



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Hamburg, 25. November 2022

HanseCom-Forum

Gemeinwohlorientierung der DB-Infrastruktur
– ein Booster für die Digitalisierung der Schiene

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer

Ampel-Koalitionsvertrag

Koalitionsvertrag SPD/Grüne/FDP



**MEHR
FORTSCHRITT
WAGEN**

BÜNDNIS FÜR
FREIHEIT, GERECHTIGKEIT
UND NACHHALTIGKEIT

Es geht 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.

11 Maßnahmen für die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft

Qualität

1. Qualitätsziele in Satzung und Vergütungssysteme
2. Freigabe aller betriebsrelevanten Daten

Strukturänderungen

3. Rechtsformänderung
4. Bildung einer Gesellschaft
5. Unbundling DB Energie
6. personelle Entflechtung
7. Netznutzer in den AR der InfraGO
8. Kündigung Ergebnisabführungsverträge
9. finanzielle Entflechtung

Wettbewerbsfähigkeit

10. Senkung der Trassenpreise auf Grenzkosten
11. Deutliche Erhöhung der Haushaltsmittel für die Schiene

7 Beispiele

Wo hängt es bei der Digitalisierung?

Digitale Schiene: ETCS und digitale Stellwerke



worum es geht

- mehr Kapazität auf vorhandenem Netz ermöglichen, Sicherheit erhöhen und vieles mehr
- Lösung für demographische Probleme

woran es hakt

- schleppender Umgang Projekten des Starterpakets 2019-22
- Erfahrungen nur im DK Stuttgart, Umwidmung Köln – Rhein/Main für S-Bahn München?

was die InfraGO anders machen würde

- kein Streit um „Eigenanteil“
- Schluss mit den politischen Spielchen

Systemtrassen für den Deutschlandtakt



worum es geht

- erleichterte Trassenbestellung (wie Click & Ride), frühzeitige Detektion Trassenkonflikte
- mKoK: Sicherstellung eines Grundgerüsts für den Deutschlandtakt

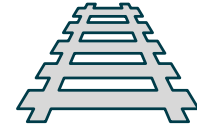
woran es hakt

- unklare Finanzierung des mKoK
- Zwangsgelder gegen DB Netz (275 T Euro), weil IT-Umsetzung nicht angegangen wurde

was die InfraGO anders machen würde

- IT auf den Stand der Technik, weg von (jährlicher) Haushaltsfinanzierung
- Schluss mit der Prozesshantelei

Baustellenkommunikation



worum es geht

- deutlich mehr Baumittel seit 2013 – drastische Nebenwirkungen für Qualität
- Notwendig: Maßnahmenbündelungen & Bautakte (RTBM 2018!)

woran es hakt

- IT aus den 90ern Jahren wird totgepflegt
- mehrfache Verschiebung der KomBau 2018 – 2028

was die InfraGO anders machen würde

- KomBau würde als absolut zentral für die Kundenbeziehung angesehen
- mit Hochdruck umgesetzt

Verspätungsursachen aus Anreizsystem DB Netz<>EVU



worum es geht

- jede Verspätung über Schwellenwert wird kodiert und abgerechnet (EVU/EIU/neutral)
- wichtiger Datenschatz für Qualitätsverbesserungen

woran es hakt

- Anreizsystem so kalkuliert, dass es keinen Anreiz entfaltet
- jedes EVU bekommt nur „eigene“ Daten, „Puzzleteil“, kein Gesamtbild möglich

was die InfraGO anders machen würde

- Schluss mit der Geheimniskrämerei
- Gemeinsame Auswertung mit Branche – Verhandlungen mit BNetzA laufen

Fahrausweise: Tickets von Tür zu Tür



worum es geht

- technisch ist Kombination verschiedener Tarifsysteme kein Problem mehr
- hoher Kundennutzen, seit langem gefordert

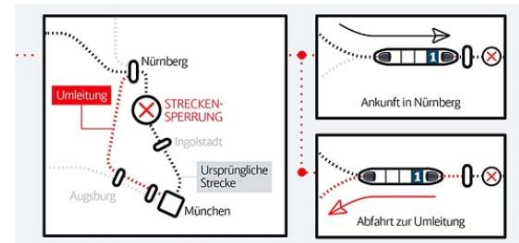
woran es hakt

- DB sitzt auf Tarif- und Echtzeitdaten
- A- (ICE-) und B- (IC-/EC-) Preis als „Haustarif“ der Deutschen Bahn, §12 AEG

was die InfraGO anders machen würde

- gibt Infrastrukturdaten an alle, denn mehr Verkehr überwiegendes Interesse
- Ansatzpunkte: MobilitätsdatenG, ERegG-Anpassung etc., laufendes Verfahren BKartA

Widerspruchsfreie Fahrgastinformation



worum es geht

- Unterstützung der Reisenden, Begleitung unterwegs („umgekehrte Wagenreihung“)
- hoher Kundennutzen, seit langem gefordert

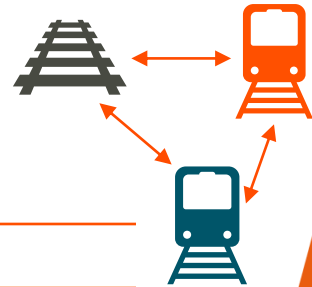
woran es hakt

- seit Jahren werkelt Reisendeninformation vor sich hin (Zuordnung?)
- unklare Rolle T-Ressort, Streit über „wettbewerbsdifferenzierende“ Inhalte

was die InfraGO anders machen würde

- führt die Daten aus unterschiedlichen Quellen zügig zusammen
- keine Kleinstaaterei mehr

Fahrerassistenzsysteme



worum es geht

- statische & dynamische Streckendaten fahrzeug-, linien- & netzbezogen nutzen
- mehr Sicherheit und (Energie-)Effizienz, optimierte Kapazitätsausnutzung

woran es hakt

- hat heute keine Priorität, Daten werden nicht geteilt, z.T. nicht einmal erhoben
- Industrie & EVU machen eigene Messfahrten (!)

was die InfraGO anders machen würde

- bittet alle Netznutzer um Mithilfe, jede Fahrt wird zur Messfahrt
- enge Kopplung zu ETCS, Daten werden geteilt

Zwischenfazit

IT-Projekte werden bei den DB-EIU nicht oder halbherzig gegangen, wenn sie...

...entweder „zu teuer“ sind –
IT-Projekte sind relativ disponibel
(vgl. Personal- oder Baukosten)...

...oder die Konkurrenz im Transport-
und/oder Vertriebsmarkt *relativ* mehr
profitieren würde als die DB-Konzernschwestern...

...oder beides.

ETCS / DSD
Systemtrassen
KomBau
(FAS)

Tickets von Tür zu Tür
widerspruchsfreie FGI
KomBau
(FAS)
Verspätungsursachen

Aktueller Stand der Debatte



Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft: Ansatz Deutsche Bahn AG

Koalitionsvertrag:
1. Deutschlandtakt
2. Verkehrsleistung
SPV +100%
3. modal split SGV auf
25%

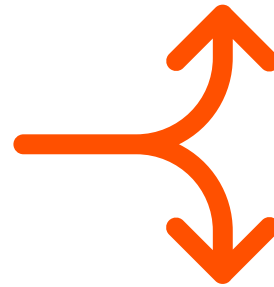
Umsetzung:
Generalsanierung &
Hochleistungsnetz

Finanzierung:
Ermittlung Bedarf und
politische
Unterstützung

Strukturen:
Prüfung, ob
Änderungen außer
Fusion Netz & StuS
notwendig sind

➔ Also alles nur eine Geldfrage?

Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft: Ansatz mofair/NEE



Reformen

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

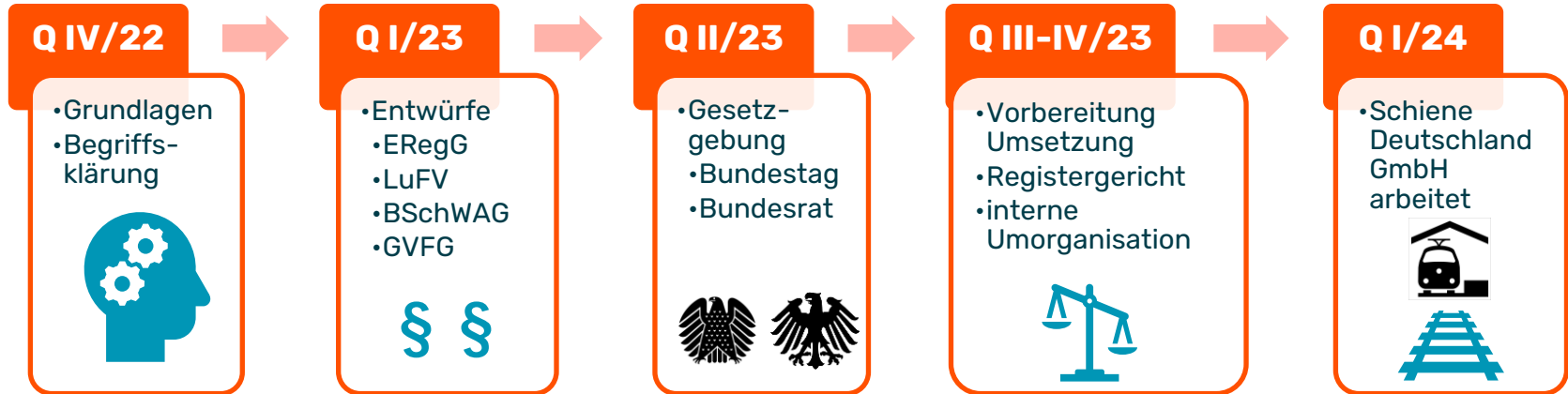
Finanzen

- Ausreichende Mittel für
- Aus- und Neubau
- Erhalt
- Digitalisierung
- Elektrifizierung
- Trassenpreise auf 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?

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Dr. Matthias Stoffregen

Geschäftsführer

Reinhardtstraße 46

10117 Berlin

Fon +49 30 53 14 91 47- 0



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>