



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Berlin, 23. November 2022

Auf dem Weg zur gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft - der Stand der Debatte

Jost Knebel

Dr. Alexander Hedderich

Dr. Michael Vulpius

Dr. Matthias Stoffregen

Dritter Termin zur Bahnstrukturreform

11. November
2021

- noch vor Abschluss des Koalitionsvertrags
- Qualitäts- und „Gemeinwohlorientierung“

25. März
2022

- mofair-Vorschläge zur Umsetzung der Festlegungen des Vertrags („elf Maßnahmen“)

23. November
2022

- Wie ist der Stand?
- Woran wird konkret von wem gearbeitet?

Rückblick: Es geht laut Koalitionsvertrag 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 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.

mofair-Papiere:
„Elf Schritte“ & Gemeinwohlorientierung und Digitalisierung

Umsetzung mofair-Vorschläge: erste Gruppe

**Es geht (ganz zaghaft)
in die richtige Richtung**

2. Freigabe aller betriebsrelevanten Daten

von mofair vorgeschlagen

Auf-Stand bringen der IT-Infrastruktur für...

- vereinfachte Trassenbuchung
- Konfliktvermeidung
- Systematisierung &
- bessere Nutzung kurzfristiger Kapazität.

Veröffentlichung aller Verspätungsursachen (VU-Kodierung) zur Qualitätsverbesserung

Veröffentlichung aller statischen und dynamischen Netzdaten zur Erhöhung der (Energie-)Effizienz.

Ansätze zur Umsetzung

zusätzliche Haushaltsmittel
für „digitales Kapazitätsmanagement“ 2022ff.

Bundesnetzagentur prüft Verpflichtung zur
VU-Veröffentlichung; Verhandlungen laufen

Ansatz im geplanten Mobilitätsdatengesetz
und/oder ERegG-Reform?



Druck zur „Demokratisierung“ der Daten nimmt zu.
Institutionelle und gesetzliche Absicherung erforderlich!

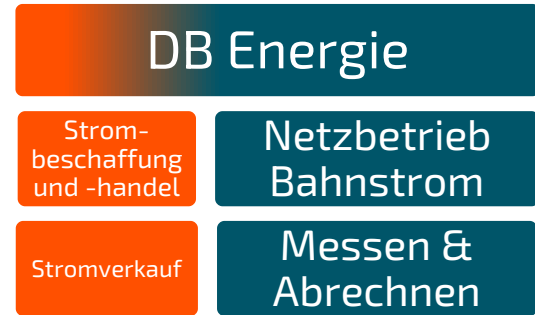
5. Unbundling der DB Energie

von mofair vorgeschlagen:

- ▲ Unbundling wie in der 50Hz-Welt längst üblich,
- ▲ Übergang des Netzbereichs in eine neue Infrastrukturgesellschaft
- ▲ „DB Strom“ als Wettbewerbsgesellschaft

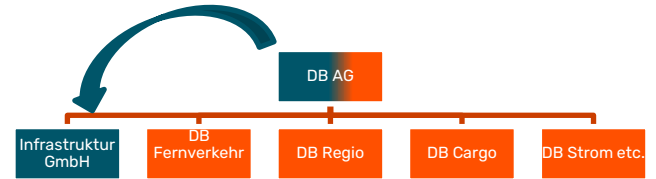
Ansätze zur Umsetzung:

- ▲ BMDV prüft, ob Bahnstromnetz zur Infrastrukturgesellschaft wandern soll



Unbundling systematisch dringend notwendig, allerdings relativ aufwändig (Zeitplan?)

6. Personelle Entflechtung



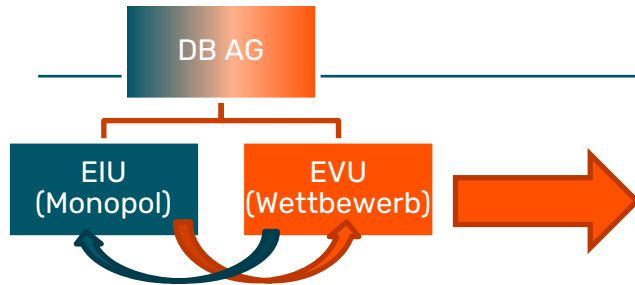
von mofair vorgeschlagen

Querschnittsfunktionen wie Recht, Marketing/Kommunikation, Finanzen und Politik, die heute (auch) Aufgaben für die Infrastruktur erfüllen, gehen in die Infrastrukturgesellschaft über. Alle anderen Personale verbleiben in der Muttergesellschaft.

Ansätze zur Umsetzung

bisher keine greifbaren Überlegungen

aber: Bundesnetzagentur prüft Umsetzung der Vorgaben zur beruflichen Mobilität (BK10-22-0285_U)



- Umsetzung mofair-Vorschläge für „vertikale“ Wechsel
- Klärung Vorgaben für „horizontale“ Wechsel unter Einbindung der Branche („Entflechtungsbeirat“)
- Neufassung der „wesentlichen Funktionen“ im ERegG

9. Finanzielle Entflechtung

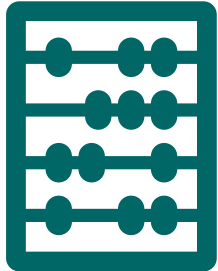
von mofair vorgeschlagen

Cashpooling, gegenseitige Kreditvergabe zwischen Infrastruktur- und anderen Konzerngesellschaften, gemeinsame Kreditbedienung und gemeinsame Budgetplanung werden beendet.

Ansätze zur Umsetzung

bisher keine greifbaren Überlegungen

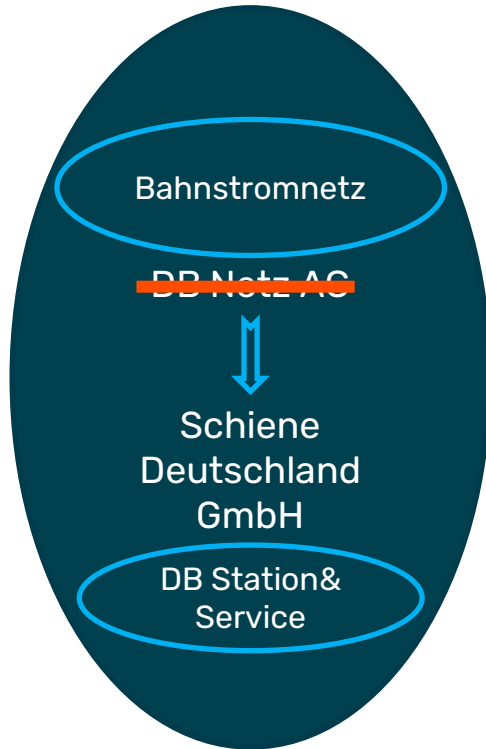
aber: Bundesnetzagentur prüft Umsetzung der Vorgaben zur finanziellen Entflechtung ([BK10-21-0357_U](#)).
Interne Kreditzinsen werden durch externen Gutachter überprüft



Umsetzung mofair-Vorschläge dringend erforderlich, insbesondere angesichts der Eigenkapitalspritzen (seit 2017 mind. 4,1 Mrd. Euro, bis 2024 bis zu 8,1 Mrd. Euro)

Koalitionsvertrag fordert: Bewährung der DB-EVU im Markt!

4. Bildung einer Gesellschaft



von mofair vorgeschlagen:

Infrastruktursparten der DB werden in einer Gesellschaft zusammengeführt.

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

Ansätze zur Umsetzung:

Festlegung des BMDV, dass eine Fusion aus Netz und Station&Service zum 1.1.2024 umgesetzt werden soll.



Dringend weiter untersetzen.
Aber: Die Fusion allein ohne weitere Änderungen beseitigt nur wenige Probleme.

Umsetzung mofair-Vorschläge: zweite Gruppe

Es rührt sich bisher nichts...

1. Qualitätsausrichtung der Eisenbahninfrastruktur

- § Satzungsanpassung, Ausrichtung auf Qualität, Dimensionierung und Verfügbarkeit
- # Entwicklung systemischer Kennzahlen
- ✂ analoge Ausrichtung des Managementvergütungssystems auf Qualitätsziele

7. Netznutzer in den Aufsichtsrat der Infrastrukturgesellschaft

- ✂ 2 Bundesregierung (AR-Vorsitzender & 1 weitereR)
- ✂ 2 SPVV-EVU
- ✂ 2 SPNV-EVU
- ✂ 2 SGV-EVU
- ✂ 2 AT

3. Rechtsformänderung

Die **Infrastrukturgesellschaft** wird eine GmbH:

- ✂ Möglichkeit der Gesellschafterweisung
- 📄 Vereinbarungen zwischen Bund und DB AG, um Bundeseinfluss festzuschreiben

entscheidender Punkt

8. Kündigung der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge

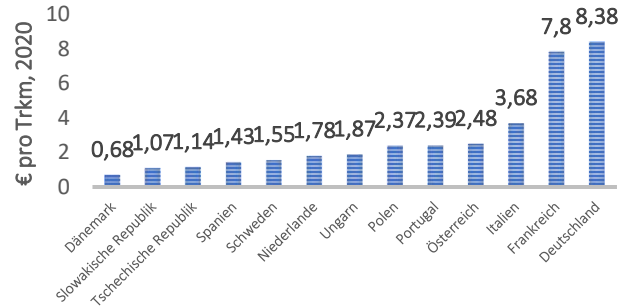
- † Bei Gemeinwohlorientierung keine „Beherrschung“ durch gewinnorientierte Konzernschwestern zulässig.
- 📄 Jahresergebnis der Infrastruktur verbleibt in der Gesellschaft.

steht so fast wörtlich im Koalitionsvertrag!

Umsetzung mofair-Vorschläge, dritte Gruppe

**Es geht ...
...eher in die falsche Richtung**

10. Senkung der Trassenpreise auf Grenzkosten



von mofair vorgeschlagen:

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

mofair-Papier:

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

Ansätze zur Umsetzung:

- ☞ bisher keinerlei systematische Bewegung zu den uKZ
- ☞ Auslaufen der (Corona)-Trassenpreisförderung im SPfV Ende 2022
- ☞ HH 2023: Kürzung, 130 Mio. € verbleibend
- ☞ evtl. mehr möglich durch Klimaschutz-Sofortprogramm?

11. Erhöhung der Mittel für die Schiene

Titel (Auswahl)	Plan 2023 (Mio. €)	Soll 2022	Veränderung
Erhöhung Eigenkapital DB AG	1.125	1.125	±0
Aus- und Neubau (BSchwAG)	2.000	1.900	+100
Erhaltung (LuFV III)	4.666 4.715	5.293	-626 -578
ERTMS/ETCS	534 637	612	-78 +25
Trassenpreissenkung SPFV	40 130	552	-512 -422
Trassenpreissenkung SGV	350 377	377	-27 ±0
GVFG	589	589	±0
Bahnhöfe	175 262	165	+10 +97
externe Beratung des BMDV für gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft (!)	0 3 (VE für 2024: 4)	0	+3



Steigerung Baupreise
?!





Der große Wurf steht weiter aus!

Zwischenfazit – ein verlorenes Jahr?




Finanzierung:

-  nur punktuelle Bewegung, teilweise sogar in die falsche Richtung
-  sehr positive Ausnahme:
Überlegungen der Beschleunigungskommission Schiene zur künftigen **Fondsfinanzierung**

Struktur:

-  keine greifbaren Zwischenergebnisse
-  nur die Festlegung, dass zum 1.1.2024 die Fusion aus Netz & StuS kommen soll

Qualität:

-  einzelne verstreute Ansätze, nachhaltige Finanzierung unklar (DB: „Machen wir voll gegen das EBIT.“)
-  Druck seitens Bundesnetzagentur und Bundeskartellamt
-  keine Klarheit über die Definition von „Gemeinwohlorientierung“

weiteres Verfahren

unterschiedliche Herangehensweisen

Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft (InfraGO): Ansatz Deutsche Bahn AG

Koalitionsvertrag:

1. Deutschlandtakt
2. Verkehrsleist. SPV +100%
3. modal split SGV auf 25%

Umsetzung:

Generalsanierung & Hochleistungsnetz

Finanzierung:

Ermittlung Bedarf & Sicherung politischer Unterstützung

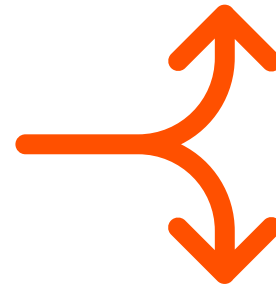
Strukturen:

Prüfung, ob Änderungen außer Fusion Netz & StuS notwendig sind



Also alles nur eine Geldfrage?

Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft (InfraGO): Ansatz mofair/NEE



Reformen

- Kündigung Ergebnisabführungsverträge
- Zusammenführung in GmbH
- Qualität in die Satzung
- Nutzer in den Aufsichtsrat
- personelle & finanzielle Entflechtung

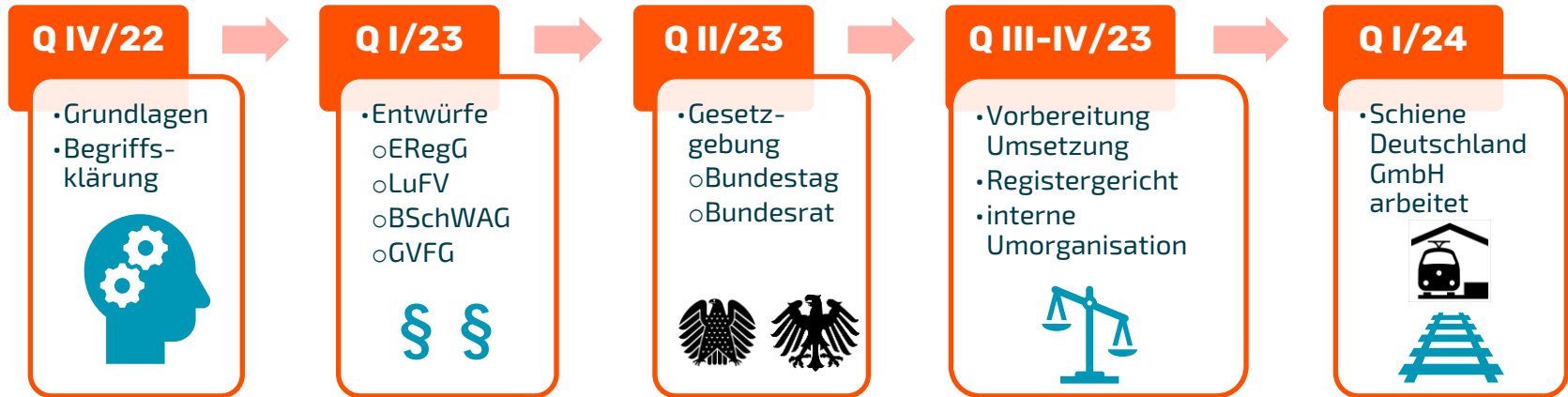
Finanzen

- Ausreichende Mittel für
- Aus- und Neubau
- Erhalt
- Digitalisierung
- Elektrifizierung
- Trassenpreise = Grenzkosten

Nur *beides zusammen* schafft Legitimation und neues Vertrauen des Markts und der Politik!

Extrem enger Zeitplan

Wissing: Zum 1.1.2024 soll die neue Gesellschaft an den Start gehen.



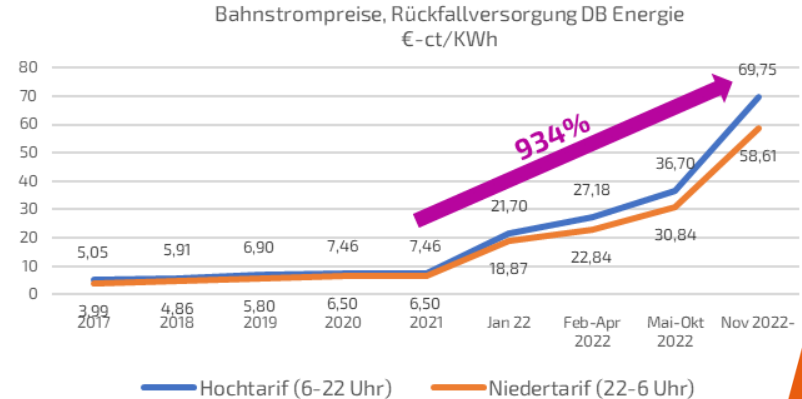
Gründlichkeit? Nicht abgearbeitete Themen?

DRINGLICH

Finanzierung des bestehenden SPNV-Angebots

Bestehendes Angebot unter Druck

- ☛ seit Jahren deutliche Personalkostensteigerung
- ☛ seit Corona-Krise:
 - ☼ Fahrgeldmindereinnahmen (weitgehend durch Rettungsschirme bis 2022 ausgeglichen, danach nicht!)
 - ☼ Steigerung Materialkosten (Lieferketten!)
- ☛ seit Sommer 2021, verschärft seit Februar 2022
 - ⚠ massive Steigerung der Energiekosten, v.a. Bahnstrom



Leistungskürzungen drohen!

- ? Forderung VMK: 1,65 Mrd. € zusätzliche Regionalisierungsmittel
- ! Beschluss MPK: 1 Mrd. € zusätzlich (offen: Strompreisbremse!?)

Deutschlandticket & gar Ausweitung des Angebots?



🪙 Finanzierung Deutschlandticket (Startpreis 49 Euro):

- 🪙 bewilligt: 1,5 Mrd. € (Bund) + 1,5 Mrd. € (Länder) = 3 Mrd. €
- 🪙 nicht berücksichtigt: Einführungskosten mind. 500 Mio. €
- 🪙 zudem: Mehrkosten ca. 500 Mio. € wegen Abo mit monatlicher Kündbarkeit
(= *weniger* Planbarkeit der Einnahmen bei *höheren* Vertriebskosten)
- 🪙 Finanzierungsdelta 2023 mind. **1 Mrd. €**



**Erstattung der *tatsächlichen* Kosten überlebenswichtig!
(Nachschusspflicht)**

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Vielen Dank!



Schritte zur Gemeinwohlorientierung:

<https://mofair.de/wp-content/uploads/2022/01/220127-Gemeinwohlorientierung-Schieneninfrastruktur.pdf>

Digitalisierung und Gemeinwohlorientierung:

<https://mofair.de/wp-content/uploads/2022/08/220824-Digitalisierung-und-Gemeinwohlorientierung.pdf>