

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Jost Knebel

mofair-Vizepräsident, CEO Netinera

Dr. Alexander Hedderich

Mitglied des mofair-Vorstands, Vorsitzender des Aufsichtsrats der RDC
Deutschland GmbH

Wolfgang Meyer

mofair-Ehrenpräsident

Dr. Michael Vulpius

CEO BeNEX GmbH

Dr. Matthias Stoffregen

Geschäftsführer mofair

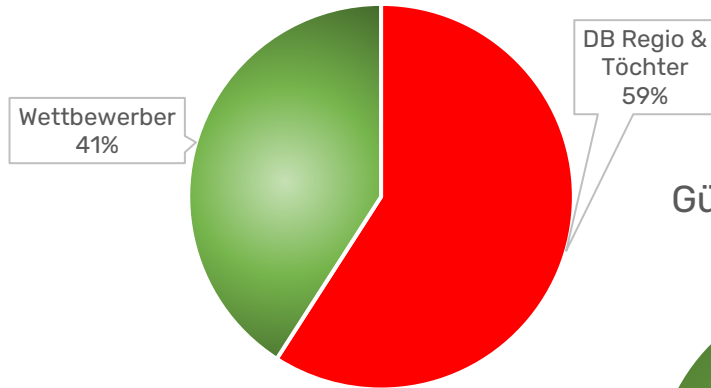
**Eine neue Aufstellung
für die Eisenbahnen des Bundes**



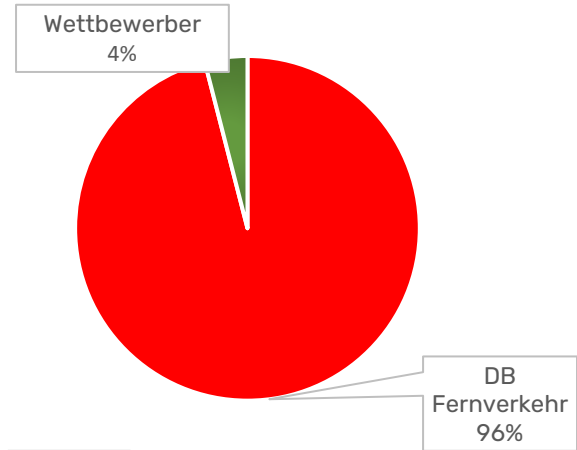
1. Eisenbahn in Deutschland ist mehr als die Deutsche Bahn AG

Marktanteile der Wettbewerber

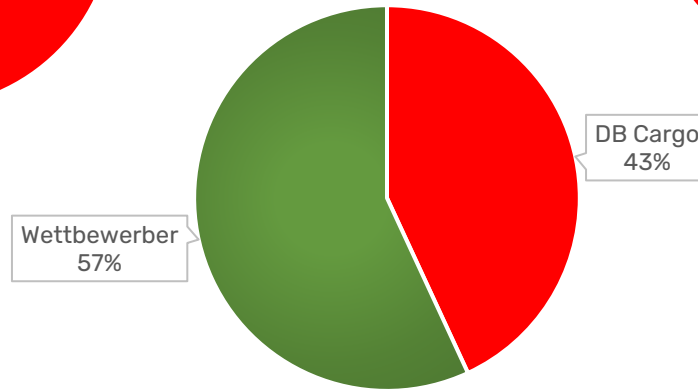
Regionalverkehr (2021)



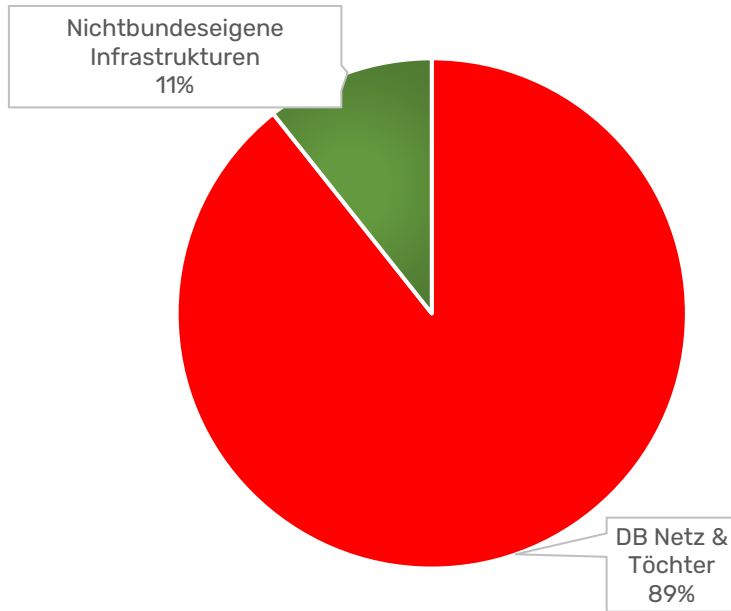
Fernverkehr (2019)



Güterverkehr (2021)



Bei der Infrastruktur hat die DB ein (Fast-)Monopol



- Gut 33.000 km gehören der DB.
- Darauf werden gut 95% des Verkehrs gefahren.

2. Die Politik hat schon viel Geld für die Schiene bereitgestellt

Gut, dass die Politik die Schiene stärkt...

- ✓ Infrastruktur:
 - ✓ Modernisierung & Instandhaltung über Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III, 2020-2029), insges. 86 Mrd. €
 - ✓ Aus- und Neubau über Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BuV), z.Zt. 2 Milliarden p.a., nötig aber perspektivisch 5-6 Milliarden
- ✓ Betrieb:
 - ✓ Regionalisierungsmittel (2021: gut 9 Mrd. €)
 - ✓ Corona-Rettungsschirm für den Nahverkehr (2020/21) mit den Ländern
- ✗ Eigenkapital für die Deutsche Bahn AG?
 - ✗ aus Klimaschutzpaket 11*1 Mrd.€ bis 2030
 - ✗ aus Coronapaket 2020: 5 Mrd. €
 - ✓ davon umgewidmet: 3,076 Mrd. € für befristete Trassenpreissenkung

...aber die Mittel müssen neutral eingesetzt werden!

- Eigenkapitalerhöhungen für die DB AG...
 - ...verzerren den Wettbewerb – egal, in welcher Konzerngesellschaft das Eigenkapital eingelegt wird
 - ...müssen verzinst werden – treiben also Trassen- und Stationspreise nach oben
- Die politisch beschlossenen Mittel müssen stattdessen in Projekte fließen, die den Sektor stärken.
 - „Geld für die Schiene, nicht für den Tower“.

3. Für die Verkehrswende braucht es hervorragende Qualität und geringe Nutzungsgebühren

Situation heute

- Mangelhafte Infrastruktur ist Verspätungsursache Nummer 1.
- Baustellen werden oft schlecht gemanagt.
- schon heute 21 „überlastete Schienenwege“ – weitere Überlastungserklärungen drohen.
- Folgen:
 - ⚡ Fahrgäste und Verloader sind unzufrieden, Schiene wird als unzuverlässig wahrgenommen.
 - ⚡ Eisenbahnverkehrsunternehmen im Regionalverkehr werden für Verspätungen bestraft, deren Ursachen sie nicht beeinflussen können.

Aktuelles Beispiel: Winterliche Witterung Februar 2021

- Februar 2021:
Streckensperrungen bis zu zehn Tagen
- Verfahren vor der Bundesnetzagentur:
 - ❄ DB Netz muss darlegen, wie Wiederinbetriebnahme binnen 24h sichergestellt werden kann
 - ❄ es sei denn, objektiv nicht möglich
 - ❄ Zwangsgeld angedroht
- DB-Unternehmen waren nicht hilfreich:
 - 🤔 DB Netz: finanzieller Aufwand (angeblich) nicht bezifferbar
 - 🤔 Transporttöchter Fernverkehr, Regio und Cargo zweifeln Mandat der Bundesnetzagentur an



Zielkonflikt innerhalb des Integrierten Konzerns DB AG

- Heute überwiegen die
 - *finanziellen* Anforderungen des integrierten Konzerns immer die
 - *qualitativen* Anforderungen für eine hervorragende Infrastruktur.



Diese ist aber als neutrale „Benutzeroberfläche“ für alle
die Voraussetzung für (mehr) Schienenverkehr!



4. Die Aufgaben lassen sich nur in einer neuen Struktur erfüllen

Qualitätsausrichtung für die Infrastruktur

1. Ende der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge im DB-Konzern
2. Fusion der Monopolbereiche – Schnittstellen reduzieren
 - 🏠 Schienennetz
 - 🏠 Stationen
 - ⚡ Bahnstromnetz
3. Infrastrukturgesellschaft über Qualitätsziele steuern
 - Herauslösung aus dem Konzernverbund
3. neues Finanzierungsregime
 - 🏠 Übergang zu Grenzkosten (unmittelbare Kosten des Zugbetriebs, uKZ)
 - 🏠 Fondslösung, mindestens für Aus- und Neubau
 - 🏠 „Verkehr finanziert Verkehr“
 - 🏠 deutliche Anhebung der Mittel (3 Mrd. € bis 2023, 5-6 Mrd. € bis 2030)

Schieneinfrastruktur kostet so oder so sehr viel Geld, aber...

im integrierten Konzern...

- × ...wird die Debatte über mehr oder weniger Qualität im DB-Vorstand geführt.
- × ...kann die Politik nicht steuern und weiß nie, was sie bekommt.
- × ...können keine Qualitätsziele vorgegeben werden.

in direktem Bundesbesitz...

- ✓ ...wird die Debatte über mehr oder weniger Qualität transparent und öffentlich geführt.
- ✓ ...kann die Politik steuern und weiß, was sie bekommt.
- ✓ ...ist eine klare Qualitätssteuerung möglich.