

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Ansprechpartner
Dr. Matthias Stoffregen
Fon +49 (0)30 53 14 91 47-5
matthias.stoffregen@mofair.de

Berlin, 16. Oktober 2019

Anhörung zur „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III“ am 16. Oktober 2019

Stellungnahme mofair

Zusammenfassung

Grundsätzlich unterstützt mofair die neue Leistungs- und Finanzierungsverordnung. Aus unserer Sicht besteht jedoch an folgenden Punkten noch erheblicher Nachbesserungsbedarf:

1. Angesichts der langen Laufzeit sollte eine Revisionsklausel aufgenommen werden. Sie sollte eine Überprüfung der Inhalte der Vereinbarung sowie der Höhe der eingesetzten Mittel zur Mitte der Laufzeit vorsehen.
2. Der „Eigenanteil“, den formal die Deutsche Bahn beisteuern muss, der aber faktisch über die Infrastrukturentgelte der Zugangsberechtigten gedeckt würde, muss deutlich gesenkt werden.
3. Der Finanzierungsanteil, der aus Mitteln für Aus- und Neubau wegen der Bestandsnetzrelevanz unter das Regime der LuFV III fällt, muss „echtem“ Aus- und Neubau zur Verfügung stehen.
4. Die geplante Eigenkapitalerhöhung für die Deutsche Bahn AG würde keinen Beitrag für die Stabilität des Gesamtsystems Bahn leisten, sondern es im Gegenteil aufgrund massiver Wettbewerbsverzerrungen destabilisieren.
Wenn die Mittel dem System zufließen sollen, kann das über eine Erhöhung der LuFV III-Mittel oder durch die Implementierung eines Fonds geschehen. Eine konkrete Steuerung der Mittelverwendung ist im integrierten Konzern *nicht* möglich.



5. Die Finanzierungsgrauzone zwischen der LuFV III mit ihrem „Teilbedarf Signalanlagen“ und künftigen Finanzierungsvereinbarungen zum Rollout von ETCS und Digitalen Stellwerken muss schnell geschlossen werden. Die Fahrzeugumrüstung ist in jedem Fall als Teil der Infrastruktur zu betrachten und vom Bund zu finanzieren.
6. Die Mittel für das kapazitätsorientierte Bauen müssen über die Laufzeit der Vereinbarung über das bisher vorgesehene Maß hinaus progressiv erhöht werden. Der Erhalt von Bauinfrastruktur, die die betriebliche Flexibilität erhöht, über das Ende eines Bauprojekts hinaus muss ermöglicht werden.
7. Die Mittel für die Regionalnetze müssen von Anfang an deutlich höher angesetzt werden und die Mitsprache der Länder bei der Mittelverwendung stark verbessert werden. Der schlechte Zustand der Regionalnetze führt zu einer indirekten Wettbewerbsverzerrung. Infrastrukturbedingte Störungen werden von Fahrgästen oftmals fälschlicherweise den betreibenden Verkehrsunternehmen angelastet.
8. Die heutigen DB-Infrastrukturgesellschaften – DB Netz, DB Station und Service sowie der Bahnstromnetzteil der DB Energie – müssen zeitnah zusammengeführt und in einer Gesellschaft ohne Gewinnerzielungszwang in direktem Bundesbesitz geführt werden.



1. Grundsätzliches

mofair begrüßt das Instrument der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen ausdrücklich. Durch ein kennzahlengestütztes, pauschaliertes System allein kann der Instandhaltungstau der Schieneninfrastruktur in Deutschland mittelfristig verringert werden. Eine Rückkehr zu der alten, einzelprojektbezogenen Antrags- und Verwendungsprüfung kommt nicht in Betracht. Angesichts der Fülle der Einzelprojekte würde dieses einen bürokratischen Mehraufwand gigantischen Ausmaßes bedeuten.¹ Dennoch sollte die Kritik des Bundesrechnungshofs in Bezug auf einzelne Parameter² durchaus ernst genommen werden.

Angesichts der überragenden Bedeutung einer nachhaltigen und effizienten Schieneninfrastrukturfinanzierung wäre eine Einbindung der Gesamtbranche in das Verhandlungsverfahren in geeigneter Form absolut notwendig. Die Verhandlungen allein zwischen Deutscher Bahn AG und dem Bund sind nicht mehr zeitgemäß.

2. Zehnjährige Laufzeit der LuFV III

Planungssicherheit

Die im Frühjahr 2019 in die Diskussion gekommene und im jetzigen Entwurf berücksichtigte Laufzeit von künftig zehn statt bisher fünf Jahren begrüßen wir. Ein solcher Zeitraum schafft deutlich mehr Planungssicherheit, die alle Seiten – die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) als Bauherren, die Bahnbaufirmen, die Zugangsberechtigten und damit Fahrgäste und Verlader – dringend benötigen.

Die gesamte Bahnbranche hat noch auf Jahre mit massiven Rekrutierungssorgen zu kämpfen. Das gilt auch für die Bahnbaubranche. Ein zehnjähriger Planungszeitraum schafft die notwendige Sicherheit, dass neu angestellte Expertinnen und Experten dauerhaft gehalten werden können. Auch in die dringend notwendige Qualifizierung kann nun verstärkt eingestiegen werden, was bei einem fünfjährigen Planungszeitraum nicht in dieser Form gewährleistet wäre. Ferner können Baufirmen nun verstärkt in Großmaschinenteknik investieren, was insbesondere für künftige Maßnahmen des kapazitätsschonenden Bauens (siehe unten) notwendig ist.

¹ Die aktuelle Ausgabe des Handbuchs zur Antrags- und Verwendungsprüfung umfasst fast 1000 Seiten: https://www.eba.bund.de/download/AVP_2018.pdf.

² Der Bericht des BRH zur LuFV II und der Weiterentwicklung vom 7. Dezember 2018 findet sich unter <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte/langfassungen-ab-2013/2018/2018-sonderbericht-ziele-des-bundes-bei-den-verhandlungen-mit-der-deutschen-bahn-ag-ueber-eine-dritte-leistungsund-finanzierungsvereinbarung-fuer-die-bestehende-eisenbahninfrastruktur-pdf>.



Zielerreichung / Revision der LuFV III

Den Wunsch beider Vertragsparteien, die Regularien der LuFV III über den vollen Zeitraum von zehn Jahren unverändert zu lassen, können wir grundsätzlich nachvollziehen. Wir empfehlen dennoch dringend, mindestens zur Hälfte der Laufzeit, ggf. auch öfter, Meilenstein- bzw. Revisionsgespräche vorzusehen. Bei ihnen sollten mindestens der Mittelabfluss, der künftige Mittelbedarf und die Genauigkeit der Zielerreichung durch die vereinbarten Qualitätskennziffern überprüft werden. Die Erfahrung hat gezeigt, dass ein gewisses Nachsteuern bei einem so langen Zeitraum sinnvoll und unvermeidbar ist.

3. Volumen der LuFV III und seine Finanzierung

Die viel zitierten 86 Mrd. Euro Gesamtvolumen mögen das „größte Infrastrukturprogramm der Geschichte“ (Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer) darstellen. Angesichts der Größe der Aufgabe und der Länge der Laufzeit relativiert sich dieser Befund jedoch schnell. Der Instandhaltungsstau ist extrem hoch.

Dividenden der Deutschen Bahn AG

Um die Aktivierungspflicht von Anlagen zu umgehen, werden seit einigen Jahren Infrastrukturanlagen zu einem Teil nach dem Prinzip „Schütt aus – hol zurück“ aus der vom Bund von der Deutschen Bahn AG geforderten und dieser sogleich wieder erstatteten Dividende finanziert. In der LuFV III unterstellt der Bund jährliche Dividendenausschüttungen von 650 Mio. Euro (ab 2025 700 Mio. Euro p.a.). Hier wird künftig sehr auf Kontinuität zu achten sein. In den vergangenen Jahren seit 2011 schwankte die DB-Dividende, politisch motiviert, zwischen 850 Mio. Euro (2016) und 200 Mio. Euro (2014). Das darf sich im Interesse einer kontinuierlichen Aufgabenerfüllung nicht wiederholen.

„Eigenmittel“ der Deutschen Bahn AG aus Infrastrukturentgelten

Vor allem stimmt uns der sehr hohe „Eigenanteil“ von gut 24 Mrd. Euro, also von 2 Mrd. Euro pro Jahr bedenklich. Die Schulden des DB Konzerns haben die 20-Milliarden-Grenze bereits überschritten. Geld, das der Konzern „irgendwoher“ nehmen könnte, gibt es nicht. Stattdessen werden die Eigenmittel aus den Infrastrukturentgelten genommen werden müssen, die ohnehin schon zu hoch sind, vor allem durch das vollkostenorientierte Trassenpreissystem. Die hohen „Eigenmittel“ der DB AG werden also in Wirklichkeit von den Zugangsberechtigten der Infrastruktur aufgebracht, also den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern im SPNV. Das bedeutet aber, dass diese einen erheblichen Teil der LuFV III zahlen,



was dem grundgesetzlichen Auftrag an den *Bund* zur Gewährleistung von „Aufbau und Erhalt“ der Infrastruktur³ widerspricht. Hier wird massiv mit der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene insgesamt gespielt. Dies ist spätestens jetzt, da der Klimaschutz mehr Verkehr auf der Schiene erfordert, absolut kontraproduktiv.

Im Übrigen ist der SPNV hier genauso betroffen wie die eigenwirtschaftlichen Verkehrsarten SPFV und SGV: Die so genannte „Trassenpreisbremse“⁴ steht immer unter dem Vorbehalt der Abänderung durch eine Revision des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Hinzu kommt, dass etwa im Bereich der Stationsgebühren von der Ausnahmeregelung für Stationen, für deren Ausbau eine besondere Vereinbarung mit einer Gebietskörperschaft geschlossen worden ist⁵, rege Gebrauch gemacht wird. In diesem Segment steigen die Infrastrukturnutzungskosten bereits heute deutlich überdurchschnittlich. Die zusätzliche Bundesförderung im Schienengüterverkehr seit dem vergangenen Jahr ist zeitlich befristet und bietet insofern auch dem SGV keine Planungssicherheit.

Bestandsnetzrelevanz BSWAG

Hinzu kommen Mittel für Aus- und Neubauvorhaben nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG), die eine „Bestandsnetzrelevanz“ haben, also Mittel, die zwar dort etatisiert sind, aber dennoch den Regelungen der LuFV III unterfallen. Es wird unterstellt, dass durch diese Neu- und Ausbaumaßnahmen Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz vermieden werden. Dieser Betrag ist im Entwurf mit jährlich 385 Mio. Euro angesetzt. Das entspricht einem Viertel der im Haushaltsentwurf für das 2020 veranschlagten Mittel für Aus- und Neubau. Das erscheint vollkommen unverhältnismäßig.

Eigenkapitalerhöhung der DB für die Infrastruktur?

Das Klimakabinett und in der Folge das Bundeskabinett als Ganzes haben als Maßnahme 21 des Klimapakets eine Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG um eine Milliarde Euro jährlich in den Jahren 2020 bis 2030 beschlossen. Zur Begründung wird auf die Stärkung des Netzes hingewiesen.

mofair warnt eindringlich vor dieser Maßnahme: Wenn mehr Mittel für das Netz aufgewendet werden sollen, wäre eine Aufstockung der LuFV III-Beträge angezeigt. Denkbar wäre auch die Schaffung eines überjährigen Fonds, wie es andere Staaten machen.

³ GG Art. 87e Abs. 4.

⁴ ERegG § 37 Abs. 2.

⁵ ERegG § 37 Abs. 3.



Eine Eigenkapitalsteigerung aber ist das völlig falsche Mittel. Eine Steuerung, wie dieses Geld verwendet wird, ist entgegen anders lautender Beteuerungen *nicht* möglich. Zu befürchten ist vielmehr, dass die DB mit dem zusätzlichen Eigenkapital im Rücken neue Fahrzeuge für den Fernverkehr anschafft und Angebote im SPNV und im SGV deutlich niedriger kalkulieren kann.

Die dadurch entstehende Wettbewerbsverzerrung würde dem Bahnsystem erheblichen Schaden zufügen: Neben die nominellen elf Milliarden Euro für die Maßnahme selbst treten dann weitere Kosten, die sich aus nachlassender Wettbewerbsintensität auf den jeweiligen Teilmärkten ergeben. Für die Infrastruktur aber würde nichts erreicht. Das Beispiel der DB-Eigenkapitalerhöhung 2017 von damals „nur“ einer Milliarde Euro belegt dies.

4. Teilbedarf Signalanlagen⁶

Für die Ersatzinvestitionen in Signalanlagen sieht der Entwurf eine Investitionssumme von insgesamt 7 Mrd. Euro vor. In der Regel wären damit zurzeit Elektronische Stellwerke zu finanzieren. Da während der Laufzeit der LuFV III aber gleichzeitig mit dem „Starterpaket“ für den Rollout von ETCS und Digitalen Stellwerken begonnen werden soll und ab spätestens 2025 der industrielle Rollout anlaufen soll, würde hier eine Finanzierungsgrauzone entstehen. Denn für ETCS und DSTW wird es separate Finanzierungsvereinbarungen geben.

Wir weisen in diesem Zusammenhang erneut darauf hin, dass beim Ausrollen von ETCS immer auch die notwendigen On-Board-Geräte in den Schienenfahrzeugen als Teil der Infrastruktur in die Finanzierungsverantwortung des Bundes fallen – egal aus welchem Topf diese erfolgt.

5. Kapazitätsorientiertes („kundenfreundliches“) Bauen⁷

In den Jahren 2017 und 2018 erarbeiteten Vertreter von Personen- und Güterverkehrs-EVU, von DB Netz und von Aufgabenträgern unter Beteiligung von BMVI und Bundesnetzagentur am „Runden Tisch Baustellenmanagement“ Vorschläge, wie die baustellenbedingten Behinderungen für die EVU und damit für Fahrgäste und Verloader trotz steigenden Baugeschehens im Netz besser beherrscht werden können. Unter anderem wurden Vorschläge entwickelt, wie dafür die bestehenden vertraglichen Verhältnisse zwischen den Akteuren angepasst werden müssen.⁸

⁶ § 8a.1.

⁷ § 8a.2 lit. e; Anlage 8a.2, bes. Anhang 1 des Entwurfs.

⁸ Die Ergebnisse sind in der Kurzfassung hier <https://mofair.de/wp-content/uploads/2018/06/RTBM-2018-kurz.pdf> und in der ausführlichen Fassung hier https://mofair.de/wp-content/uploads/2018/06/RT-Dokumentation_150dpi.pdf abrufbar.



Der Entwurf der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sieht nun erstmals einen Sondertopf („Zusatzbedarf“) vor, mit dem kapazitätsschonendes – und damit kundenfreundliches! – Bauen der DB Netz nicht mehr „bestraft“ wird. Dabei gibt es zwei mögliche Vorgehensweisen: Die DB-Infrastrukturgesellschaften können entweder

- andere, in der Regel aufwändigere Bauverfahren wählen, etwa die Vormontage von Gleisen, besonderen Baumaschinen, von „Tunnel im Tunnel“ usw. Damit können sie beispielsweise eingleisige Betriebsführung ermöglichen, statt eine Vollsperrung vornehmen zu müssen.
- oder zusätzliche, baubedingte Infrastruktur schaffen, um die Kapazität in dem von der Baustelle betroffenen Korridor zu erhöhen. Dies kann beispielsweise der Einbau zusätzlicher Weichen für einen flexibleren Gleiswechselbetrieb sein, oder von zusätzlicher Signalisierung sein, um die Nutzung eines Gleises auch in Gegenrichtung zu ermöglichen.

Die Einrichtung dieses Sondertopfs begrüßen wir außerordentlich. Allerdings ist die Ausstattung mit rund 100 Mio. Euro p.a. zwar ein guter Anfang, auf Sicht aber deutlich zu gering. Zum Vergleich: Die Ermittlungen einer Arbeitsgruppe des „Runden Tisches Baustellenmanagement“ hatten einen baubedingten „Schaden“ bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern in Höhe von 428 Mio. Euro p.a. festgestellt, und das auf der Basis des Baugeschehens des Jahres 2016. Heutige Werte dürften bereits deutlich höher liegen.

Das Regelungsregime sieht vor, dass im Verlauf eines Bauprojektes geschaffene zusätzliche Infrastruktur (z. B. Weichen oder Signale) nach Ende des Bauprojektes in jedem Falle zurückgebaut werden müssen. Das ist aus Systemsicht sehr nachteilig und wurde am „Runden Tisch“ allseitig kritisiert, denn dadurch wird dem System betriebliche Flexibilität entzogen, die eigentlich dringend benötigt wird. Es ist bedauerlich, dass der LuFV III-Entwurf hier keine Änderungen gegenüber der LuFV II vorsieht. Es muss aus unserer Sicht die Möglichkeit geschaffen werden, solche zusätzliche Infrastruktur bestehen zu lassen, wenn dem keine anderen zwingenden Gründe (Planungsrecht) entgegenstehen. Gerade der Abbau redundanter Infrastruktur in der Vergangenheit hat erheblich zu den heutigen Kapazitätsproblemen geführt. Mehrverkehr „passt“ kaum noch auf das geschrumpfte Netz. Eine Korrektur ist dringend nötig, um für die Zukunft gerüstet zu sein.

Wichtig wird schließlich sein, dass die Auswahl der Projekte, bei denen kapazitätsorientiertes Bauen angewendet werden kann, im breiten Konsens der Branche erfolgt, auch wenn die Letztentscheidung aus regulierungsrechtlicher Sicht beim Netzbetreiber verbleibt. Derzeit ist geplant, zumindest die Eckwerte für die Projektauswahl regelmäßig mit dem neuen „Runden Tisch Kapazität“ abzustimmen, der gewissermaßen die Fortsetzung des „Runden Tisches Baustellenmanagement“ bildet.



6. Regionalnetze⁹

Der Bund möchte seine Förderung im Wesentlichen auf die Hauptabfuhrstrecken konzentrieren, d.h. die Strecken, auf denen Schienenfernverkehr stattfindet oder zumindest stattfinden könnte. Die Mittel für die Regionalnetze sollen dementsprechend nicht ausgeweitet werden. Wo bisher 1,1 Mrd. Euro über eine fünfjährige Laufzeit vorgesehen waren, sind nun 2,8 Mrd. Euro bei einer zehnjährigen Laufzeit geplant. Das ist angesichts der hohen zwischenzeitlichen und weiter zu erwartenden Baukostensteigerungen wohl nicht einmal ein Inflationsausgleich. Hier muss ein deutlicher Mittelaufwuchs erfolgen.

Es gibt insgesamt 28 Regionalnetze, von denen nur eins (Ostmecklenburg) im SPNV einzig von der DB Regio befahren wird. In allen anderen fahren auch Wettbewerbsbahnen, in vielen Netzen sogar exklusiv. Das niedrige Niveau, mit denen die Regionalnetze durch die LuFV III ausgestattet werden sollen, wird zu einem weiteren Verschleiß dieser Netze führen. Ein Beispiel: Für das Netz, das die Bayerische Oberlandbahn (BOB) befährt – dieses hat eine große Bedeutung für den Tourismus sowie für viele Berufspendler im südlichen Münchner Umland – bedeutet die derzeitige Ausstattung, dass erst in einigen Jahrzehnten Instandhaltungsinvestitionen in nennenswertem Umfang stattfinden könnten. Der Instandhaltungsstau betrifft dabei auch sicherheitsrelevante Gewerke wie Bahnübergänge. Der schlechte Zustand dieser Netze bewirkt zudem eine indirekte Wettbewerbsverzerrung, denn die infrastrukturbedingten Störungen oder niedrigen Streckengeschwindigkeiten werden von vielen Fahrgästen fälschlicherweise den betreibenden Verkehrsunternehmen angelastet, obwohl diese keinerlei Möglichkeiten haben, etwas am Infrastrukturzustand zu ändern.

Darüber hinaus ist zu bedenken: Die Regionalnetze bestehen nicht nur aus „Nebenstrecken“ im klassischen Sinne oder sind Stichstrecken. Viele dienen auch der Ergänzung des Hauptnetzes, können etwa als Ausweichstrecken für den Schienengüterverkehr im Falle von Kapazitätsengpässen an anderen Stellen im Netz oder im Falle von Havarien dienen. Hier keine Vorsorge zu treffen, kann schnell in einem „Rastatt II“ münden.

⁹ Anlage 8.7 des Entwurfs.



Schließlich verlaufen viele Linien des Regionalverkehrs zwar über weite Strecken in Regionalnetzen, haben aber Endpunkte im überregionalen Netz. Schlechte Infrastruktur (Langsamfahrstellen, fehlende Kreuzungsmöglichkeiten etc.) im Regionalnetz können dann auf das überregionale Netz abstrahlen und die Pünktlichkeit dort negativ beeinflussen. Vor allem aber kann die Konzentration auf das überregionale Netz dazu führen, dass sich bestimmte Fahrplankonzepte in den Regionalnetzen in der Betriebsqualität stark verschlechtern und letztlich nicht mehr fahrbar sind. Konkret kann das bedeuten, dass aus einem Stundentakt heute künftig ein Zweistundentakt wird

Finanzierungsinstrument nichtbundeseigene Infrastruktur

Nicht Gegenstand der LuFV III, aber in diesem Zusammenhang zu bedenken: Wir benötigen aus den genannten Gründen bald auch ein ähnliches Finanzinstrument für die nichtbundeseigenen Infrastrukturen (betrifft ca. 10 % des Gesamtnetzes). Aus deren Finanzierung hält sich der Bund zurzeit sträflich viel zu sehr zurück.

7. Zu den Anträgen der Fraktionen

Veröffentlichung der beauftragten Gutachten: Dies sollte erfolgen. Das würde für mehr Transparenz sorgen.

Aufnahme des Kriteriums „Gleislage“ in den Katalog der Qualitätskennziffern: Diese Forderung ist im vorliegenden Entwurf der LuFV III bereits umgesetzt.

Anforderungen der EVU und Aufgabenträger für ein kapazitätsschonendes Bauen aufnehmen: Hier ist ein guter Anfang gemacht. Wir empfehlen, den vorgeschlagenen Änderungen ein wenig Zeit zur Wirkung zu geben, sie dann zu evaluieren und ggf. nachzusteuern. Die vorgesehenen 100 Mio. Euro jährlich werden nicht ausreichen (siehe Forderung 6).

Verbesserung der Kontrollen: Die Kritik des Bundesrechnungshofes ist an vielen Stellen nicht unberechtigt. Dennoch darf es kein Zurück zur AVP geben.

Betrieb der Infrastruktur ohne Gewinnerzielungsabsicht: Das wäre ein erheblicher Schritt in die richtige Richtung, siehe „Ausblick“ und Forderung 8.

Zusammenführung der Infrastrukturgesellschaften unter einem Dach, danach Bildung einer eigenen Infrastrukturgesellschaft: Das unterstützen wir ebenfalls, siehe Forderung 8.



8. Ausblick

Die grundsätzliche Unterstützung von mofair für die LuFV ändert nichts daran, dass weiter über die grundlegenden Strukturen nachgedacht werden muss, in denen die Bahninfrastruktur in Deutschland organisiert ist. Aus Sicht von mofair ist die Infrastruktur klar Teil der Daseinsvorsorge, und hier ist eine stärkere Rückbindung an die öffentliche Hand dringend angeraten. Die Rechtsform der AG mit Gewinnerzielungsverpflichtung ist dysfunktional und hat sich nicht bewährt.

Die Herauslösung der Infrastrukturgesellschaften aus dem integrierten DB-Konzern würde dazu führen, dass der Bund seine Vorgaben den heutigen Gleis-, Stations- und Bahnstromnetzbetreibergesellschaften direkt geben könnte und somit seinen grundgesetzlichen Pflichten nachkommen könnte.

Der derzeitigen Organisation der Deutschen Bahn AG als integriertem Konzern aus Infrastruktur- und Transportgesellschaften ist es stattdessen zu verdanken, dass der Bund mit seinem Gemeinwohlanspruch an die Infrastruktur immer gegen die Optimierungslogik des integrierten Konzerns ankämpfen muss. So wird die LuFV III ein „Dokument des Misstrauens“ mit einem überbordenden, überbürokratischen und dennoch weitgehend wirkungslosen Pönaleregime.¹⁰

¹⁰ Siehe hierzu zwei Positionspapiere von mofair:

„Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur erhöhen –die Politik ist gefordert“ schlägt konkrete Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung vor, die noch weitgehend in der bestehenden Form des integrierten Konzerns umsetzbar wären, <https://mofair.de/wp-content/uploads/2019/02/190214-Positionspapier-Qualita%CC%88t-Infrastruktur.pdf>.

„Eisenbahninfrastruktur als Teil der Daseinsvorsorge in Deutschland. Erste strukturelle Schritte zu einer Stärkung des Bahnsystems“ argumentiert darüber hinaus für eine Änderung dieser organisatorischen Strukturen: <https://mofair.de/wp-content/uploads/2019/02/190215-Positionspapier-Infrastruktur-Daseinsvorsorge.pdf>.

