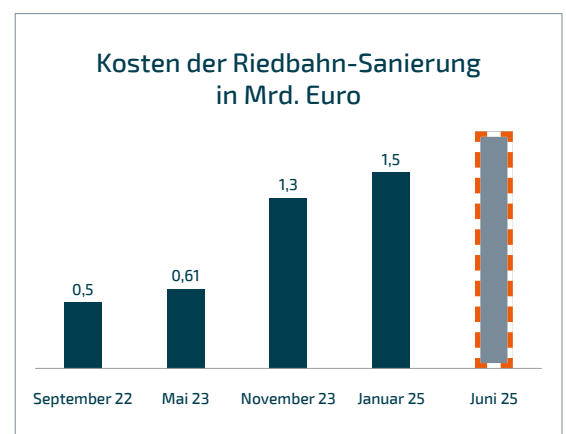
So ist es aber nicht. Zwar war von vornherein klar, dass die Sanierung der Riedbahn keine planfeststellungsbedürftigen Gewerke umfassen würde, dafür war die Vorlaufzeit zu kurz. Aber dennoch sollte die Zielzustandsnote nach Sanierung 1,8 erreichen. Kurz vor Beginn der Bauarbeiten wurde diese aber auf 2,1 (ganz genau: 2,05) abgesenkt.

Günstiger wurde es aber dadurch keineswegs: Nach allerersten, noch niedrigeren Schätzungen pendelte man sich bei erwarteten 600 Millionen Euro ein. Diese sprangen dann im Herbst 2023 schlagartig auf 1,3 Milliarden Euro nach oben. Nach Abschluss des Projekts sind es nunmehr wohl mindestens 1,5 Milliarden Euro. Manche schätzen, dass es auch noch mehr werden könnten.



Foto: DB AG / Oliver Lang

Alle kamen sie zur Wiedereröffnung: DB-Vorstand mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing.



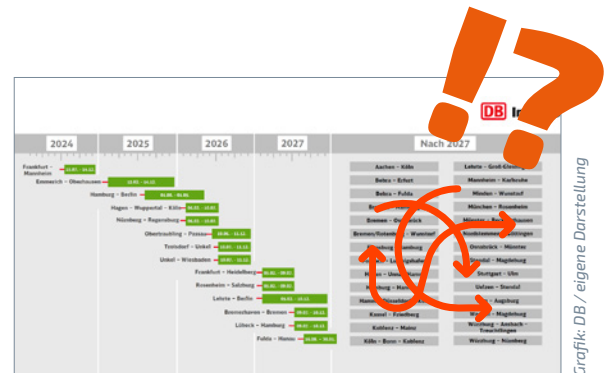
Grafik: mofair

Kosten locker verdreifacht, und ganz sicher kann man nicht sein, dass 1,5 Mrd. Euro das letzte Wort sind.

Da das Projekt für die DB und den Minister unbedingt ein Erfolg werden musste, wurde ihm alles untergeordnet, wurden notfalls auch noch weitere ExpertInnen von Bauprojekten im Rest der Republik abgezogen, vor allem Abnahmeprüfer. Bahnkunden rund um Neubrandenburg wissen ein Lied davon zu singen.

InFrago und DB beginnen nun, Konsequenzen zu ziehen. Hatte man zu Beginn des „Generalsanierungs“-Hypes noch bis zu sechs parallele Projekte (im Jahr 2028) geplant, sind schon seit einer Weile nur noch bis zu fünf angesetzt. Und es werden eher vier oder vielleicht auch nur drei Parallelprojekte werden. Das Netz verträgt angesichts der notwendigen Umleitungen, die oftmals hunderte von Kilometern entfernt neue Flaschenhälse schaffen werden, verkehrlich schlicht nicht mehr. Das würde sich nicht auch mit allem Geld der Welt nicht ändern. Und auch die Kapazitäten der Bahnbaufirmen stoßen an Grenzen, die nicht so leicht erweitert werden können.

Daher ist es gut und schlicht realistisch, wenn der Zeitplan gestreckt wird. Die DB sollte nur auch den Mut haben, es jetzt laut zu sagen, dass die Korridorsanierungen auf keinen Fall im Jahr 2030 abgeschlossen sein werden.



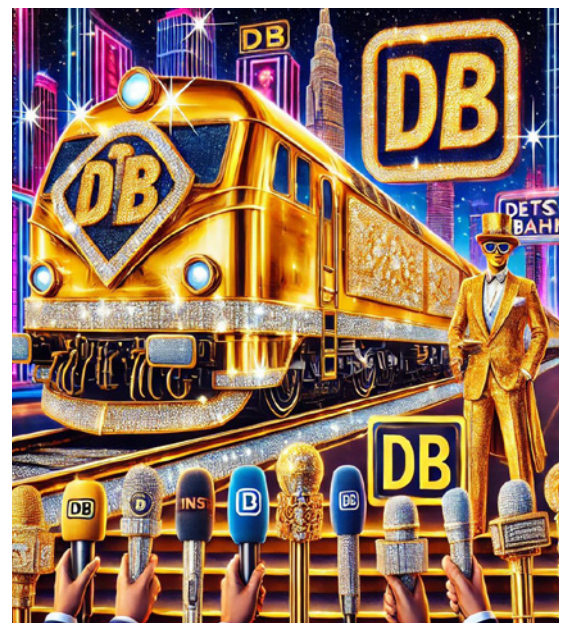
*Die Reihung der Korridore zur Sanierung hat sich oft geändert – und schuld daran war nicht nur die unklare Finanzierung.*

## Weniger Bling-Bling

### Realistischere Kommunikation dringend notwendig

Wer in den vergangenen Jahren, um nicht zu sagen: Jahrzehnten, die Pressemeldungen und anderen Veröffentlichungen der DB verfolgt hat und daraus echte Informationen saugen wollte, hatte es nicht leicht. Zu oft strotzen sie vor Superlativen und sind in einem Ton verfasst, dass alles entweder gut ist oder in einiger Zeit sein wird. So gut wie nie werden Schwierigkeiten und Herausforderungen offen benannt. Viele Begriffe werden einfach selbst gesetzt („Generalsanierungen“, „Zukunftsbahnhöfe“), so dass die DB selbst jederzeit die Deutungshoheit hat, was genau sie eigentlich beinhalten. Wo es mal konkret wird, wird man vor lauter Zahlen förmlich erschlagen: X Weichen werden erneuert, modernste Systeme erprobt, immer ist man (mindestens) „Weltniveau“.

Geübte Leser suchen die eigentlichen Fakten zwischen den Zeilen oder beginnen mit der Lektüre am Ende der Meldung und überspringen die größten Übertreibungen auf dem Weg dorthin.



*DB-Kommunikation (Symbolbild).*

Grafik: DB / eigene Darstellung

Grafik: moFair / ChatGPT

Nun könnte man sagen: Soll die DB doch machen, wie sie meint. Am Ende blamiert sich jede/r selbst, so gut er/sie kann. Doch leider liegt der Fall nicht so einfach. Der moderne Medienbetrieb bringt es oft mit sich, dass Journalisten kaum Zeit für eigene kritische Recherche bleibt. In vielen Redaktionen wechseln die Zuständigkeiten oft genug, dass offensichtliche Widersprüche zwischen vor Jahren gemachten Versprechungen der DB und dem in der Jetztzeit zu beobachtenden (Nicht-)Ergebnis oftmals nicht bemerkt werden. Aber die gut bezahlten und vor allem sehr zahlreichen Medienarbeiter des DB-Konzerns haben wieder viele neue Versprechungen zu bieten und vor allem bunte Folien. Der Zyklus beginnt von Neuem.

Was aber bleibt und immer mehr wird, ist ein diffuses Unbehagen bei vielen Leserinnen und Lesern sowie – und hier wird es für den gesamten Verkehrsträger Schiene in Deutschland interessant – bei der Politik. Denn Eisenbahn und vor allem Eisenbahninfrastruktur kostet sehr viel Geld. Dass die Infrastruktur über Jahrzehnte strukturell unterfinanziert worden ist, ist inzwischen überall Konsens.

Zusätzliche Milliarden müssen her, um einem weiteren Verfall vorzubeugen. Aber gerade jetzt will – und muss! – die Politik auch wissen, wie viel „Value for Money“ sie eigentlich bekommt, auf welche Ergebnisse sie nach einer bestimmten Zeit realistisch hoffen darf.

Daher ist eine Umstellung der Kommunikation der DB so wichtig. Neben einer auch kommunikativen Trennung zwischen Monopol- und Wettbewerbsbereich (beide gehen heute in jeder einzelnen Presseinformation absichtlich wild durcheinander) muss vor allem in der Kommunikation zur Infrastruktur viel mehr Realismus einkehren.

Bleibt es wie es derzeit ist und es wird weiter das Blaue vom Himmel versprochen in Bezug auf Aus- und Neubau, auf Digitalisierung und auf Sanierung, hätten es wir mit einer Wahl zwischen Pest und Cholera zu tun:

Entweder glauben die Entscheider in Politik und Ministerien den Versprechungen der DB(-InFrago) – mit der zwangsläufigen Folge, in wenigen Jahren enttäuscht zu werden.

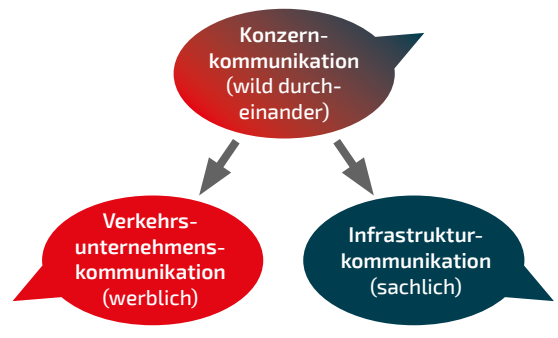
Oder sie glauben den Versprechungen nicht, betrachten jede Äußerung der InFrago mit einem müden, wissenden Lächeln, und unterstützen neue Initiativen gar nicht oder nur halbherzig.

Beide Varianten sind schlecht, und sie treffen aufgrund des natürlichen Infrastrukturmonopols immer gleich die gesamte Branche, unabhängig ob DB-konzernangehörig oder Wettbewerbsbahn.



Grafik: mofair

*Der Versprechens-Vergessens-Zyklus der DB und eines Großteils der Medien.*



Grafik: mofair

*An die Stelle der heute absichtlich konfuse DB-Konzernkommunikation muss künftig eine sachliche Kommunikation für die Infrastruktur treten.*

# Teleste Systems neues Fördermitglied

## In eigener Sache

Teleste ist ein führender Anbieter von Fahrgastinformationssystemen für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Das finnische Unternehmen entwickelt und liefert moderne Lösungen für Bahnen, Busse und Stationen, welche eine nahtlose, zuverlässige und barrierefreie Kommunikation ermöglichen.

Zum Portfolio gehören digitale Anzeigesysteme, audiovisuelle Durchsagen, vernetzte Displays und cloudbasierte Softwarelösungen für Echtzeitinformationen. Die Lösungen von Teleste verbessern die Fahrgastzufriedenheit durch präzise, dynamische und personalisierte Informationen zu Fahrplänen, Verspätungen und Anschlüssen.

Zudem bietet das Unternehmen integrierte Lösungen für Sicherheits- und Überwachungssysteme, um den öffentlichen Verkehr effizienter und sicherer zu gestalten. Mit jahrzehntelanger Erfahrung und internationalen Projekten setzt Teleste auf innovative Technologien, um die Mobilität der Zukunft intelligent und benutzerfreundlich zu gestalten.



Foto: Teleste

Das Teleste Hauptquartier in Turku, Finnland.  
Die deutsche Tochter sitzt in Hannover.



Foto: Teleste

Dynamische Fahrgastinformation am Bahnsteig.

## Impressum

mofair e. V.

Marienstraße 3 | 10117 Berlin | Tel.: 030 50 93 13 04-1

[www.mofair.de](http://www.mofair.de) | [info@mofair.de](mailto:info@mofair.de)

[bsky.app/profile/mofair.bsky.social](https://bsky.app/profile/mofair.bsky.social) | [de.linkedin.com/company/mofair](https://de.linkedin.com/company/mofair)

[youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ\\_3MTWMta\\_k9rpg](https://youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ_3MTWMta_k9rpg)

V.i.S.d.P.: Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V.

