Weichen stellen



Nr. 3 September 2023











DIE AKTUELLEN THEMEN

Schieneninfrastruktur auf der Kippe •• Wofür der Bund zahlen darf •• Neues aus der Invalidenstraße? •• Wettbewerbshüter sind weiter •• Maximale Transparenz notwendig •• mofair-Präsidium mit neuen Gesichtern

Schieneninfrastruktur auf der Kippe

Haushaltsberatungen 2024 entscheidend

Im März dieses Jahres hatte der Koalitionsausschuss für die Verbesserung der Schieneninfrastruktur in den Jahren 2024 bis 2027 einen zusätzlichen Bedarf von 45 Milliarden Euro anerkannt. Vor allem die Festlegung, dass die zu erwartenden Mehreinnahmen aus der stärker an den CO2-Emmission orientierten LKW-Maut "weit überwiegend" in die Schiene fließen sollten, war ein wesentlicher Schritt nach vorn. So werden die unseligen "getrennten Finanzierungskreisläufe" durchbrochen.

Die politische Willenserklärung ersetzt jedoch nicht den bindenden Beschluss des Haushaltsgesetzgebers. Und da ist noch einiges zu tun. Stand jetzt (Mitte September) sind die notwendigen Mittel für den Mittelfristzeitraum noch nicht zusammengekratzt.

Im Hoheitshaushalt, also dem <u>Entwurf des Bundeshaushalts</u> <u>für das Jahr 2024</u>, sind zu Beginn des parlamentarischen

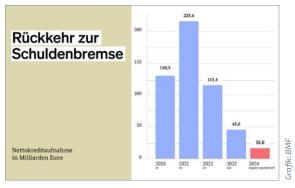
Schienenverkehr Stärkung des Stadt- und Regionalverkahrs

Die Bundesregierung wird in den kommenden Jahren erhebliche Mittel bereitstellen, um das
Die Bundesregierung wird in den kommenden Jahren erhebliche Mittel bereitstellen, um das
Schienenentze zu modernisieren und zu erweiten. Klare Priorität hat dabei die Steigerung der
Kapazitäten des Kernnertzes

1. Stärkung Investitionshochlauf Schiene: Die Bundesregierung wird die Modernisierung
des Schienenentzes und den notwendigen Kapazitätsausbau. für den Personen- und
Güterverkerb beschleunigen und damit die Umsetzung des Deutschlandtiaktes voranbringen. Die Kapazitäten für den kombinierten Verkehr werden modernisiert und ausgeweitet. Die Deutsche Bahn benotigt zur Deckung des Investitionsbedarfs bis zum Jahre
2027 rund 45 Milliarden Euro. Dieser Investitionsbedarf soll soweit wie finanzielt
darstellbar, u.a. durch den Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem COz-Zuschlag der
Likw-Maut, gedeckt, die ganz überwiegend für Investitionen für die Schiene genutzt
werden.

Stärkung und Digitalisierung des Bestandsnetzes Schiene: Damit die Kapazitäten fü
den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene gesteigert werden können, unterstüt
den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene gesteigert werden können, unterstüt

Bedarf anerkannt – Finanzierungskreisläufe durchbrochen – die Entscheidung des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023.



Die Einhaltung der Schuldenbremse ist nur mit einigen Klimmzügen möglich. Die Schiene merkt das besonders. Verfahrens 11,5 Milliarden Euro zusätzlich veranschlagt. Das klingt viel, ist für sich genommen aber nur wenig mehr als ein Viertel des Benötigten. Immerhin: Diese Mittel können zumindest zum Teil über Verpflichtungsermächtigungen auch überjährig eingesetzt werden. Als Baukostenzuschüsse belasten sie nicht die DB-Bilanz und treiben die Trassen- und Stationsentgelte nicht.

Im nächsten Schritt wendeten sich die Hoffnungen auf den Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds (KTF), der Anfang August vorgelegt wurde. Hier wurde die Schiene mit 12,5 Milliarden Euro bedacht. Stutzig macht der Blick auf die Jahresscheiben, weil hier kein Investitionshochlauf, sondern eine degressive Ausreichung der Mittel geplant wird – im ersten Jahr mehr als in den späteren Jahren.

Hinzu kommt, dass der KTF keine Verpflichtungsermäßigungen und damit auch keine Überjährigkeit kennt. Soll heißen: Wenn 4 Milliarden im ersten Jahr nicht ausgegeben werden, fallen sie an den Fonds zurück und stehen der Schiene nicht mehr zur Verfügung. Außerdem muss für jedes Projekt, das aus dem KTF finanziert werden soll, eine konkrete Minderung der Treibhausgasemissionen belegt werden. Das dürfte bei Projekten, die in erster Linie dem Bestandserhalt der jetzigen Infrastruktur dienen, schwer sein.

Um etwas zu vernebeln, dass auf diese Weise noch immer nur die Hälfte des Bedarfs erreicht war, verkündete das BMDV in einer Pressemeldung im August, dass die DB einen "Eigenbeitrag" in Form von 3 Milliarden Euro an weiteren Schulden aufbringen werde. Dem größten Staatsunternehmen aufzugeben, den ohnehin auf weit über 30 Milliarden Euro angewachsenen Schuldenberg weiter anwachsen zu lassen, ist zumindest bemerkenswerte Haushaltspolitik.

Schließlich soll es nun weitere "bis zu" 12,5 Milliarden Euro als Eigenkapitalerhöhung an die DB für die Infrastruktur geben. Die Bedenken der Wettbewerber richten sich wie schon bisher zum einen auf mögliche weitere Wettbewerbsverzerrungen ("spill-over-Effekte") – so könnten indirekt auch die Finanzierungskonditionen der im Wettbewerb stehenden Transportgesellschaften Fernverkehr, Regio und Cargo verbessert werden. Und da neues Eigenkapital auch verzinst werden muss, können mindestens mittelfristig erhebliche Erhöhungen der Trassen- und Stationsentgelte drohen.

Vor allem aber: Eigenkapitalerhöhungen müssen von der EU-Kommission erst einmal genehmigt werden. Für die EKE im Rahmen des 2019er Klimaschutzpakets ließ sich die europäischen Wettbewerbshüter der DG COMP zwei Jahre Zeit.



Durch die KFT-Finanzierung gerät die Schiene in Konkurrenz mit der Chipfabrik bei Magdeburg.

wir bereits im Einzelplan des BMDV zusätzliche 11,5 Milliarden Euro für die Schiene vorgesehen. Möglich wird dies auch dank der Einnahmen aus der erweitert

Mittel in Höhe von 12,5 Milliarden Euro für niene dazu. Die Deutsche Bahn erbringt darüber hinaus einen Eigenbeitrag von 3 Milliarden Euro – den sie über einen Kredit am Kapitalmarkt finanziert. Wir orüfen darüber hinaus, ob der DB AG zum Abbau de tionsstaus weitere Mittel über eine

erden können. Aufgrund eines Beschlusses der Bundesregierung von 2019 wird das Eigenkapital der

DB muss Schulden machen, damit der Bund keine machen muss, und das erfährt sie aus der Presse.

Bei Eigenkapitalerhöhungen müssen die Wettbewerbshüter der **EU-Kommission** zustimmen – hier ihre Büros im Brüsseler Tour Madou.



cipedia – Potro / CC-BY-SA-4.0

Das heißt, diese Mittel stehen erst nach längerer Wartezeit zur Verfügung stehen – und vielleicht auch gar nicht.

Die Beschleunigungskommission Schiene hatte darauf gedrängt, die Finanzierungsarchitektur deutlich zu vereinfachen. Was wir derzeit erleben, ist das genaue Gegenteil: Die "Farben" des Geldes werden immer noch bunter, die Komplexität bei der Mittelbeantragung und -verwendung sowie der späteren Nachweisführung drohen immer noch komplexer zu werden.

Spätestens jetzt ist es an der Zeit, die Frage: "Wieviel Schiene wollen wir uns leisten?" ehrlich zu diskutieren. Rechentricks helfen nicht weiter.

Die Beschleunigungskommission Schiene hatte eine deutliche Vereinfachung der Finanzierung empfohlen. Es droht das Gegenteil.



Wofür der Bund zahlen darf

Novelle des BSWAG entscheidend

Alle zusätzlichen Mittel brächten nur sehr wenig, wenn die Gesetzeslage so bliebe wie bisher. Daher hat das Bundeskabinett im Juni den Entwurf einer Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) auf den Weg gebracht. Sie wird derzeit in Bundestag und Bundesrat beraten.

Das Gesetz regelt, welche Teile der Schieneninfrastruktur mit Bundesmitteln unter welchen Bedingungen finanziert werden dürfen, zählt also "Finanzierungsoptionen" auf. Ob und in welcher Höhe die Mittel tatsächlich kommen, entscheidet weiterhin der Haushaltsgesetzgeber (s. o.).

Der vorliegende Entwurf ermöglicht es dem Bund künftig, auch Aufwand sowie Unterhaltung und Instandhaltung zu fördern. Das ist wichtig, weil damit der bisherige Fehlanreiz, Infrastruktur auf Verschleiß zu bewirtschaften, zumindest erheblich gemindert würde. Die außerdem vorgesehenen Optionen zur Förderung von Projekten, die aufgrund geänderter bau- oder eisenbahnrechtlicher Vorschriften (Herstellung von Barrierefreiheit!) notwendig werden, von IT-Leistungen bei der Digitalisierung der Schiene sowie an "Verkehrsstationen" – also dem regulierten Teil der Bahnhöfe - sind sehr positiv zu sehen.



Auch Baumaßnahmen, die durch neue Vorschriften wie etwa zur Barrierefreiheit notwendig werden, sollen künftig gefördert werden können.



Bisher nicht enthalten im Optionenkatalog sind On-Board-Units für das Zugleit- und -sicherungssystem ETCS.

Leider bleibt aber auch Entscheidendes unerwähnt, d. h. hier will sich der Bund auch künftig heraushalten und dem Sektor selbst die Finanzierung überlassen:

Die für das europäische Zusicherungssystem ETCS notwendigen Empfangsgeräte in den Fahrzeugen (OBUs) wurden nicht in den Katalog aufgenommen. Bliebe es dabei, müssten diese von den Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst gezahlt werden. Im SPNV würde das de facto eine weitere Entwertung der ohnehin schon ungenügenden Regionalisierungsmittel bedeuten.

Auch von "Serviceeinrichtungen" (meist Abstellgleise) will der Bund nichts wissen. Dabei leuchtet unmittelbar ein, dass eine immer stärkere Auslastung des Netzes mit noch mehr Schienenfahrzeugen auch mehr "Parkplätze" bedeuten muss. Schon heute sind Leerfahrten in die Abstellung von mehr als 70km keine Seltenheit mehr. Das ist völlig unwirtschaftlich und raubt seinerseits wertvolle Kapazität.

Vor allem aber propagiert das BMDV mit der DB gemeinsam das Konzept der "Generalsanierungen" auf dem Weg zu "Hochleistungskorridoren". An den unmittelbaren Folgekosten, nämlich einem in Umfang und Dauer noch nie dagewesenen und daher auch aus den bestehenden SPNV-Verkehrsverträgen nicht finanzierbaren Schienenersatzverkehr (SEV), will er sich nicht beteiligen.

Mindestens an diesen drei Stellen sehen wir dringenden Anpassungsbedarf am BSWAG-Entwurf. Andernfalls ist erneuter Reformbedarf gleich wieder auf der Agenda.



So sehen Abstellgleise vielerorts aus, nachdem man sie jahrzehntelang vermeintlich nicht mehr brauchte.



Tolle Busse für den Schienenersatzverkehr während der Generalsanierungen – nur wer sie bezahlt, ist völlig offen.



Hier, im Bundesrat, soll das reformierte Bundesschienenwegeausbaugesetz am 20. Oktober beschlossen werden.

Neues aus der Invalidenstraße?

BMDV-Planungen für die InfraGO weiter kaum greifbar

mofair hat sich mehrfach der Frage <u>positioniert</u>, wie der Koalitionsvertrag umgesetzt und das Spannungsverhältnis aus der Beibehaltung des integrierten Konzerns einerseits und der Gemeinwohlorientierung der neuen Infrastrukturgesellschaft andererseits aufgelöst werden kann.

Seit dem letzten <u>parlamentarischen Frühstück</u> von mofair hat zwar die lange erwartete Beteiligung der Verbände durch das BMDV im Juni (gerade ein halbes Jahr vor dem geplanten Start der InfraGO!) begonnen. Echte Fortschritte zeichnen sich jedoch nicht ab, eher schädliche Vorfestlegungen des Ministeriums: Es möchte an der Rechtsform einer AG festhalten, ohne diese Entscheidung zu erläutern. Die Kündigung der Ergebnisabführungsverträge wird unter Hinweis auf steuerund bilanzrechtliche Probleme sehr unwahrscheinlich, und die Entsendung von Nutzern der Schieneninfrastruktur in deren Aufsichtsrat soll ebenfalls nicht kommen.

Stattdessen spricht das BMDV von einem "Steuerungsrucksack", mit dem es die DB-Infrastruktur auch unter praktisch unveränderten Strukturen in den Griff bekommen will: Zum einen soll Steuerung durch die (mittelbare!) Eigentümerstellung des Bundes erreicht werden. Bisher hat sie nicht gut funktioniert.

Zum anderen soll Steuerung durch die Finanzierungsrolle des Bundes erfolgen. Finanziert hat der Bund auch bisher. Nun soll es mehr werden (zu Recht!). Aber allein dadurch, dass der Goldene Zügel länger wird, springt das Pferd nicht höher.

Und schließlich sollen die Kompetenzen im BMDV selbst deutlich auf- und ausgebaut werden. Es deutet sich an, dass das BMDV sein Heil vor allem in neuen, möglichst treffenden Kennzahlen sucht, mit deren Hilfe die Infrastruktureinheiten der Deutschen Bahn AG künftig endlich für mehr Qualität, Kapazität und Kundenorientierung sorgen.

Mit uns hat auch der <u>Bundesrat echte Strukturreformen angemahnt</u>. Sonst wird es nur teurer, aber nur unwesentlich besser.



mofair informiert Parlamentarier über den Stand zur InfraGO im Mai 2023 – seitdem ist wenig Neues passiert.



Mit diesem Icon illustriert das BMDV, wie es die DB-Infrastruktur künftig in den Griff kriegen will.



Erbsenzählen allein wird zur Steuerung nicht ausreichen – egal wie komplex die Kennzahlen sind.

Wettbewerbshüter sind weiter

Entscheidung des Bundeskartellamts zum Fahrausweisvertrieb

Es ist eine umfangreiche Entscheidung, die das Bundeskartellamt am Ende eines dreidreiviertel Jahre (!) dauernden Missbrauchsverfahrens gegen die DB AG zum Thema Fahrausweisvertrieb im Juni verkündet hat: Auf 446 Seiten und mit mehr als 1000 Randnoten legen die Wettbewerbshüter fundiert dar, dass die Deutsche Bahn beim Fahrausweisvertrieb eine marktbeherrschende Stellung hat und diese missbräuchlich nutzt.

Um diese Entscheidung abzuwenden, hatte die Deutsche Bahn zwei sogenannte Verpflichtungszusagen gemacht, die aber in der Branche als nicht ausreichend angesehen wurden. So kam keine Einigung zustande.

Konkret verpflichtet das Bundeskartellamt die Unternehmen der Deutschen Bahn, ihre Blockadehaltung bei der Versorgung anderer Verkehrsunternehmen und von Mobilitätsplattformen mit Echtzeitdaten aufzugeben. In einer Zeit, in der der digitale Vertrieb der einzig relevante Wachstumsmarkt ist, ist dies ein entscheidender Schritt nach vorn. Die Deutsche Bahn hatte im Juni berichtet, dass sie dieses jetzt ja tue, vergaß in ihrer Pressemeldung aber zu erwähnen, dass sie lediglich die rechtlich bindenden Vorgaben der EU-Fahrgastrechte-Verordnung umsetzt, und auch das keinen einzigen Tag zu früh (7. Juni 2023). Offen bleibt auch künftig, inwiefern die Weitergabe dieser Daten kostenpflichtig sein darf. Zu bedenken ist dabei, dass sie aus dem Bereich der künftigen gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft kommen – nur diese weiß, wo sich die Züge befinden, an welchem Gleis sie einfahren etc.

Die bisherigen Rabatt- und Werbeverbote, die die Deutsche Bahn Vertriebspartnern auferlegt hat, müssen entfallen. Das heißt: Andere Fahrkartenverkäufer können ihre Services im Netz sichtbarer machen, weil bestimmte Suchbegriffe für sie nicht mehr gesperrt werden. Sie dürfen auch Fahrausweise zu Werbezwecken günstiger verkaufen als tariflich vorgesehen, vorausgesetzt, dass den Eisenbahnverkehrsunternehmen der volle tarifliche Preis weitergeleitet wird.



Die Bonner Wettbewerbshüter haben eine sehr detaillierte und fundierte Entscheidung getroffen.



Die DB muss ihr wettbewerbsschädliches Verhalten abstellen.



So sollte es nach dem Willen der DB bleiben: Sie allein fischt im Datensee und verkauft ihren Fang nach Gutdünken an andere.

Und schließlich muss die DB ihren Vertriebspartnern auskömmliche Provisionen zahlen, orientiert an den so genannten LRAIC(long-range average incremental costs)-Kriterien. So wird der Vertriebsmarkt erst nachhaltig attraktiv und erhalten Vertriebspartner die Mittel, in Innovationen und Usability zu investieren.

Die DB gab sich nach der Entscheidung als ganz schlechter Verlierer. Nicht nur, dass sie sofort Rechtsmittel ankündigte - der erste Versuch ist gescheitert, sie muss nun fristgerecht neue Verträge anbieten. In ihrem ersten Statement wies die DB darauf hin, dass spezialisierte Vertriebsportale oftmals "ausländischen Fondsgesellschaften" gehörten – als ob das etwas über ihre Qualität für den Fahrgast aussagte.

Zudem behauptete sie, dass ihr eigener Vertrieb doch so gut sei, dass es der Konkurrenz nicht bedürfe. Ein schwaches Argument aus dem Mund eines (Fast-)Monopolisten. Über die Qualität sollten die Kunden entscheiden. Wäre die DB von ihrer eigenen Leistung wirklich überzeugt, brauchte sie die Konkurrenz nicht zu fürchten.



Künftig sind Rabattangebote zulässig, vorausgesetzt, das verkaufende Unternehmen erstattet den leistenden Unternehmen den tariflichen Fahrpreis.

Maximale Transparenz notwendig

Rechnungsprüfer und Berater ernst nehmen

Der Berliner Politik mangelt es nicht an klugen Köpfen und Kommissionen. Viele davon kommen ad hoc zusammen oder erkennen sich einen Expertenstatus selbst zu. Bei Bundesrechnungshof (BRH) und Monopolkommission ist dies anders.

Der BRH genießt sogar im <u>Grundgesetz (Art. 114 Abs.2)</u> verbriefte richterliche Unabhängigkeit. Seine Prüfungen sollen unter anderem dazu dienen, den Haushaltsgesetzgeber, den Bundestag, zu beraten. In der Vergangenheit hat die Deutsche Bahn AG, und hier besonders die Infrastrukturfinanzierung, immer wieder Anlass zu Beanstandungen gegeben.

mofair macht sich ausdrücklich nicht jede vom BRH geäußerte Kritik oder jeden Hinweis zu eigen. Aber gerade in einer Situation, in der sich die gesamte Branche einig ist, dass



Hat nicht immer Recht, darf aber in seiner Arbeit nicht behindert werden: Der Bundesrechnungshof.

Unter anderem zum Milliardenprojekt Fehmarnbeltquerung will die Deutsche Bahn keine Prüfung durch den BRH.



deutlich mehr Mittel für die Schieneninfrastruktur benötigt werden, sollte es Konsens sein, dass die Rechnungsprüfer auf maximale Transparenz und auf Unterstützung ihrer Arbeit hoffen dürfen. Das ist aber nicht der Fall. In einem aktuellen Sonderbericht kritisiert der BRH, dass die DB ihm relevante Unterlagen über milliardenschwere Infrastrukturprojekte nicht vorgelegt habe. Damit nicht genug: Das BMDV habe ihn bei seinen Berichtsbitten nicht nur nicht unterstützt, sondern ihm zynisch geraten, die DB doch auf dem Wege der Verwaltungsgerichtsbarkeit zur Herausgabe der Unterlagen zu drängen. So wird das dringend notwendige Vertrauen in die Arbeit der Schieneninfrastrukturgesellschaften weiter unterminiert.

Die Monopolkommission als Beratungsgremium der Bundesregierung wurde 1974 geschaffen. Durch das <u>Eisenbahnregulierungsgesetz (§ 78)</u> ist sie beauftragt, alle zwei Jahre ein Sektorgutachten zur Lage der Märkte im Eisenbahnbereich zu veröffentlichen. Das <u>aktuelle ist im Juli 2023 erschienen</u> und trifft wesentliche Aussagen zur Aufstellung der gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft und zum Datenmanagement.

Das Bundeskabinett wird sich mit einem Bahn-Gutachten der Monopolkommission Ende September 2023 beschäftigten – allerdings mit dem Gutachten, das bereits über zwei Jahre alt ist. So lange hat das Bundesverkehrsministerium benötigt, um eine Stellungnahme zu verfassen (!).

Daraus zeigt sich, wie gering offensichtlich die Stimme des Beratungsgremiums eingeschätzt wird. Dies müssen Ministerium und Parlament dringend ändern. Andernfalls entwerten sie mit der Verschleppungstaktik nicht die Arbeit der Monopolkommission, sondern letztlich ihre eigene. Denn sie haben der Kommission den Gutachtenauftrag gegeben.



Ebenfalls in Bonn sitzt die Monopolkommission, wissenschaftliches Beratungsgremium der Bundesregierung ...

... und veröffentlicht alle zwei Jahre kluge Bemerkungen zum Stand des Marktes auf der Schiene.



mofair-Präsidium mit neuen Gesichtern

In eigener Sache

Aufmerksame Beobachter werden bemerkt haben, dass sich innerhalb kurzer Zeit sowohl Vizepräsident als auch Präsident des Verbandes beruflich verändert haben. Da sie zwar nicht rechtlich, aber de facto von ihren bisherigen Unternehmen entsendet worden sind, sind Jost Knebel und Tobias Heinemann umgehend von ihren mofair-Ämtern zurückgetreten. Da aber der Verband nicht nur rechtlich handlungsfähig, sondern in diesen bahnpolitisch besonders turbulenten Zeiten in der Öffentlichkeit präsent sein muss, wurde die Mitgliederversammlung mit Neuwahl um drei Monate vorgezogen.

Neuer mofair-Präsident ist seit dem 5. September 2023 Martin Becker-Rethmann, Deutschland-Chef des Transdev-Konzerns, des größten Wettbewerbers der DB Regio im SPNV. Zu seinen Stellvertretern wurden Alexander Sterr (NETINERA) und Marcel Winter (National Express) gewählt. Schatzmeister bleibt Fabian Amini (Go Ahead). Mit Alexander Hedderich (RDC) und Michael Mittag (Flixtrain) ist der SPFV im mofair-Vorstand vertreten. Rolf Schafferath (Abellio) und Wolfgang Pollety (neu, für die RATH-Gruppe) komplettieren das mofair-Präsidium.



v. l. n. r.: Marcel Winter, Fabian Amini, Matthias Stoffregen (Geschäftsführer), Alexander Sterr, Rolf Schafferath, Martin Becker-Rethmann, Wolfgang Pollety und Michael Mittag. Nicht im Bild: Alexander Hedderich

Impressum

mofair e. V.

Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin | Tel.: 030 5314 91 47-6 www.mofair.de | info@mofair.de

X twitter.com/mofaireV in de.linkedin.com/company/mofair

youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ_3MTWMta_k9rpg

V.i.S.d.P.: Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V.

