



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Berlin, 25. März 2022

Kapazität, Qualität & Kundenorientierung:
Eine starke Schieneninfrastrukturgesellschaft
für die Verkehrswende

Dr. Tobias Heinemann
Fabian Amini
Dr. Alexander Hedderich
Dr. Michael Vulpius
Dr. Matthias Stoffregen

Koalitionsvertrag der „Ampel“

Einschlägige Passagen des Koalitionsvertrags (I)

Wir werden ein Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern, Bahnhofsprogramme bündeln und stärken, das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden und eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.“

➤ Maßnahmen 1, 7, 11

Für eine nahtlose Mobilität verpflichten wir Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbieter, ihre Echtzeitdaten unter fairen Bedingungen bereitzustellen. Anbieterübergreifende digitale Buchung und Bezahlung wollen wir ermöglichen. Den Datenraum Mobilität entwickeln wir weiter. [...] Digitale Mobilitätsdienste, innovative Mobilitätslösungen und Carsharing werden wir unterstützen und in eine langfristige Strategie für autonomes und vernetztes Fahren öffentlicher Verkehre einbeziehen.

➤ Maßnahme 2

Einschlägige Passagen des Koalitionsvertrags (II)

Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern inklusive des konzerninternen Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten. Die internen Strukturen werden wir effizienter und transparenter gestalten.

➤ Maßnahmen 4, 5

Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt.

➤ Maßnahmen 3, 4, 5, 6

Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit.

➤ Maßnahmen 8, 9

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.

Einschlägige Passagen des Koalitionsvertrags (III)

Sofern haushalterisch machbar, soll die Nutzung der Schiene günstiger werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken.

➤ Maßnahme 10

Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen. [...]

Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln. Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten. [...]

Wir wollen die Investitionsmittel für die DB Infrastruktur erhöhen.

➤ Maßnahme 11

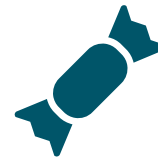
Es geht also darum,

- ✚ die *Schieneinfrastruktur gemeinwohlorientiert* zu führen. Das bedeutet künftig eine *Qualitäts-* anstelle der bisherigen *Gewinnorientierung*.
- ✚ Dafür muss es eine Reihe von *Strukturveränderungen* innerhalb des heutigen integrierten Konzerns geben.
- + Damit sich die angestrebte Qualitätssteigerung sich voll entfalten kann, muss die *Wettbewerbsfähigkeit der Schiene* deutlich gesteigert werden – durch eine deutliche *Senkung der Trassenpreise* sowie durch eine *angemessene Finanzierung* für Erhalt und Ausbau der Infrastruktur.

Umsetzung der Aufträge aus dem Vertrag

1. Qualitätsausrichtung der Eisenbahninfrastruktur

- Anpassung der Satzung der Infrastruktugesellschaft(en) auf Qualität, Dimensionierung und Verfügbarkeit
- Entwicklung systemischer Kennzahlen gemeinsam mit der Branche
Vermeidung von Überbürokratisierung und Durchsetzung von Einzelinteressen
- analoge Ausrichtung des Vergütungssystems des Management auf Qualitätsziele



2. Freigabe aller betriebsrelevanter Daten

Die IT-Systeme der Infrastrukturgesellschaften werden auf den Stand der Technik gebracht, u.a. für

- Ermöglichung vereinfachter Trassenbuchung, wobei deutlich wird, wie Konflikte vermieden werden können.
- Veröffentlichung aller Verspätungsursachen, um Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit ableiten zu können.
- Information über tatsächliche Nutzung des Netzes zur Nutzung kurzfristiger Kapazität.
- Veröffentlichung aller statischen und dynamischen Netzdaten zur Erhöhung der (Energie-)Effizienz.



3. Rechtsformänderung

Die **Infrastrukturgesellschaft** erhält die Rechtsform einer GmbH:

- Möglichkeit der Gesellschafterweisung
 - statt „eigenverantwortlicher Führung“ lt. Aktienrecht
- dazu entsprechende Vereinbarung zwischen Bund und DB AG notwendig, um Bundeseinfluss festzuschreiben

~~AG?~~

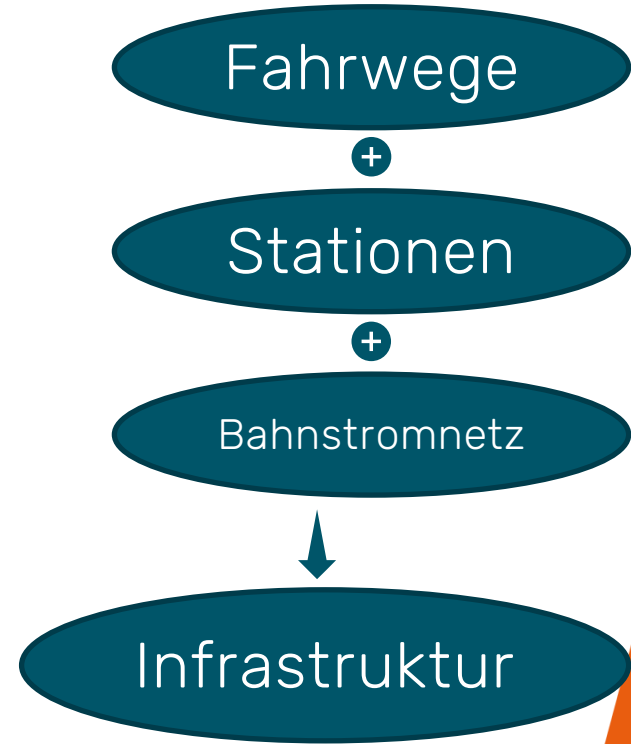
GmbH!

4. Bildung einer Gesellschaft

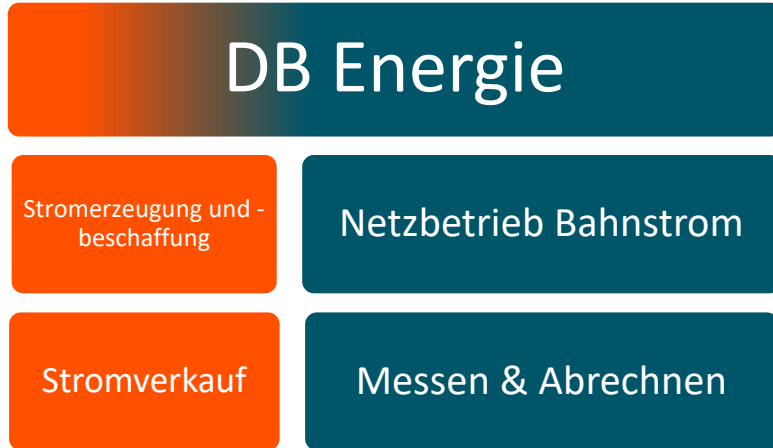
Infrastruktursparten der DB werden in einer Gesellschaft zusammengeführt:

- ✓ Reduktion von Schnittstellen, u.a. beim Datenmanagement
- ✓ Einheitliche Beschaffung, keine konkurrierenden Beauftragungen
- ✓ effizienteres Management

Die heutige DB Netz (heute AG, dann GmbH) als die mit Abstand größte Einheit kann die anderen Gesellschaften übernehmen.



5. Unbundling der DB Energie



Der größere Teil der DB Energie ist Infrastruktur (blau) und ist eng mit dem Gleisnetz verbunden

Ein kleinerer Teil steht im Wettbewerb mit anderen Stromversorgern.

Unbundling vollzieht nur das nach, was ansonsten im Strommarkt lange üblich ist.

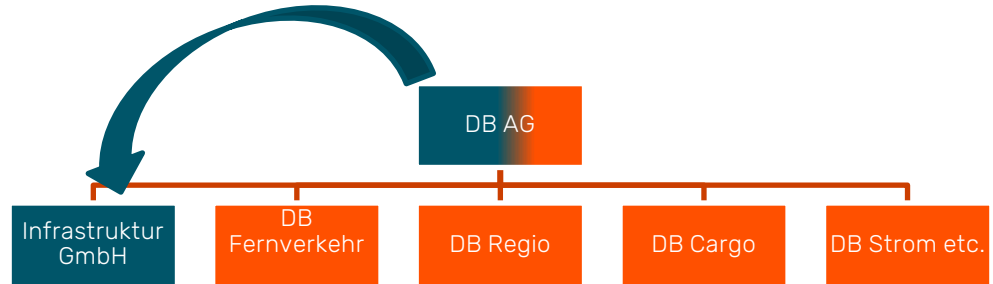
6. Personelle Entflechtung

Querschnittsfunktionen:

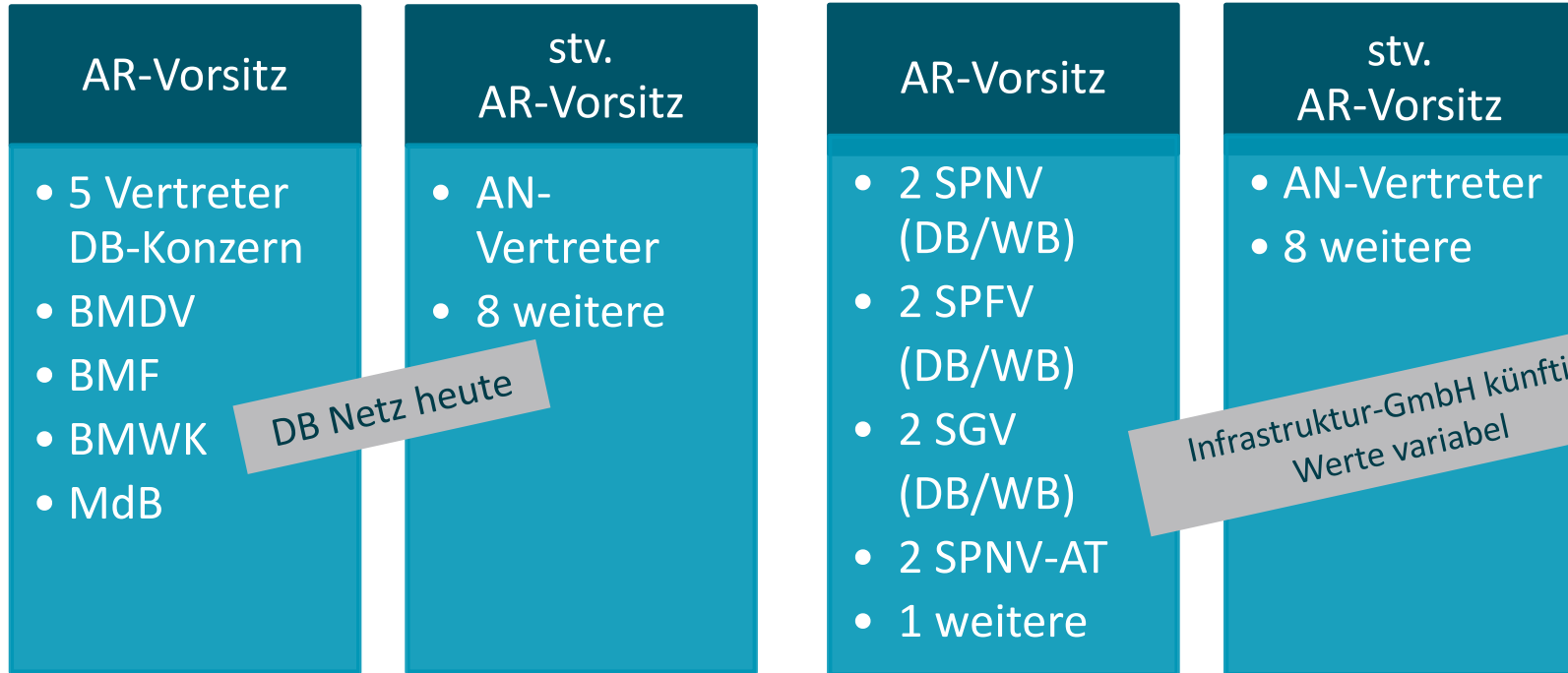
- Recht
- Marketing / Kommunikation
- Finanzen
- Politik

die heute Aufgaben für die Infrastruktur erfüllen, gehen in die Infrastrukturgesellschaft über.

Alle anderen Personale verbleiben in der Muttergesellschaft.



7. Netznutzer in den Aufsichtsrat der Infrastrukturgesellschaft



8. Kündigung der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge

- Bei Gemeinwohlorientierung keine „Beherrschung“ durch gewinnorientierte Konzernschwestern mehr zulässig.
- Jahresergebnis der Infrastruktur verbleibt in der Gesellschaft.
- Über Ergebnisverwendung / Verlustdeckung ist jeweils zu diskutieren und zu entscheiden. Das stärkt die Transparenz und die politische Willensbildung.
- Vertragsbeziehungen mit dem Bund laufen weiter und können ergänzt werden – z.B. LuFV III, BUV, etc.

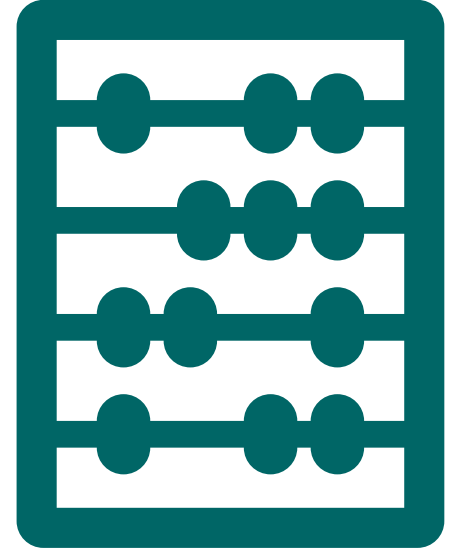


9. Finanzielle Entflechtung

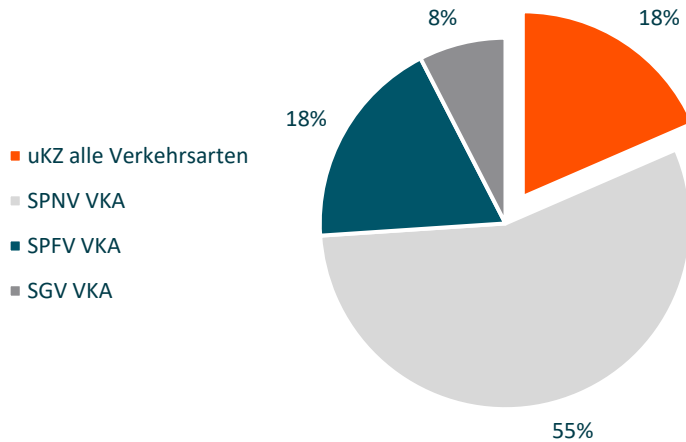
Das überkomplexe Nebeneinander zwischen Verflechtung und Entflechtung (Regulierungsaufwand!) wird entwirrt:

- 🪙 Cashpooling
- 🪙 gegenseitige Kreditvergabe zwischen Infrastruktur- und anderen Konzerngesellschaften
- 🪙 gemeinsame Kreditbedienung
- 🪙 gemeinsame Budgetplanung

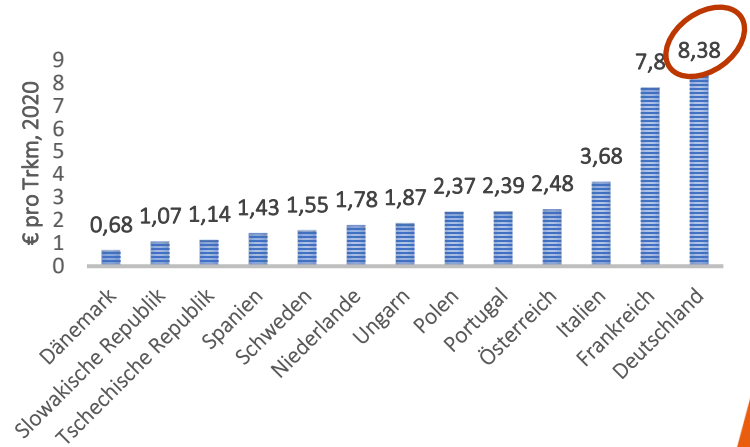
werden beendet.



10. Senkung der Trassenpreise auf Grenzkosten



- unmittelbare Kosten des Zugbetriebs (uKZ, Grenzkosten) als Orientierung
- Vollkostenaufschläge (VKA) durch Bundeshaushalt finanzieren
- neues Trassenpreissystem bis Ende Legislatur entwickeln
- Verzinsungsanspruch senken
- Anreizregulierung reformieren



mofair-Papier:

<https://mofair.de/wp-content/uploads/2022/03/220302-Trassenpreissenkung.pdf>

11. Erhöhung der Mittel für die Schiene

Posten	Bedarf	Zeithorizont
LuFV III insgesamt	so bemessen, dass Anlagenalter nicht weiter steigt	2020-2029, zügige Revision
LuFV III 8.7.	mehr Geld für Regionalnetze	2020-2029, zügige Revision
LuFV III, kundenfreundliches Bauen	Verdopplung Ansatz	2020-2029, zügige Revision
Aus- und Neubau (BUV)	3 Mrd. € p.a. 5-6 Mrd. € p.a.	2024 2029
Kleine und mittlere Maßnahmen für Deutschlandtakt		Umgehend
Elektrifizierung	80% erreichen, exakte Zeitpläne	2030
Digitale Schiene inkl. OBU	Flächenrollout, Summe mind. 32 Mrd. €	Bis 2035, Einstieg jetzt