

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

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer

**„Meilenstein in der Bahngeschichte“
– oder doch nur ein ausgetauschtes Türschild?
Die InFrago**

Deutscher Nahverkehrstag
Koblenz, 16.-18. April 2024



mofair: Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr



„Ein großer Meilenstein der Bahngeschichte“ – ?!

(aus der Einladung zur InFrago-Auftaktveranstaltung am 22. Januar 2024)

„Größte Strukturreform des Eisenbahnsektors seit 30 Jahren“ – ?!

(BMDV auf „X“ am 22. Januar 2024)



Gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft: KoaVertrag



**MEHR
FORTSCHRITT
WAGEN**

BÜNDNIS FÜR
FREIHEIT, GERECHTIGKEIT
UND NACHHALTIGKEIT

„Wir werden die Deutsche Bahn AG als **integrierten Konzern** inklusive des konzerninternen Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten. Die internen Strukturen werden wir effizienter und transparenter gestalten. Die **Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service)** der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, **gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte** zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. **Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit.** Die **Eisenbahnverkehrsunternehmen** werden **markt- und gewinnorientiert** im Wettbewerb weitergeführt.

2021-23: einige Daten (I)

- Dezember 2021: Vereidigung der Regierung
- DB verunsichert; sucht „Narrativ“
- Anfang Mai 2022: erste Erwähnung der „Generalsanierungen“ bei den „Infradiialogen“
- Mitte Mai 2022: erstes Gespräch der Wettbewerbsverbände NEE und mofair im BMDV
 - geplanter Folgetermin findet nicht statt
- 30. Mai 2022: Richard Lutz verkündet Pläne zur Generalsanierung
- 22. Juni 2022: BM Wissing übernimmt diese 1:1 und macht sie zur „Chiefsache“. Striktere Steuerung der DB durch den Bund angekündigt; neue Gesellschaft soll zum 1. Januar 2024 stehen



Quelle: SZ

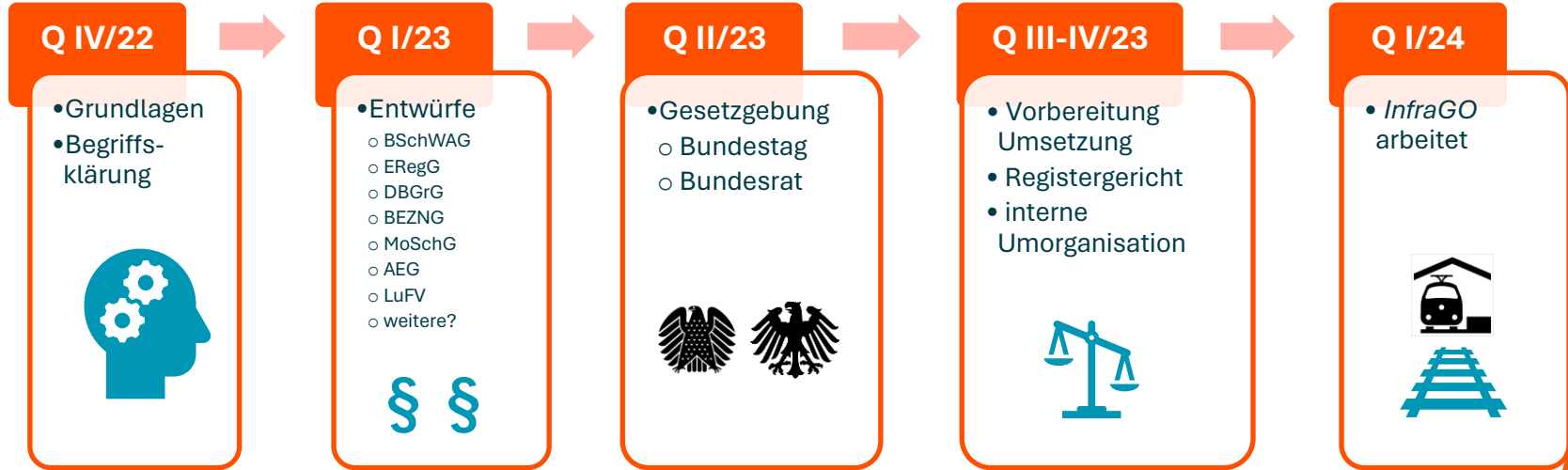
2021-23: einige Daten (II)

- 23. Juni 2022: AR-Vorsitzender Michael Odenwald tritt zurück; StS Werner Gatzer (BMF) Nachfolger
- Juli 2022: DB-Konzernbeauftragter für die gemeinwohlorientierte Schieneinfrastrukturgesellschaft nimmt die Arbeit auf
- August 2022: DB beauftragt McKinsey als Berater für den Umgang mit dem Koalitionsvertrag
- November 2022 bis Februar 2023: BMDV schreibt Beratungsleistungen aus
- ca. Frühjahr 2023: Steuerungsgruppe im BMDV voll arbeitsfähig
- Juni 2023: Beginn(!) der Verbändeeteiligung



Übergang zur InfraGO: Zeitplan aus QIII/2022

(Quelle: DB AG)



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/Die Güterbahnen – NEE



Definition: Was ist das Gemeinwohl?

- BMDV liefert keine von der DB abweichende Definition einer Gemeinwohlorientierung, folgt in allen inhaltlichen Fragen DB-Vorschlägen
- dennoch großes Misstrauen zwischen beiden Seiten



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Gesetzliche Flankierung: BSWAG usw.



- Kein Bundesgesetz zur Fusion eingebracht – trotz der Vorgaben aus Art. 87e Abs. 5 S. 2 GG:
Der Zustimmung des Bundesrates bedürfen [...] Gesetze, die die [...] Verschmelzung [...] von Eisenbahnunternehmen des Bundes [...] regeln [...].
- keine Änderung am AEG (§ 34, Netzbeirat)
- Bundesschienenwegeausbaugesetz im Februar 2024 im Bundestag beschlossen (Bundesrat ruft Vermittlungsausschuss an):
 - Fördermöglichkeiten u. a. für Aufwand, Vorableistungen Generalsanierung seit Anfang 2023, Serviceanlagen
 - nicht enthalten: Folgekosten Generalsanierungen (SEV!), ETCS-OBUS
- Moderne-Schiene-Gesetz (MoSchG) soll im Entwurf in Q2/2024 kommen

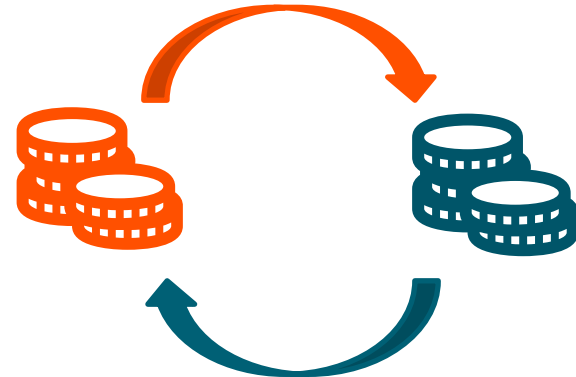
Steuerung/ „Governance“

- „Sektorbeirat“ ersetzt Netzbeirat (DB Netz) & Stationsbeirat (DB StUS)
 - 24 Mitglieder, vom BMDV benannt, lediglich beratend
 - neu: Geschäftsstelle beim BMDV, nicht bei InFrago
- „Infraplan“
 - Jährliche, rollierende Erstellung, Horizont fünf Jahre
 - Kennzahlensteuerung
 - Politisches Dokument
 - ohne Sanktionen
 - ⚡ **nicht finanzierungsbegründend**
- tritt neben: Geschäftsplan des EIU (ERegG), Wirtschaftsplan, BVWP, Investitionsrahmenplan, LuFV InfraGO, ...



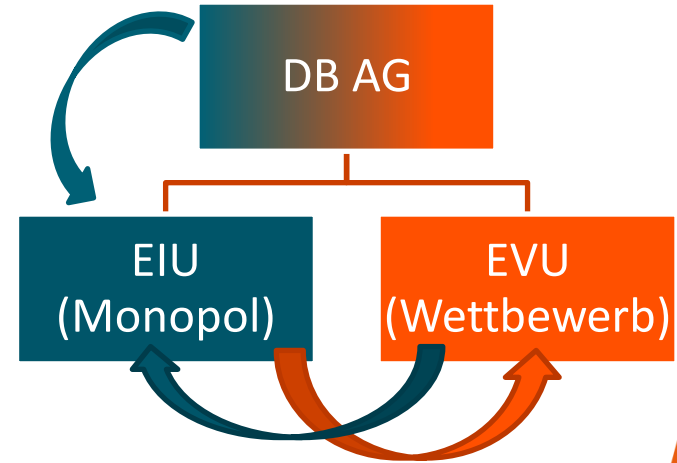
fehlt: finanzielle Entflechtung

- Der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrag zwischen der DB AG und der DB InFrago AG bleibt erhalten
 - Der Konzern herrscht, nicht das Gemeinwohl!
- ferner bleiben erhalten
 - Konzernfinanzierung samt Cashpooling, gegenseitiger Kreditvergabe
 - Möglichkeit nicht marktkonformer Verrechnungspreise



fehlt: personelle Entflechtung

- weiter Infrastrukturressort im Konzern
 - zuständiges DB-AG-Vorstandsmitglied bleibt AR-Vorsitzender der DB InFrago AG
 - DB-Konzern-Aufsichtsrat bekommt neuen Infrastrukturausschuss
- Holding bearbeitet weiter infrastrukturbezogene Aufgaben
 - Politik, Kommunikation, Beschaffung, etc.
 - Konzernbeauftragte in den Bundesländern
 - Neu(?)schaffung einer Abteilung „Strategische Angebots- und Kapazitätsplanung“, die dem Infraplan zuarbeiten soll, im Ressort des DB-AG-Vorstandsvorsitzenden – dazu Verfahren bei der Bundesnetzagentur ([BK10-24-0018_U](#))
- Brancheneinigung über einen „Entflechtungsbeirat“ zur Beurteilung von Wechseln zwischen EIU und EVU des DB-Konzerns wird missachtet



fehlt: Finanzierung (-sarchitektur)



- der Höhe nach:
 - 45 Mrd. € zusätzlich waren für 2024-27 angemeldet
 - „gesichert“ sind ca. 27-28 Mrd. €
- der Struktur nach:
 - derzeit Zersplitterung auf die Quellen Hoheitshaushalt, Neuverschuldung und Eigenkapitalerhöhung* – KTF fällt aus
 - Haushalt 2024: kurz vor Beschlussfassung Umschichtung von knapp 1 Mrd. € von Aus- und Neubau, Digitalisierung und Bahnhöfen in den Bestand; Neubau kommt praktisch zum Erliegen
 - Beschleunigungskommission Schiene (Dez. 2022) forderte Fondslösung à la Schweiz – keine Bewegung erkennbar; offen, ob MoSchG etwas bringt

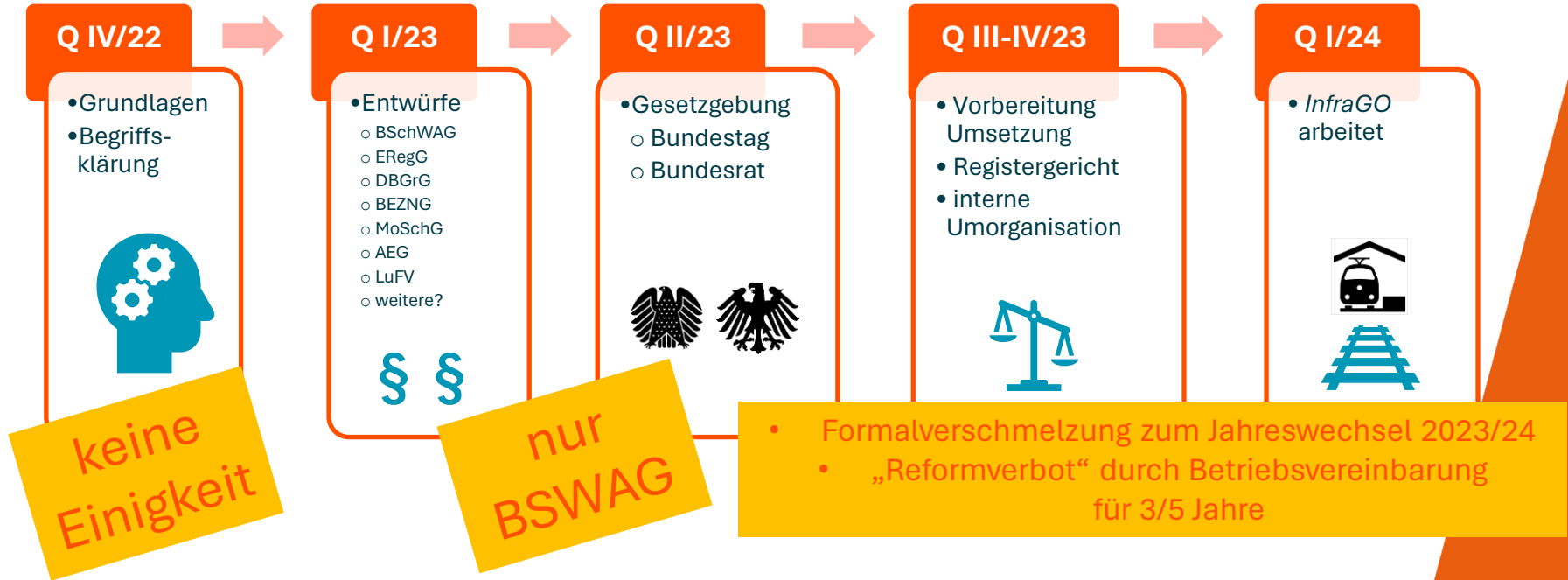
**=treibt die Trassenpreise weiter in die Höhe!*

Von Gemeinwohlorientierung (bisher?) nicht viel zu spüren

- Trassenpreise steigen 2025 massiv an – im SPFV um fast 20% (!)
- Häufiger Forderungen nach Sicherheitsleistungen und Vorkasse
- Prozesshanseleri: DB InFrago weiter in ungezählten Rechtsstreitigkeiten gegen Entscheidungen der Bundesnetzagentur und des EBA
- Mangelnde Datentransparenz: DB stellt Daten für den Vertrieb und andere Themen nur zögerlich zur Verfügung
- Infrastrukturzustand streckenweise sehr schlecht.
 - Netzzustandsbericht schafft mehr Transparenz.
 - Generalsanierungen werden zum Goldenen Kalb, während Kosten weiter ungebremst steigen



Reprise: Übergang zur InfraGO: Zeitplan aus QIII/2022



(Zwischen-?) Fazit



- „GO“ in der InFrago nicht erkennbar
 - Koalitionsvertrag einseitig zugunsten des Bestehenden ausgelegt:
 - keine weitergehende personelle & finanzielle Entflechtung
 - keine Trassenpreisreform
 - (bisher?) keine weitergehende Einbeziehung weiterer infrastrukturbezogener Monopole innerhalb des DB-Konzerns (Bahnstromnetz, Bahnbaugruppe, E&C, Kommunikationstechnik, Fahrplandatenmanagement)
- ➔ zusätzliche, komplizierte Strukturen, um Reformen zu vermeiden
- ➔ Glaubwürdigkeitsproblem bei der Akquise zusätzlicher, dringend benötigter Mittel

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Dr. Matthias Stoffregen

Geschäftsführer

Marienstraße 3

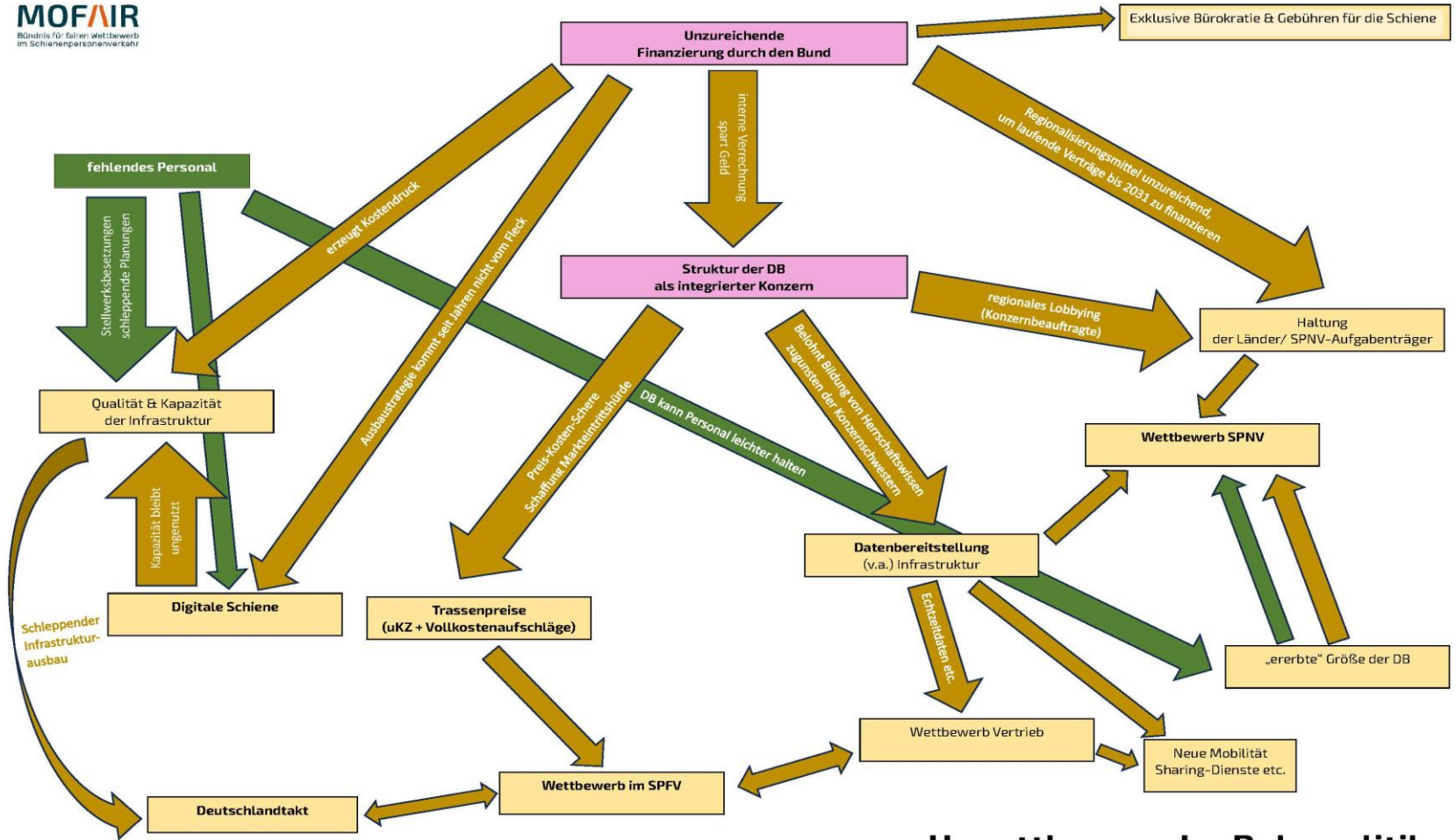
10117 Berlin

Fon +49 30 50 93 1304 1 / +49 160 96 90 61 43



Backup: mofair-Präsentationen zum Stand der Umsetzung





Hauptthemen der Bahnpolitik – und wie sie zusammenhängen