



# MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

Berlin, 24. Mai 2023

## InfraGO – Wann? Wie? Wo?

Dr. Tobias Heinemann  
Fabian Amini  
Michael von Mallinckrodt

Dr. Matthias Stoffregen  
Nils Lehmann

# Vierter Termin zur Bahnstrukturreform



# Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft (InfraGO): Ansatz Deutsche Bahn AG

*Koalitionsvertrag:*  
1. Deutschlandtakt  
2. Verkehrsleistung  
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?



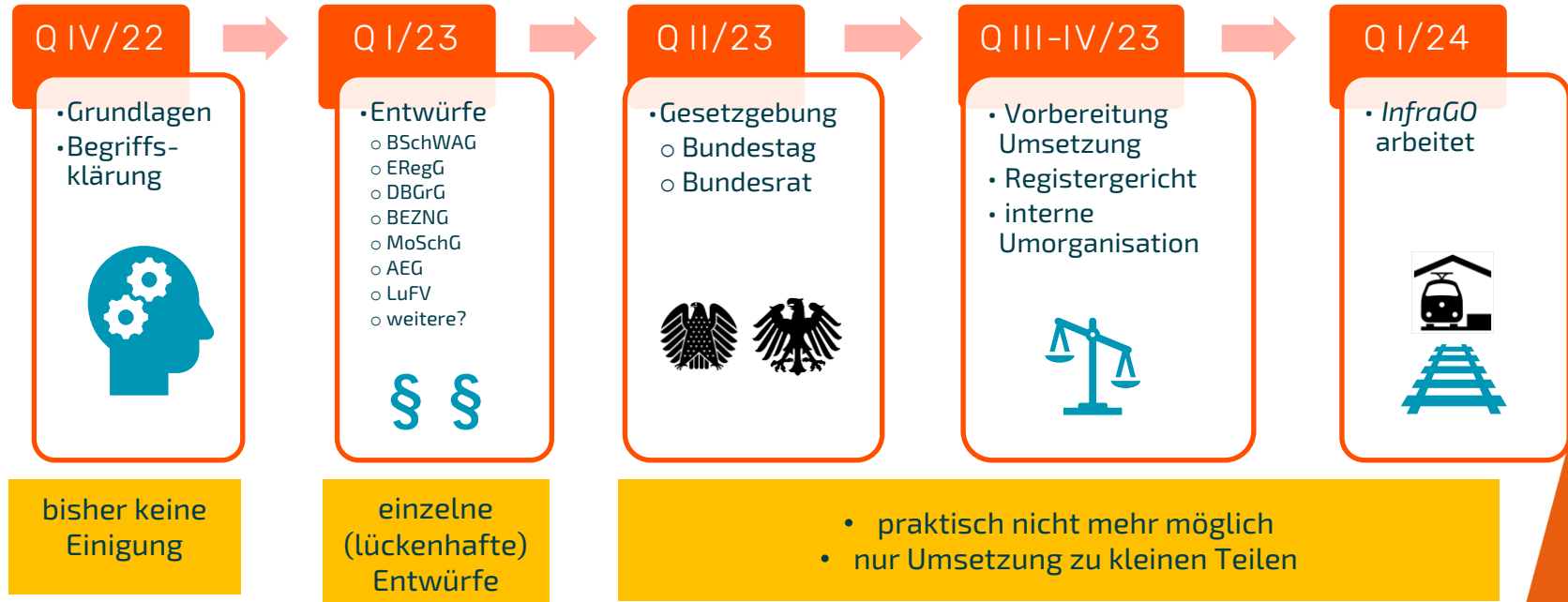
# Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft (InfraGO): Ansatz mofair/NEE



➔ *gleichermaßen Geld- & Strukturfrage!!!*

# Übergang zur „InfraGO“

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



## Umsetzung der 11 mofair-Forderungen vom Januar 2022 (I)

	mofair-Maßnahme	Umsetzungsstand
1	Programmierung der DB-Infrastruktur auf Qualität	Generalsanierung & ??
2	Freigabe aller relevanten Daten	Einhaltung (nur) EU-Fahrgastrechte-VO
3	Rechtsformänderung	vs. nein
4	einheitliche Infrastrukturgesellschaft	nur Netz & StuS geplant
5	Entflechtung DB Energie	derzeit (?) nicht geplant

## Umsetzung der 11 mofair-Forderungen vom Januar 2022 (II)

	mofair-Maßnahme	Umsetzungsstand
6	personelle Entflechtung	BNetzA-Entscheidung, aber keine gesetzliche Klärung
7	Kontrolle InfraGO durch Nutzer	„Überlegungen“ ?!
8	Kündigung Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge	nichts bekannt, obwohl Festlegung des Koa-Vertrags
9	vollständige finanzielle Entflechtung	nichts bekannt
10	Trassenpreise auf Grenzkosten	keinerlei konzeptionelle Arbeit
11	Angemessene Finanzierung der Infrastruktur	Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023

# 1. Programmierung auf Qualität: Generalsanierung &??



Kommunikative Kehrtwende um 180 Grad:

alt:

Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht der DB AG und der DB-EIU:  
Infrastruktur nur zu 9,5 % für Verspätungen verantwortlich ([IZB 2022](#), S. 111)

neu:

„80 Prozent der Qualität des Eisenbahnsystems entscheiden sich auf dem Schienennetz.“  
([PI der DB vom 30. Mai 2022](#))

„Für die LuFV haben wir die Kennzahlen vereinbart, von denen wir einigermaßen sicher waren, dass wir sie auch erreichen.“  
(Richard Lutz auf dem [DB-Wettbewerbssymposium am 26. Januar 2023](#))

zu klären u. a.: Organisation & Finanzierung Schienenersatzverkehr,  
Umleitungstrecken, Abrechnung SPNV-Verträge...  
Qualität in die Satzung, KPIs...



## 2. Freigabe aller relevanten Daten



- DB meldet die Freigabe von Echtzeitdaten für „interessierte Vertriebspartner“ zum 7. Juni 2023 in einer [PI](#)
- × Was in der Information fehlt:
  - × DB setzt lediglich Vorgaben der [EU-Fahrgastrechte-VO](#) um, keinen Tag zu früh.
  - × Vorgaben aus TAP/TSI, u. a. Verspätungsursachen, setzt sie nicht um.
  - × keine Aussage über anfallende Kosten
- % Verfahren beim [Bundeskartellamt](#) läuft noch immer (seit 2019!):
  - % Vertriebsprovisionen als Hauptstreitthema
  - % vermutlich keine Einigung mit dem Markt

### zu klären:

- Tarifdaten und Vertriebsrechte
- Überführung SPFV-Tarif auf die DTV GmbH
- Infrastrukturdaten

# 3. Rechtsformänderung

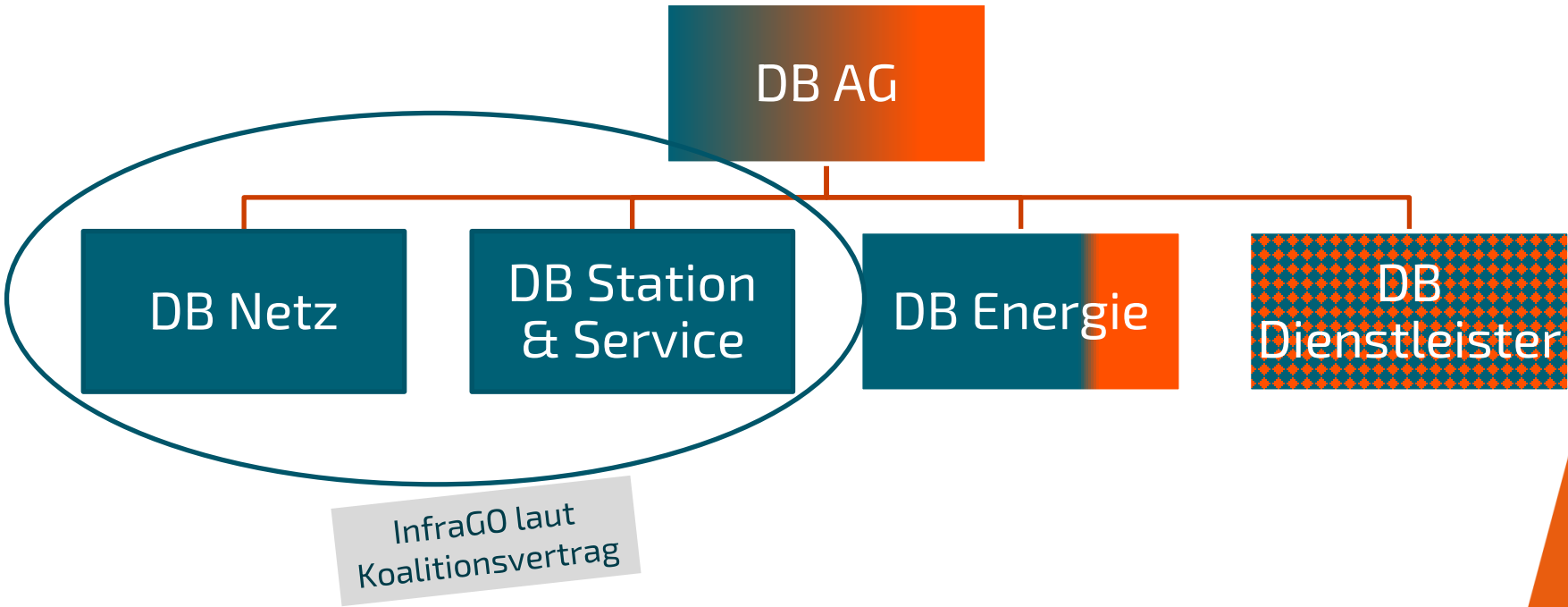


- ⦿ BMDV untersucht, welche Rechtsform InfraGO haben soll
- ⦿ AG Favorit
  - ⦿ Man habe „genügend Steuerungsmöglichkeiten“ gefunden, um als Bund auch in einer AG eingreifen zu können.

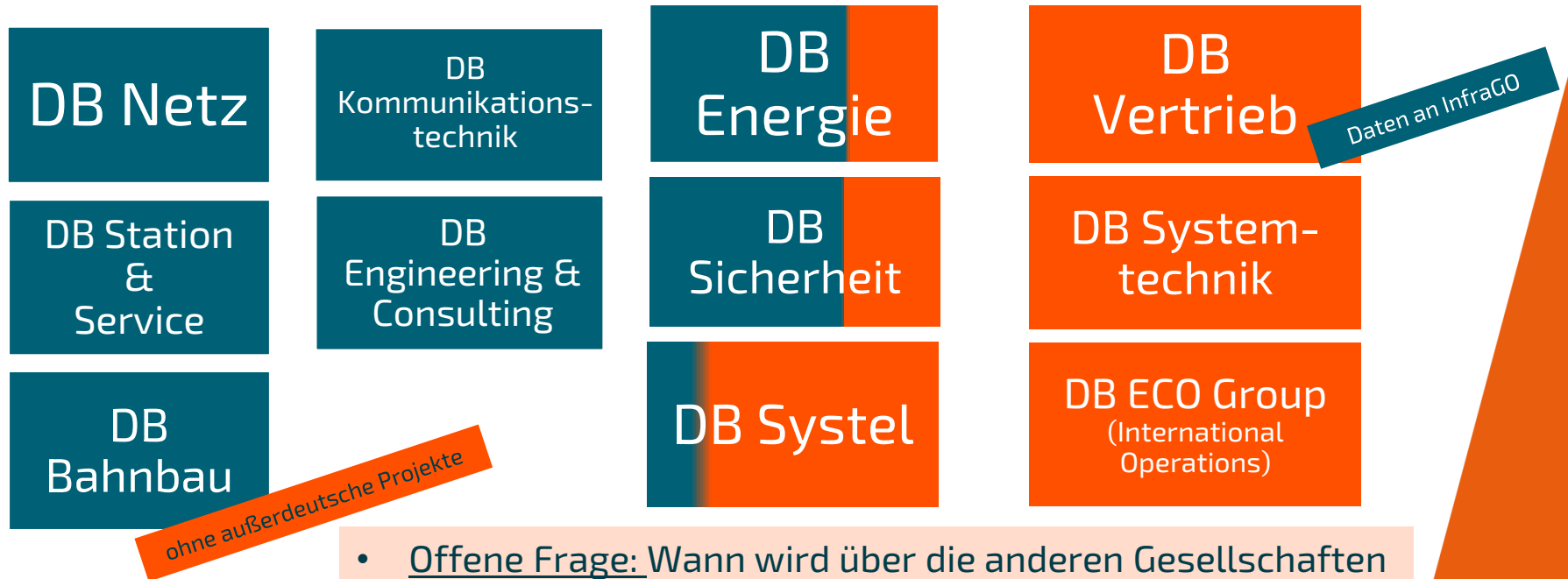
## Offene Fragen:

- Wie ist Vorfestlegung möglich, wenn die genaue Definition der „Gemeinwohlorientierung“ noch gar nicht erfolgt ist?
- vgl. Aussage DB AG: „Kästchen malen und Rechtsform klären machen wir ganz am Schluss“?!

## 4./5. Einheitliche Gesellschaft & Unbundling DB Energie (I)



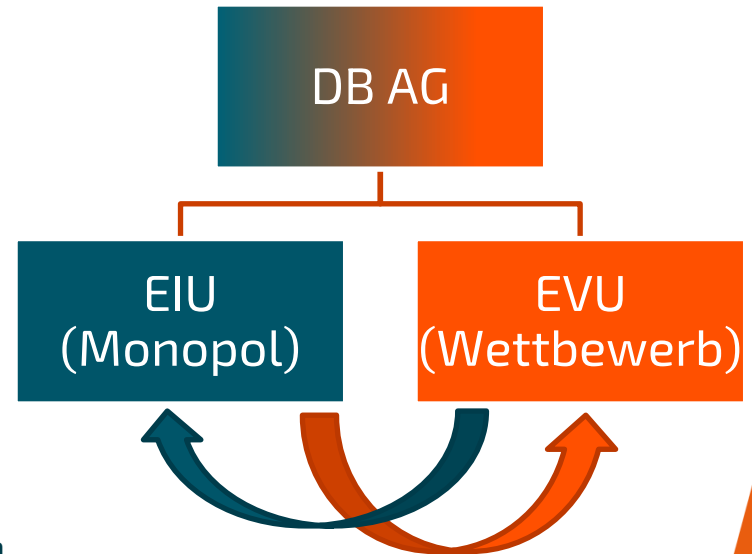
## 4./5. Einheitliche Gesellschaft & Unbundling DB Energie (II)



- Offene Frage: Wann wird über die anderen Gesellschaften entschieden? (ca. 20.000 MA mit InfraGO-Bezug)

## 6. Personelle Entflechtung

- ↔ munterer Führungskräftewechsel zwischen DB-EVU und DB Netz 2022/23
- ↔ Verfahren [BK10-22-0285\\_U](#) bei der Bundesnetzagentur steht vor Abschluss:
  - ↔ geplante Wechsel von Führungskräften vorab bekannt machen
  - ↔ Einbeziehung des Marktes durch einen „Entflechtungsbeirat“
  - ↔ Karenzzeiten oder andere Sanktionen möglich



### Offen:

- klarere Regelung im ERegG, u. a. Wechsel EIU <> Wettbewerbsbahnen
- eindeutige Zuordnung der Personale der DB AG Monopol- oder Wettbewerbsbereich



## 7. Kontrolle der InfraGO durch die Nutzer

- Zugangsberechtigte wissen am besten, woran es bei der Infrastruktur fehlt. Daher sollen
  - SPNV
  - SPFV
  - SGVim InfraGO-Aufsichtsrat vertreten sein.
- heutiger Netzbeirat könnte entfallen

### Offene Frage:

- Wie wird Bundesinteresse gesichert, wenn InfraGO AG wird/bleibt?

AR-Vorsitz (BMDV)	stv. AR-Vorsitz
2 weitere Bundesvertreter: - BMF - BMWK	9 weitere Arbeitnehmervertreter
3 DB-EVU: - Regio - Fernverkehr - Cargo	
4 Wettbewerbs-EVU: - 1 FV - 2 NV - 1 SGV	

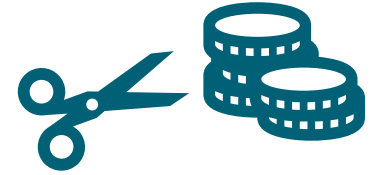
unterstellt:  
paritätisch besetzter 20er AR

## 8. Kündigung Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge



- Klare Aussage im Koalitionsvertrag:  
„Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit.“ (S. 50/52)
- bestehende Verträge zwischen DB AG und den Monopolgesellschaften werden zur Hypothek für die Verträge zwischen der DB AG und den Transportgesellschaften (Beihilfeverdacht!)
  - laufendes Verfahren der EU-Kommission wegen DB Cargo überprüft
    - Verlustübernahme
    - interne Verrechnungspreise & Kredite etc.
    - Bezahlung der Beamten
- evtl. Verlust steuerlicher Organschaft kein Argument gegen Ende der Verträge DB AG – EIU

# 9. Vollständige finanzielle Entflechtung



IGES-Gutachten im Rahmen eines Verfahrens bei der Bundesnetzagentur belegt:

- DB Cargo (Cashpooling & Kredite)
- DB Fernverkehr (Cashpooling)

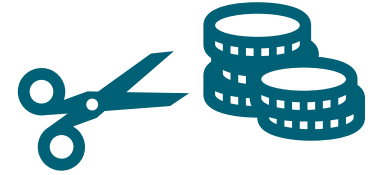
müssen innerhalb des DB-Konzerns keine marktüblichen Kosten tragen, werden also bevorteilt.

## Offene Frage:

- Konsequenzen aus dieser Erkenntnis?

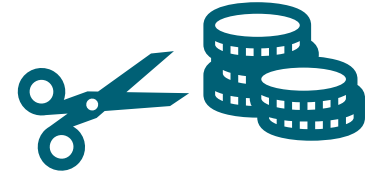


## 9. Vollständige finanzielle Entflechtung: Was ist zu tun?



- 🪙 Kappung aller Finanzbeziehungen DB AG <> InfraGO
  - 🪙 Ende der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge
  - 🪙 Ende des Cashpoolings
  - 🪙 Ende der konzerninternen Kreditvergaben und –bedienungen
  
- 🪙 Verbot einer gemeinsamen Bilanz von DB AG und InfraGO
  - 🪙 separate Budgetplanungen
  
- 🪙 Eigenständige Bilanz der InfraGO
  - 🪙 mit den heutigen Assets von DB Netz und DB StuS
  - 🪙 zzgl. Assets der übrigen zuzuordnenden Gesellschaften samt Immobilien

## 9. Ohne vollständige finanzielle Entflechtung....



... können (mindestens) diese Themen *nicht* geklärt werden:

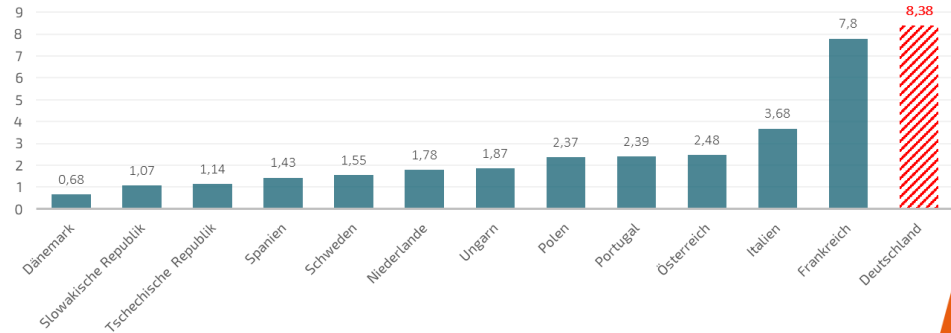
- künftige Finanzierung (-sarchitektur, unten 11.)
- Entwicklung Trassenpreise (unten 10.)
- Digitale Schiene – koordinierende Stelle für die Fahrzeugausrüstung (Bund, DB Netz oder neu zu schaffende Institution)
  - Leit- und Sicherungstechnik (ETCS)
  - digitales Kapazitätsmanagement
  - digitaler Zugfunk (FRMCS)
- Implementierung des Deutschlandtakts (vs. reiner „DB-Takt“), inklusive:
  - Zukunft des Open Access
  - Wettbewerbsmodell im SPFV



# 10. Trassenpreise auf Grenzkosten



- 🔑 wichtiger Hebel für mehr Wettbewerb im SPFV
- 🔑 Prüfauftrag im Koalitionsvertrag



- 🔑 HH 2023:
  - 🔑 130 Mio. € in letzter Minute beschlossen
  - 🔑 aber keine passende Förderrichtlinie vorhanden
  - 🔑 Effekt zu gering, um Förderung begründen zu können

## Offene Frage:

- Wann beginnt die ernsthafte Arbeit an diesem Thema?

# 11. Angemessene Finanzierung der Infrastruktur: Beschluss Koalitionsausschuss, 28. März 2023

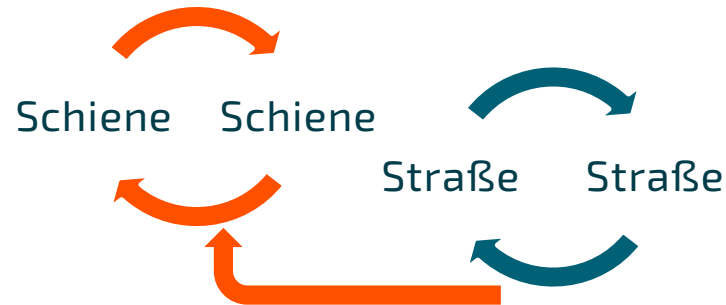


- Mehrbedarf für Schieneninfrastruktur von 45 Mrd. € 2024-2027 anerkannt
- Mehreinnahmen aus der LKW-Maut ( $\leq 6$  Mrd. €/Jahr) sollen „weit überwiegend“ in die Schiene fließen

bisher:



künftig:



# 11. Angemessene Finanzierung der Infrastruktur: Wie kommt das Geld in die InfraGO?



## „klassische“ Baukostenzuschüsse

- regulärer Bundeshaushalt
- „Maastricht“-relevant

➤ kaum in größerem Umfang möglich

## „neue“ Baukostenzuschüsse

- über den „Klima- und Transformationsfonds“ (KTF)

oder neue Fonds laut  
[Beschleunigungskommission](#)  
[Schiene](#)

- möglich durch deutliche Erhöhung der LKW-Maut zum 1. Januar 2024

➤ bis zu 20 Milliarden Euro 2024-2027

## Eigenkapital- erhöhungen der InfraGO

- wie Klimaschutz-EKE
- nicht „Maastricht“-relevant
- nicht die Vorzugsvariante

➤ verzerrt Wettbewerb, wenn die finanzielle Entflechtung unvollendet bleibt

➤ treibt Infrastrukturnutzungsentgelte

# Vorgehen des BMDV

- lange Zeit nichts, dann unverbundene Gesetzentwürfe

Gesetz	Stellungnahmefrist
Genehmigungsbeschleunigungsgesetz	1 Woche
Bundesfernstraßenmautgesetz	< 1 Tag
Bundesschienenwegeausbaugesetz	1,5 Tage
Eisenbahnregulierungsgesetz	(liegt nicht vor)
DB-Gründungsgesetz, BEZNG, etc.	(liegt nicht vor)
Moderne-Schiene-Gesetz	(liegt nicht vor)
LUFV-Erweiterung/Neufassung	(liegt nicht vor)
AEÜ (Fahrplandatenmanagement!)	(liegt nicht vor)

Vorschläge der BK Schiene nicht oder nur lückenhaft umgesetzt

Inhalt?

Gesamtbild betrachten?

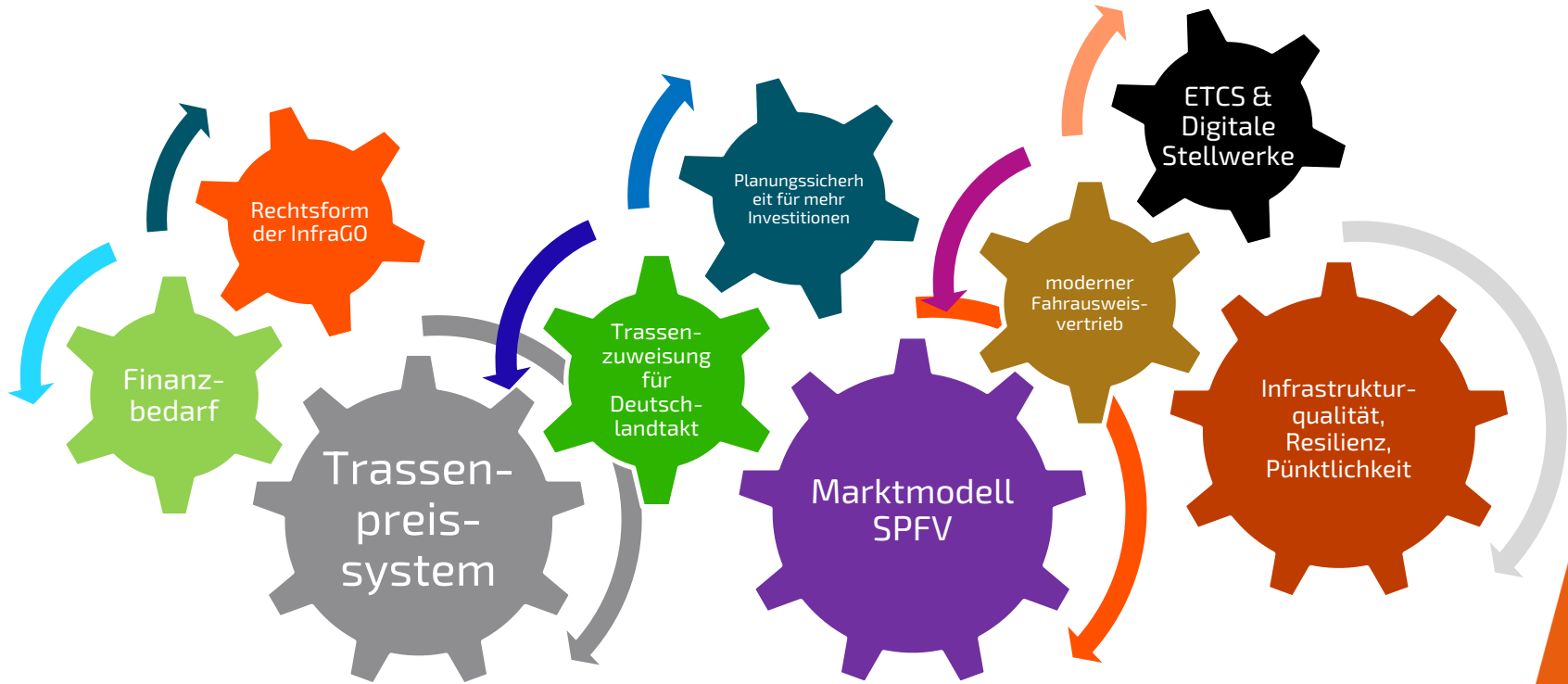
bisher eher:  
Kaffeersatz lesen!



Adolph Menzel: Berlin-Potsdamer Bahn, 1847.



# Das Gesamtbild ist entscheidend!





# Aus aktuellem Anlass: Streik – Abmilderung für Unbeteiligte

**Streik!**

- ❁ Warnstreiks der EVG bei der DB (27. März, 20. April) & der kurzfristig abgesagte Warnstreik (geplant 14.-16. Mai 2023) haben erneut unbeteiligte Eisenbahnverkehrsunternehmen getroffen:
  - ❁ Züge können bei mangelnder Stellwerksbesetzungen nicht fahren
  - ❁ Personal-, Planungs- und Dispositionsmehraufwand
  - ❁ Fahrgeldmindereinnahmen
  - ❁ Leistungsentgeltkürzung im SPNV
- ❁ kaum Initiative der DB Netz, Notbetrieb zu ermöglichen (vgl. : Autobahn GmbH erzwingt Offenhaltung des Elbtunnels)

## Offene Frage:

- Vorgaben an InfraGO für Notbetrieb à la Frankreich/Italien?

# MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

Vielen Dank!



# Links zu Positionspapieren und Folienvorträgen

## Positionspapiere:

- [Kapazität, Qualität und Kundenorientierung: Eine starke Schieneninfrastrukturgesellschaft für die Verkehrswende \(„11 Forderungen“\)](#) (Januar 2022)
- [Deutschlandtakt und Wettbewerb im Fernverkehr](#) (März 2022)
- [Senkung der Trassenpreise. Ein Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im intermodalen Wettbewerb und für mehr Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr](#) (März 2022)
- [Digitalisierung und Gemeinwohlorientierung für die Schiene](#) (August 2022)
- [Stellungnahme zum kommenden Eisenbahn-Sondergutachten der Monopolkommission](#) (Januar 2023)

## Folienvorträge:

- [Parlamentarisches Frühstück zu den „11 Forderungen“](#) (März 2022)
- [Niedrigere Trassenpreise – mehr Wettbewerbsfähigkeit für die Schiene](#) (Juni 2022)
- [Wo stehen wir bei InfraGO?](#) (November 2022)
- [InfraGO als Booster für die Digitalisierung der Schiene](#) (November 2022)