

The logo for MOFAIR, with 'MOFA' in white and 'AIR' in white with an orange triangle above the 'A'.

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

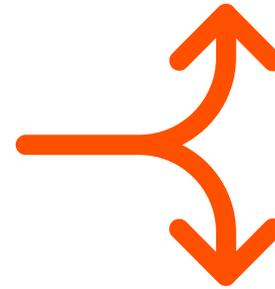
Finanzierung:
Ermittlung Bedarf &
Sicherung politischer
Unterstützung

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

 Also alles nur eine Geldfrage?



Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft (InfraGO): Ansatz mofair/NEE



Reformen

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

Finanzen

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

➔ 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

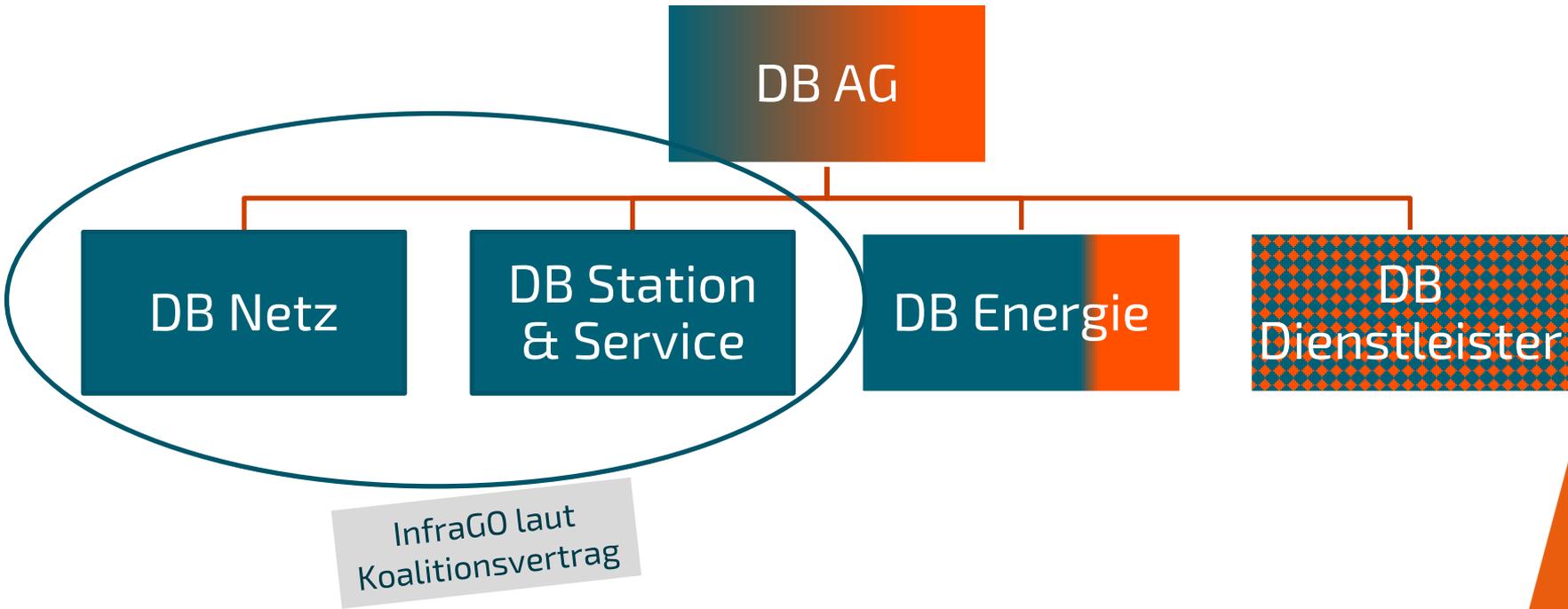


- ⦿ BMDV untersucht, welche Rechtsform InfraGO haben soll
- ⦿ AG Favorit
 - ⦿ Man habe „genügend Steuerungsmöglichkeiten“ gefunden, um als Bund auch in einer AG eingreifen zu können.

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)



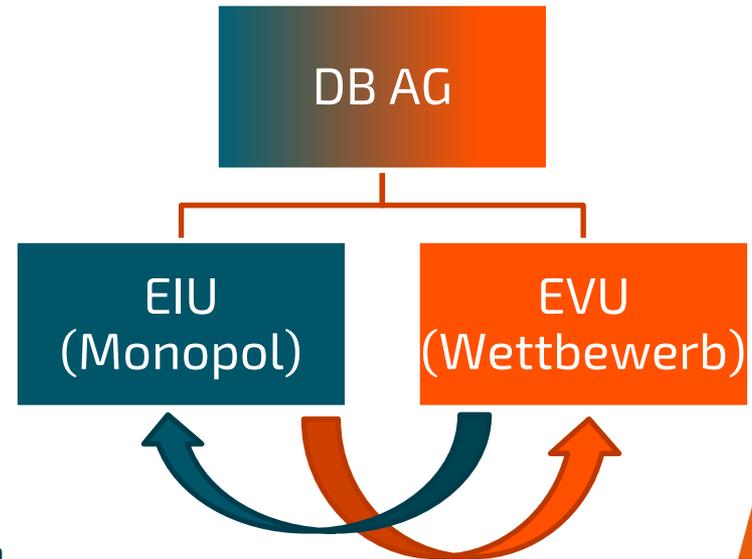
4./5. Einheitliche Gesellschaft & Unbundling DB Energie (II)



- 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	

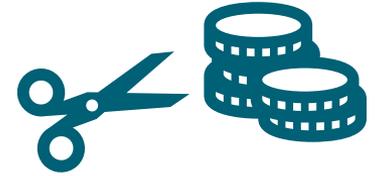
unterstellt:
paritätisch besetzter 20er AR

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:

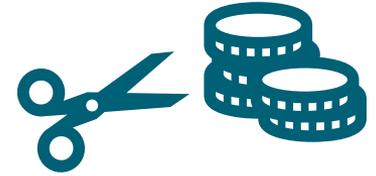
- DB Cargo (Cashpooling & Kredite)
- DB Fernverkehr (Cashpooling)

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

Offene Frage:

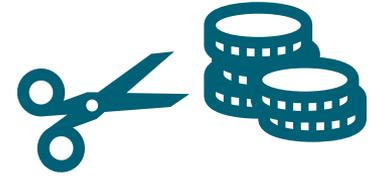
- Konsequenzen aus dieser Erkenntnis?

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:

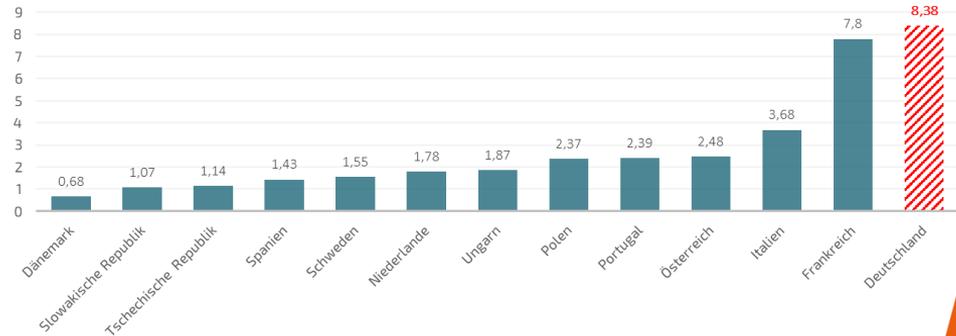
- künftige Finanzierung (-sarchitektur, unten 11.)
- Entwicklung Trassenpreise (unten 10.)
- Digitale Schiene –
koordinierende Stelle für die Fahrzeugausrüstung
(Bund, DB Netz oder neu zu schaffende Institution)
 - Leit- und Sicherungstechnik (ETCS)
 - digitales Kapazitätsmanagement
 - digitaler Zugfunk (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 (≤ 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)
AEg (Fahrplandatenmanagement!)	(liegt nicht vor)

Vorschläge der BK Schiene nicht oder nur lückenhaft umgesetzt

Inhalt?

Gesamtbild betrachten?

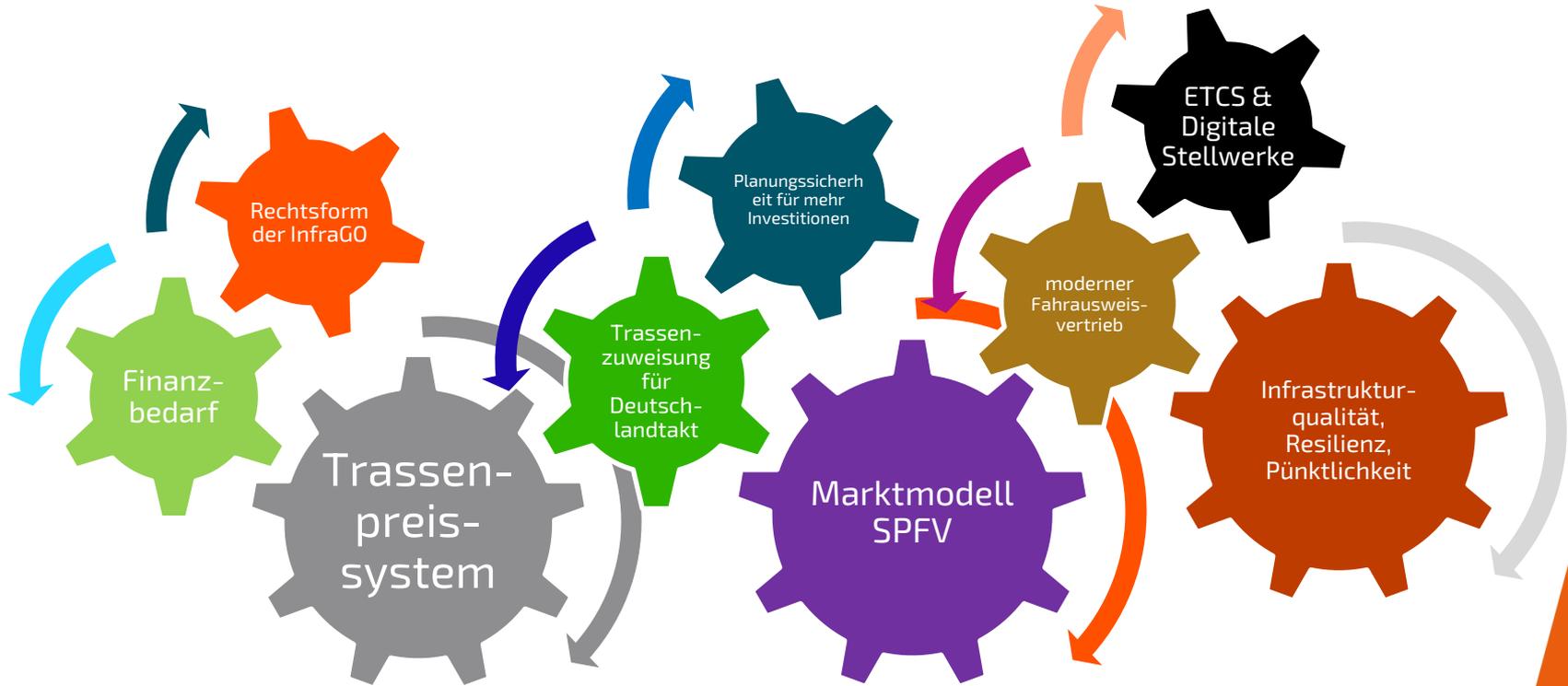
bisher eher:
Kaffeersatz lesen!



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)