

## DIE AKTUELLEN THEMEN

**Wo stehen wir bei InfraGO? •• Schenker-Verkaufserlös nutzen •• Strompreisbremse für Bahnen**  
**•• Prekäre Absicherung des Angebots •• Das Deutschlandticket kommt?! •• Auf dem Weg zur Verkehrswende**

## Wo stehen wir bei InfraGO?

### Gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft muss kommen

Der Koalitionsvertrag feiert in diesen Tagen seinen einjährigen Geburtstag. Darin hatte sich die Ampelkoalition darauf festgelegt, dass die bundeseigene Schieneninfrastruktur künftig in einer einheitlichen Gesellschaft zu führen ist, die auf Qualität und Gemeinwohl verpflichtet werden soll. Die Einnahmen, die sie generiert, sollen nicht ausgeschüttet werden, sondern ihrerseits für den Erhalt des Netzes sowie Aus- und Neubau verwendet werden. Eine wichtige Klarstellung findet sich ebenfalls: Die Transportgesellschaften des DB-Konzerns (Fernverkehr, Regio und Cargo) müssen sich weiter in Wettbewerb bewähren und können die „Gemeinwohlorientierung“, anders als die Infrastruktur, richtigerweise nicht für sich in Anspruch nehmen.

mofair hatte den Ball sehr früh aufgenommen und bereits zu Jahresbeginn insgesamt elf Einzelmaßnahmen definiert, die den Weg zur Gemeinwohlorientierung ebnen sollen. Im Spätsommer erschien ein weiteres Papier, das darlegte,



*Stehen im Wettbewerb und müssen sich entsprechend verhalten: DB Fernverkehr, Regio und Cargo.*

Fotos: Deutsche Bahn AG

wie die Gemeinwohlorientierung speziell für die so wichtige Digitalisierung der Schiene einen Schub auslösen kann.

Im Rahmen eines parlamentarischen Frühstücks zog mofair ein erstes Zwischenfazit. Dabei wurde deutlich, dass bei den großen Fragen der Finanzierung – mehr Mittel für die Schiene, dauerhafte Orientierung der Trassenpreise an den Grenzkosten – keine Fortschritte zu verzeichnen sind. Strukturelle Fragen des DB-Konzerns wurden nicht wahrnehmbar angegangen. Und dort, wo es zaghafte Ansätze gibt, etwa bei der Freigabe von Betriebs- und Vertriebsdaten durch die DB-Gesellschaften oder bei der personellen Entflechtung, sind diese der Beharrlichkeit der Bundesnetzagentur, des Bundeskartellamts und der Europäischen Kommission geschuldet.

Die Deutsche Bahn AG versucht derweil, ihren – prinzipiell richtigen – Ansatz zur „Generalsanierung“ von „Hochleistungskorridoren“ zur Antwort auf (fast) alle Fragen rund um Qualität und Kapazität im deutschen Schienennetz zu definieren. Damit ginge es nur noch um mehr Geld aus weniger verschiedenen Finanzierungstöpfen und würde der kritische und konstruktive Geist aus dem Koalitionsvertrag vollkommen neutralisiert.

mofair und unserem Partnerverband DIE GÜTERBAHNEN (NEE) reicht das nicht aus: Neben mehr Finanzmitteln braucht es eben auch strukturelle Reformen an der DBAG selbst, sonst bleibt das grundlegende Problem – Konzernergebnis schlägt im Konflikt immer Qualitätsorientierung – erhalten. Es würde nur noch teurer für den Steuerzahler, ohne dass qualitative Fortschritte zu verzeichnen wären.

Die DB hat im Spätsommer 2022 ein weltweit bekanntes Beratungsunternehmen engagiert, die ihren Vorstellungen noch mehr Wucht verleihen soll. Das Bundesministerium für Verkehr und Digitales hat zwischenzeitlich verkündet, dass eine neue Gesellschaft als Fusion aus der heutigen DB Netz AG und der DB Station&Service AG am 1. Januar 2024 starten soll. Ein Projektname wurde gefunden („InfraGO“), und eine Steuerungsgruppe innerhalb des Ministeriums eingesetzt. Und mittlerweile hat auch das BMDV eine Ausschreibung für eine Beratung gestartet.

Und es wird wirklich allerhöchste Zeit: Wenn das Umsetzungsziel zum 1. Januar 2024 gehalten werden soll, muss die zugesagte „breite politische Debatte“ unverzüglich beginnen. Es muss dabei schnell und gründlich gearbeitet werden. Eine halbfertige, „Beta-Version“ einer gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft kann sich Deutschland angesichts der erheblichen Probleme der Schiene nicht leisten.

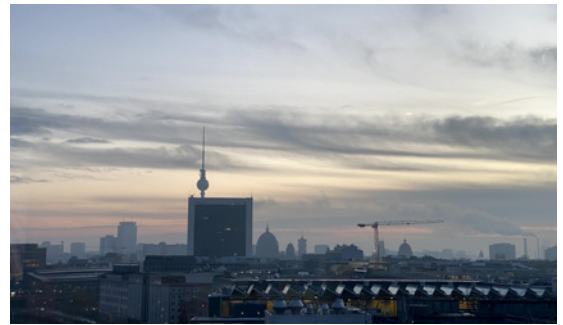


Foto: mofair

Noch etwas trübes Wetter über Berlin, aber klare Botschaften beim Parlamentarischem Frühstück von mofair.



Foto: mofair

Die Runde fand im Dachrestaurant des Reichstagsgebäudes statt.



Foto: mofair

Wie schon die beiden Vorgängerveranstaltungen war auch dieses Parlamentarische Frühstück gut besucht.



Grafik: mofair

Der Zeitplan für eine ‚breite Debatte‘ ist kaum mehr zu halten, wenn die neue Gesellschaft am 1. Januar 2024 an den Start gehen soll.

# Schenker-Verkaufserlös nutzen

## Grundstock für eine Fondslösung

Schon seit langem fordern große Teile der Politik und der Branche des öffentlichen Verkehrs gemeinsam mit dem Bundesrechnungshof, dass sich die DB AG stärker auf ihr Kerngeschäft – die Eisenbahn in Deutschland – konzentrieren sollte. So lange die U-Bahn in Adelaide, Australien oder Trucks in den USA dazu beitragen, die „Management Attention“ des DB-Vorstands von den oft verbesserungsfähigen Zuständen in Deutschland abzulenken, leiden wir alle darunter. Ganz besonders gilt das für die Infrastruktur, denn von diesem natürlichen Monopol sind eben auch die Wettbewerbsbahnen und ihre Qualität abhängig.

Zwar ist die Logistiktochter DB Schenker (noch) eine sehr ertragreiche Sparte innerhalb des DB-Konzerns, aber ihre Verzahnung mit der Eisenbahn blieb seit zwanzig immer nur Anspruch und wurde nicht Wirklichkeit. Auch wurde der hohe Ertrag in den letzten Jahren durch eine außerordentliche Konjunktur im Straßenlogistikmarkt ermöglicht, die nicht dauerhaft anhalten wird.

Daher sieht es danach aus, dass der Aufsichtsrat der DB nun endlich einen Grundsatzbeschluss zum Verkauf von DB Schenker fasst. Dabei hofft man auf einen Erlös in zweistelliger Milliardenhöhe; bis zu 20 Mrd. Euro könnten es werden.

Die Verbände ALLRAIL, Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN), mofair, DIE GÜTERBAHNEN (NEE), PRO BAHN, Verbraucherzentrale Bundesverband, VCD, und der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) sowie die Gewerkschaft der Lokomotivführer (GDL) haben sich schon im September dafür ausgesprochen, Schenker-Verkaufserlöse vollständig für den Einstieg in eine fondsgebundene Finanzierung der Schieneninfrastruktur nach dem Vorbild der Schweiz zu nutzen.

Das passt gut zu den Vorschlägen der vom BMDV eingesetzten „Beschleunigungskommission Schiene“. Deren wichtige AG 3 zur künftigen Finanzierungsarchitektur hat mofair-Präsident Tobias Heinemann geleitet. Sie empfiehlt nämlich ebenfalls eine Fondslösung, genauer die Schaffung je eines Fonds für den Erhalt sowie den Aus- und Neubau des Netzes. Verkaufserlöse könnten und sollten dazu beitragen, diese Fonds zu speisen. Diese Fonds können ein wichtiger Baustein der gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft werden.



Foto: DB Schenker

Bei der DB Schenker interessiert man sich auch für schnelle Autos; der Schenker-CEO mit einem Stuttgarter Erzeugnis.



Grafik: mofair

Insgesamt neun Verbände haben sich für die Verwendung des Schenker-Verkaufserlöses für einen Schienenfonds ausgesprochen.

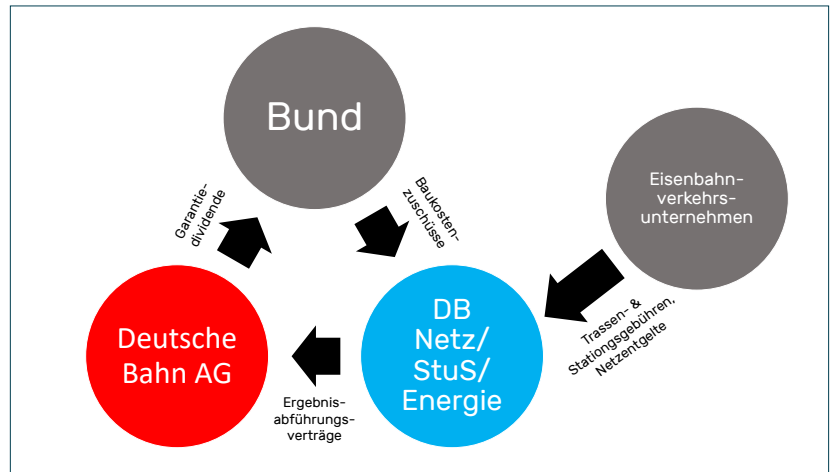


Foto: BMDV / F. Böhm

Übergabe des Abschlussberichts der BK Schiene: Tobias Heinemann (mofair), Kerstin Haarmann (VCD), PStS Michael Theurer (Bahnbeauftragter des Bundes), Bundesverkehrsminister Volker Wissing, Staatssekretärin Susanne Henckel, Katharina Klemt-Albert (RWTH Aachen), Ludolf Kerkeling (DIE GÜTERBAHNEN)

Ein großer Fehler dagegen wäre es, wenn der Bund bereits zugesagte Mittel für die Schiene durch Verkaufserlöse kompensieren würde. Ebenso kritisch sehen die Verbände Ideen, die Erlöse für eine Teilentschuldung des DB-Konzerns zu verwenden, wenn dies nur dazu führte, dass die Wettbewerbsparten innerhalb des Konzerns (Fernverkehr, Regio und Cargo) umso hemmungsloser neue Schulden zur Finanzierung ihres Marktanteilsausbaus und zur Verzerrung des Wettbewerbs zu nutzen.

*Der heutige Finanzierungskreislauf Schiene muss dringend durch ein Fondsmodell ersetzt werden.*



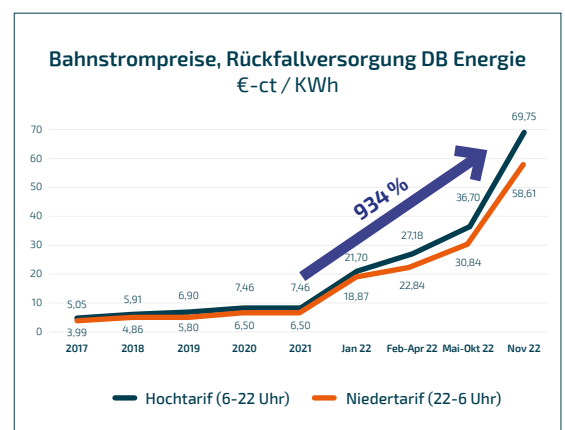
Grafik: mofair

## Strompreisbremse für Bahnen

### Positive Entlastung für die klimafreundliche Mobilität

So gut und richtig die bisherigen Entlastungspakete wegen der drastisch gestiegenen Energiekosten bisher waren: Sie erstreckten sich nicht auf den Schienenverkehr. Das war schwer verständlich, denn der Schienenverkehr ist besonders umweltfreundlich und energieeffizient, zumal der elektrisch betriebene, der etwa 90 % der Verkehrsleistung im Personenverkehr ausmacht. Aber gerade der Bahnstrom ist viel stärker teurer geworden als der Dieseltreibstoff.

Angesichts der sehr unterschiedlichen Beschaffungsstrategien der einzelnen Unternehmen ist es schwer, eine „durchschnittliche Betroffenheit“ anzugeben: Stromlieferverträge laufen über unterschiedlich lange Zeiten und werden unterschiedlich lang im Voraus abgeschlossen. Die meisten Verkehrsunternehmen haben ferner zur Risikostreuung verschiedene jeweils parallel laufende Verträge. Theoretisch ist es zwar denkbar, dass ein einzelnes Unternehmen bisher nur wenig von dieser Krise bemerkt hat. Früher oder später



*Die Bahnstrompreise sind seit Mitte 2021 durch die Decke gegangen; hier als Beispiel die „Rückfallversorgung“ der DB Energie.*

Grafik: mofair

aber müssen alle neu beschaffen und spüren die Preiserhöhungen dann schlagartig.

Erschwerend kommt hinzu, dass es immer schwerer wird, überhaupt neue, länger laufende Stromlieferverträge abzuschließen. Oft sind EVU dann auf die „Rückfallversorgung“ der DB Energie (sehr grob vergleichbar mit einem Grundversorgertarif beim Haushaltsstrom) oder gar auf die Strombörse direkt angewiesen – dort ist es besonders teuer, vor allem kaum kalkulierbar.

Daher ist die Einbeziehung auch der Schienenbahnen in die neue Strompreisbremse so wichtig. Sie entlastet Regional-, Fern- und Güterverkehr auf der Schiene gleichermaßen. Sie berücksichtigt darüber hinaus die Besonderheiten des Schienensektors: Weil weitere Stromeinsparungen kaum möglich sind – Tempo und Fahrweise sind dem Lokführer durch den Fahrplan vorgegeben! – wird der Preis auf 13 ct / kWh zzgl. Nebenkosten gedeckelt, und zwar für 90 % des Verbrauchs. Bezugsgröße ist für sie nicht der Verbrauch des Jahres 2021, weil dieser angesichts von Betriebsübernahmen oder Angebotsveränderungen nichtssagend wäre, sondern Prognosewerte, d. h. im SPNV vertraglich vereinbarte Betriebsleistungen oder im Fernverkehr bestellte Trassen.



Foto: agilis

Im SPNV sind die vertraglichen Zugkilometerzahlen Grundlage der Strommengenberechnung, für die die Strompreisbremse gilt.

## Prekäre Absicherung des Angebots

### Regionalisierungsmittel I

In diesen Tagen wird die 8. Änderung des Regionalisierungsgesetzes debattiert. Nach langen Verhandlungen zwischen Bund und Ländern sollen die Regionalisierungsmittel ab dem noch laufenden Jahr 2022 um eine Milliarde Euro jährlich erhöht werden. Darüber hinaus soll die jährliche Dynamisierungsrate von bisher 1,8 % auf künftig 3 % pro Jahr angehoben werden. Über die verbleibende Restlaufzeit des Regionalisierungsgesetzes bis 2031 ergibt sich ein Gesamtvolumen von gut 17 Milliarden Euro, die der Bund zusätzlich an die Länder, vornehmlich zur Finanzierung des SPNV, auskehrt.

Das klingt erstmal gut und ist es auch. Und dennoch: Angesichts der erheblichen überproportionalen Kostensteigerungen im SPNV wird auch dieser Schritt eine Absicherung des bestehenden Leistungsangebots im SPNV lediglich bis 2024 sicherstellen. Das haben Berechnungen einer gemeinsamen

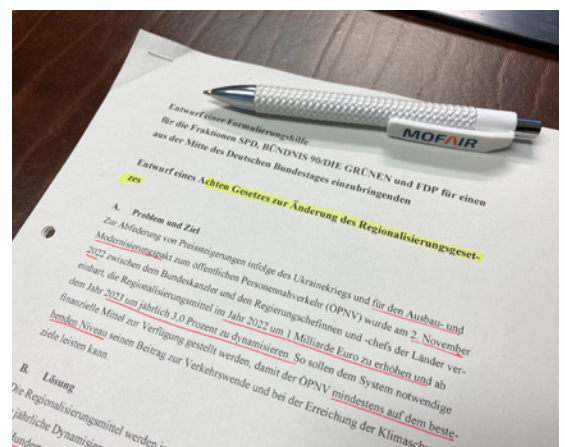


Foto: mofair

Die aktuelle Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschäftigt sich noch nicht mit dem Deutschlandticket.

Arbeitsgruppe aus Bund und Ländern ergeben. Und auch dies gilt nur, wenn die Strompreisbremse wie geplant für die Schienenbahnen auch wirklich kommt. Nicht von ungefähr hatten die Länder im Spätsommer 1,65 Mrd. Euro gefordert, um das bestehende Angebot zu sichern.

Der Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz und des Bundeskanzlers vom 2. November 2022, dass man sich erst im Jahr 2024 wieder zusammensetzen und über die Finanzierung des SPNV ab dem Jahr 2025 verständigen wolle, wirkt dennoch deplatziert: Angesichts der derzeitigen erheblichen Kostensteigerung, deren Ende nicht in Sicht ist, wird der Druck voraussichtlich bereits deutlich früher so hoch werden, will man Abbestellungen = Leistungskürzungen nicht riskieren.

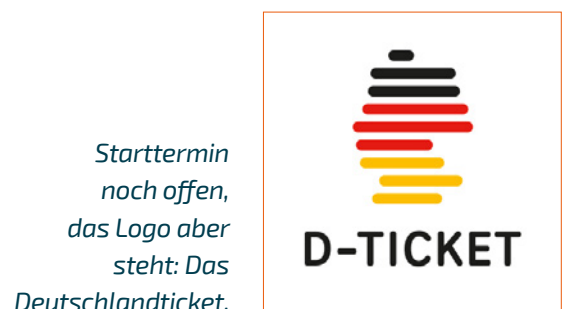
## Das Deutschlandticket kommt?!

### Regionalisierungsmittel II

Kaum war das 9-Euro-Ticket im Juni an den Start gegangen, begann die Debatte über eine Anschlusslösung. Angesichts der hohen Kosten und dem Wunsch, erst einmal die Auswertung der Marktforschung abzuwarten, kam aber zum 1. September 2022 kein direktes Nachfolgeprodukt. Seitdem gestalten sich die Verhandlungen über die unstrittig notwendige Zusatzfinanzierung für ein deutschlandweit gültiges Nahverkehrsticket zum Pauschalpreis äußerst zäh.

Immerhin besteht inzwischen Einigkeit, dass das so genannte „Deutschlandticket“ einen Einstiegspreis von 49 Euro pro Monat haben, dass es ein monatlich kündbares Abonnement sein und es keine Servicegebühr geben soll. Sicher ist darüber hinaus, dass Bund und Länder je 1,5 Milliarden Euro zum Ausgleich der gegenüber heute entstehenden Mindereinnahmen geben werden, also insgesamt 3 Milliarden Euro.

Diese Zahl wurde zwar von Vertretern der Branche errechnet, ging allerdings von einem „eingeschwungenen“ Zustand aus, der erst nach einer gewissen Einführungsphase erreicht sein wird. In den ersten Monaten wird es erhebliche erhöhte Aufwände geben: Vertriebstechnik muss angepasst oder ganz neu angeschafft werden. Es braucht Kontrollgeräte, um die gewünschten elektronischen Tickets deutschlandweit kontrollieren zu können, etc. pp. Insgesamt rechnet man dafür mit einer halben Milliarde Euro Mehrkosten.



Darüber hinaus spielt die monatliche Kündbarkeit eine wichtige Rolle. Bei einem klassischen Abonnement erhalten die Verkehrsunternehmen langfristig planbare Einnahmen bei wenig Vertriebsaufwand. Kann das Abo aber von Anfang an monatlich gekündigt werden, tritt dieser Effekt nicht ein: Weder sind die Einnahmen in gewohntem Maße planbar, noch sinkt der Vertriebsaufwand: Nach einer Abo-Kündigung müssen die personenbezogenen Daten gelöscht werden, und bei einem Neuabschluss beispielsweise wieder neue Chipkarten ausgegeben werden. Dadurch entstehen dauerhafte zusätzliche Mindereinnahmen, ebenfalls in einer Höhe von ca. einer halben Milliarde Euro.

Somit liegt der Aufwand anfangs eben nicht bei drei, sondern bei vier Milliarden Euro, aufgrund der Abo-Problematik dauerhaft bei mind. 3,5 Milliarden Euro. Damit sind die Kosten des Tickets aufgrund der bisherigen Beschlusslage nicht gedeckt. Also kann keine verantwortliche Verbund- oder Unternehmensgeschäftsführung dieses neue Tarifprodukt beantragen. Die Tarifgenehmigungsbehörden in den Bundesländern dürften dieses Produkt nicht einmal genehmigen.

Die Länder haben Ende November ihre Bereitschaft signalisiert, die Mehrkosten hälftig zu tragen. Nun ist der Bund am Zug. Andernfalls wird sich die Einführung des Tickets weiter verzögern, obwohl die Branche bereits alle vorbereitenden Arbeiten vornimmt und in Vorleistung geht, soweit es eben möglich ist.



Foto: RP Darmstadt

*Tarife im öffentlichen Verkehr müssen genehmigt werden. Für die DB-Unternehmen etwa ist u. a. das hier zu sehende Regierungspräsidium Darmstadt zuständig.*

## Auf dem Weg zur Verkehrswende Regionalisierungsmittel III

Angesichts der vielen Krisen in diesem Jahr ist etwas aus dem Blick geraten, dass sich die Ampelkoalition vorgenommen hat, die Verkehrsmenge im Schienenpersonenverkehr bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, um so einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu leisten.

Auch wenn es dafür keiner Verdopplung des Angebots bedarf, muss es doch erhebliche Leistungsausweitungen geben, also dichtere Takte,

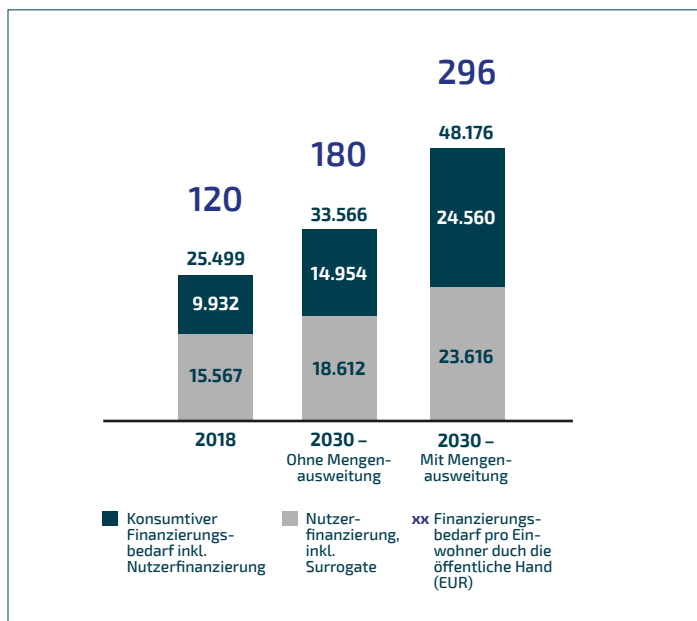


Foto: mofair

*Mehr und besseres Angebot bedeutet neben vielem anderen auch Änderungen an den Stationen, damit Überfüllungen nicht zu gefährlichen Situationen führen.*

neue Linien und Streckenreaktivierungen. Das bedeutet auch neue, längere und größere Fahrzeuge (die jetzigen transportieren mitnichten nur heiße Luft umher), mehr Personal – Lokführer, Zugbegleiter, Disponenten, Planer etc. – und angepasste Infrastruktur – nicht nur im Netz, sondern auch an den Stationen. Ganz offensichtlich geht das nicht von jetzt auf gleich, sondern kann nur ein Prozess über mehrere Jahre sein. Angesichts langer Planungs-, Vergabe-, Bau-, Bestell- und Ausbildungszeiten muss jetzt damit begonnen werden. Und Verträge kann man nicht einfach an- und abschalten.

Dazu reichen aber die vorhandenen Mittel nicht ansatzweise aus. Auch hier wird deutlich, dass ein Vertagen der Verhandlungen über die künftige Entwicklung der Regionalisierungsmittel bis 2024 keine Option ist – Verkehrswende- und Klimaschutzziele wären so nicht zu erreichen.



Die Kosten für den öffentlichen Verkehr werden selbst dann steigen, wenn es keine Leistungsausweitung gäbe – was niemand will.



## Impressum

mofair e. V.

Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin | Tel.: 030 53 14 91 47-6

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

[twitter.com/mofaireV](https://twitter.com/mofaireV) | [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.

