



DIE AKTUELLEN THEMEN

Wird aus der InFrago noch die InfraGO? • Nagel im Sarg der Eisenbahn • Digitalisierung der Schiene verschoben • Wenig Wettbewerb im Fernverkehr • Grundstein für Infrastrukturfonds • AMCON neues Fördermitglied

Wird aus der InFrago noch die InfraGO? Verbände ziehen Zwischenbilanz

Zum Jahreswechsel wurde die DB InFrago AG (Schreibweise beabsichtigt) als Fusionsprodukt der bisherigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz (Fahrweg) und DB Station und Service (Bahnhöfe) innerhalb des weiterhin integrierten DB-Konzerns an den Start geschickt. Entgegen den Vorgaben aus Art. 87e Abs. 5 GG wurde das neue Unternehmen allein durch Gremienbeschlüsse der DB-Gesellschaften und eine Änderung des Handelsregistereintrags geschaffen. Eine notwendige Befassung von Bundestag und Bundesrat unterblieb.

Angesichts der großen Hoffnungen auf ein „gemeinwohlorientiertes“ Unternehmen zogen die vier Bahnverbände die GÜTERBAHNEN (NEE), mofair, Fahrgastverband Pro Bahn und der Güterwagenhalterverband VPI am 3. September 2024 in der Hörsaalruine in unmittelbarer Nähe des Berliner Hauptbahnhofs eine Zwischenbilanz. Und diese fiel negativ aus. Bestenfalls erste Schritte sind gemacht worden. Viele, zu viele weitere Maßnahmen bleiben auf einer To-Do-Liste, deren Umsetzung fraglich ist.



Fotos (2): Kranert

Das Auditorium in der „Hörsaalruine“ – hier bei der Videobotschaft des künftigen VMK-Vorsitzenden Christian Bernreiter – verfolgte trotz tropischer Temperaturen gespannt die Statements.



In seiner Begrüßung warnte mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen davor, „General-sanierung“ und „Gemeinwohlorientierung“ in eins zu setzen.

Naturgemäß einen anderen Schwerpunkt setzte Susanne Henckel, Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMDV): Sie verwies darauf, dass die gegenwärtige Bundesregierung bei der Steuerung der Schieneninfrastruktur weitergekommen sei als alle anderen vor ihr. Die Anregungen des neuen Sektorbeirats würden sehr ernst genommen. Das zentrale Steuerungsinstrument Infraplan werde rechtzeitig fertig; die neuerliche Verbändebeteiligung stehe kurz bevor. Auf die vorab bekannt gemachte Analyse der vier Verbände ging sie jedoch kaum ein.

*Staatssekretärin
Susanne Henckel
betonte die bereits
erzielten Teilerfolge
bei der Implemen-
tierung der neuen
Schieneninfrastruk-
turgesellschaft.*



Fotos (4): Kranert

Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der DB InFrago, tat das ebenso wenig. Stattdessen erklärte er, dass kein anderes Land in Europa eine Trennung von Netz und Betrieb diskutiere, und dass kein einziges der aktuellen massiven Probleme der Schieneninfrastruktur durch die Trennung des Monopol- vom Wettbewerbsbereich gelöst werde.



*Philip Nagl bestritt,
dass eine vollständige
Entflechtung
von Wettbewerbs-
und Monopolberei-
chen helfen würde.*

Nur: Das hatte auch niemand behauptet. Die These der vier Verbände ist nicht, dass mit einer vollständigen Entflechtung die Probleme automatisch gelöst seien. Richtig aber ist, dass sie ohne die vollständige Trennung nicht gelöst werden **können. Die Trennung ist eine notwendige, wenn auch keine hinreichende Bedingung für eine nachhaltige Verbesserung des Eisenbahnsystems in Deutschland.** Nur so kann erkannt werden, wie viele finanzielle Mittel tatsächlich benötigt werden und wo genau diese eingesetzt werden müssen. Derzeit versickert zu viel in intransparenten Strukturen, die sich um ihrer selbst willen am Leben erhalten.

Weitgehend derselben Meinung wie die einladenden Verbände äußerte sich der Bahnexperte der Monopolkommission Thorben Stühmeier. Die Kommission hatte kurz zuvor in ihrem XXV. Hauptgutachten ausführlich zur Marktentwicklung im Eisenbahnbereich Stellung bezogen. Auch sie hält die Versuche des BMDV, die InFrago besser zu steuern und die richtigen Anreize für eine Qualitätsverbesserung zu setzen, bei Beibehaltung des integrierten Konzerns für nahezu aussichtslos.

*Die kritische
Analyse der vier
Verbände trug
Neele Wesseln,
Geschäftsführerin
der GÜTERBAHNEN,
vor.*



Für wie drängend selbst das BMDV weitere Reformschritte hält, dokumentieren die „7 Punkte“ von Bundesminister Volker Wissing und sein Auftrag an den DB-Vorstand, ein Sanierungskonzept zu erarbeiten. Dass das Pressegespräch zu dem zweiseitigen Papier des BMDV kurzfristig exakt zur selben Zeit stattfand wie die deutlich früher terminierte Veranstaltung der vier Verbände, war sicher Zufall.



*Für die Monopol-
kommission for-
derte Bahnexperte
Thorben Stühmeier
u. a. eine verbes-
serte Anreizregu-
lierung.*

Um wirklich voranzukommen mit der Gemeinwohlorientierung, veröffentlichten die vier Verbände ihrerseits einen Forderungskatalog.

Nagel im Sarg der Eisenbahn

Eigenkapitalfinanzierung schafft mehr Probleme als sie löst

Bis vor kurzem wussten nur wenige außerhalb der Bahnbranche, dass es so etwas wie eine „Schienenmaut“ überhaupt gibt. Aber inzwischen wird dazu gar im Radio-Nachtprogramm der ARD-Anstalten berichtet. Das Thema ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen.

Eine gute Nachricht ist dies aber keineswegs, sondern eher Ausdruck einer großen Gefahr: Nachdem bereits das Trassenpreissystem 2025 mit zweistelligen Steigerungsraten für die eigenwirtschaftlichen Verkehre (Güter- und Personenfernverkehr) aufwartet, drohen die Gebühren ab 2026 vollends außer Kontrolle zu geraten.

Hauptgrund ist der Versuch der Bundesregierung, die Mehrmittel für die Schieneninfrastrukturfinanzierung statt wie bisher meist üblich über Baukostenzuschüsse (BKZ) über Eigenkapitalerhöhungen (EKE) an die InFrago zu geben.

Während BKZ als schuldenbremsenrelevante „verlorene Zuschüsse“ gelten, nicht in die Bilanz eingehen und damit in den Folgejahren weder Zinsen noch Abschreibungen nach sich ziehen, ist es bei den EKE genau andersherum: Diese gelten als „finanzielle Transaktion“, d.h. sie sind aus Sicht der Schuldenbremse ein Werttausch (Haushaltsmittel gegen werthaltige Anlage in Investitionsgütern). Aber: Die damit (wieder-)errichteten Anlagen müssen bilanziert und damit auch abgeschrieben werden. Und das Eigenkapital selbst muss verzinst werden. Dabei geht es nicht um Kleinigkeiten: Für das Jahr 2026 beantragt die InFrago bei der Bundesnetzagentur, Erlöse in Höhe von 8,8 Milliarden Euro planen zu dürfen. So schlagen sich die über 20 Milliarden (!) Euro EKE der Jahre 2024-26 bilanziell nieder.

Zusätzlich bemerkenswert ist dabei, dass Eigentümer Bund und die konzernangehörige InFrago seit vielen Monaten sich nicht einmal über eine Anpassung des Eigenkapitalzinsatzes nach unten einigen können: Während der Minister mehrfach von ca. 2 % gesprochen hat, beharrt die InFrago im formellen Verfahren bei der Bundesnetzagentur auf den



Grafik: mofair

Jede einzelne Fahrt auf und jede Abstellung im Schienennetz kostet Gebühren.



Foto: Raimond Spekking / CC BY-SA 4.0 (via Wikimedia Commons)

Das Verwaltungsgericht Köln wird auch darüber entscheiden, ob die Trassenpreisbremse Bestand hat.

bisherigen 5,9 %. Zur Einordnung: Das macht bereits im Jahr 2026 einen Unterschied von fast einer halben Milliarde Euro, die der Sektor mehr oder weniger aufbringen müsste. Wo hier die postulierte „Gemeinwohlorientierung“ der InFrago bleibt, ist ihr Geheimnis und das der Bundesregierung.

Dabei handelt es sich um Summen, die der Markt nicht hat und weder von den Fahrgästen noch von den Verladern im Güterverkehr bekommen kann. Die InFrago setzt indes noch einen drauf und will ab 2026 die im Eisenbahnregulierungsgesetz vorgesehene „Trassenpreisbremse (§ 37 Abs. 2) nicht mehr anerkennen. Über deren Angemessenheit kann man durchaus streiten, aber dass Trassenpreissteigerungen von 23,6 % innerhalb eines Jahres für den SPNV nicht marktverträglich sein können, ist offensichtlich. Rein rechnerisch würde das die Abbestellung von 10 % der Züge im SPNV bedeuten müssen. De facto müssten es wegen der Remanenzkosten bei Personal, Material und Fahrzeugen noch deutlich mehr sein. Von der Verkehrswende entfernen wir uns so immer weiter.

Fun Fact am Rande: Auslöser für die Probleme ist der Wunsch, um jeden Preis die Schuldenbremse einzuhalten. Jede einzelne Maßnahme, um die daraus folgenden Trassenpreissteigerungen aufzufangen oder wenigstens abzumildern (Trassenpreisförderung, Erhöhung der Regionalisierungsmittel oder Übernahme der Abschreibungslasten) wären aber konsumtive Aufgaben und würden voll auf die Schuldenbremse angerechnet. Mit den EKE würde also ein Problem „gelöst“, das eine logische Sekunde später in anderer Gestalt erneut auftritt. Der Kaiser ist nackt und bleibt nackt.

Fun Fact am Rande II: Bundestag und Bundesrat haben nach langen Verhandlungen im Juni 2024 die Novelle des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beschlossen. Unter anderem wird dadurch dem Bund die Option eröffnet, auch Aufwand (und nicht nur Neuinvestitionen) der Schieneninfrastruktur zu fördern. Davon macht er aber nicht nur keinen Gebrauch, sondern erhöht mutwillig den Aufwand – in Form von Zinsen und Abschreibungen.



Grafik: Bundesministerium der Finanzen

Eine Schuldenbremse sollte auch funktionieren, und nicht nur so tun als ob, und nebenbei viele Kollateralschäden anrichten.



Foto: Bundesministerium der Finanzen

Bundesfinanzminister Christian Lindner liegt falsch, wenn er meint, dass alle Probleme gelöst seien, wenn der Bund allein seine Eigenkapitalrenditeerwartungen senkt.

Digitalisierung der Schiene verschoben

Weiteres Opfer der Schuldenbremse?

Die aktuellen Haushaltsplanungen sehen für Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur („Bedarfsplanmaßnahmen“) inzwischen weniger als eine Milliarde Euro vor. Zum Vergleich: Österreich, das weniger als ein Fünftel der Fläche Deutschlands hat, investiert jährlich mehr als zwei Milliarden Euro in den Ausbau seines Netzes.

Aber auch die Digitalisierung als zweites Element einer so wichtigen Zukunftserzählung für die Schiene steht offensichtlich vor dem Aus. Zwar hatte die InFrago selbst noch im April den Entwurf einer neuen Rolloutstrategie für das Gesamtnetz vorgestellt und dem Markt zur Konsultation übergeben (leider nicht mehr online verfügbar). Und ebenso hatte die Fortschreibung der vom Bund beauftragten Machbarkeitsstudie für die digitale Schiene Deutschland (Leit- und Sicherungssystem ETCS und digitale Stellwerke) zwar einen höheren Zeit- und Mittelbedarf, aber auch einen deutlich höheren volkswirtschaftlichen Nutzen ergeben.

Seit Anfang Juli aber haben sich die Akzentsetzungen der DB und ihrer Tochter InFrago deutlich verschoben: Da eine ausreichende Finanzierung offensichtlich in absehbarer Zeit nicht möglich zu sein scheint, steuert man nun um: Statt der eigenen Rolloutstrategie zu folgen und nach und nach im Gesamtnetz moderne und zukunftsfähige Digitale Stellwerke (DSTW) zu errichten, sollten nun zunächst vor allem konventionelle Stellwerke mit Ur-Alttechnik durch Alttechnik in Form von Elektronischen Stellwerken (ESTW) ersetzt werden.

Begründet wird dies aber nicht mit der Mittelknappheit, sondern damit, dass der Schritt von Ur-Alttechnik zu ESTW relativ höhere Personaleinsparungen ermögliche. Ein Argument, dass angesichts der immer häufiger werdenden Betriebsunterbrechungen wegen nicht besetzter Stellwerke in der Branche durchaus Gehör findet.

Dennoch empfiehlt es sich, diesem erneuten Strategieschwenk nicht zu schnell zu folgen: Ein de facto-Abbruch der Digitalisierung des Netzes (jenseits des Digitalen Knotens Stuttgart,



Foto: BMEIA – Außenministerium Österreich / CC BY 2.0

Dem österreichischen Parlament scheint der Aus- und Neubau des Streckennetzes derzeit doppelt so viel wert zu sein wie dem Bundestag der Ausbau des deutschen.



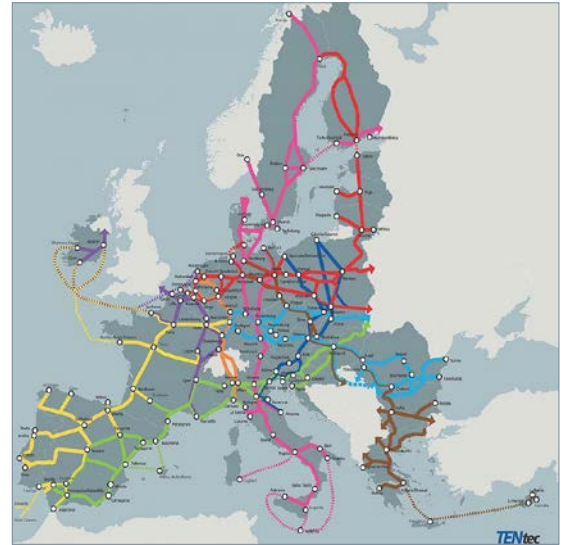
Foto: Olga Ernst & Hp. Baumeier / CC BY-SA 4.0

Unstreitig ist, dass Uraltstellwerke schnell ersetzt werden müssen. Dafür die gerade überarbeitete Rolloutplanung für die Digitale Schiene über den Haufen zu werden, erscheint übereilt.

der auf Jahrzehnte ein Inselbetrieb zu werden droht) wäre auf viele Jahre unumkehrbar. Vorliegende Planungen für DSTW wären Makulatur, während solche für ESTW vielerorts erst erstellt werden müssten. Es ist also völlig offen, ob die Entspannung der Personalsituation bei den Stellwerken tatsächlich in wenigen Jahren erreichbar wäre.

Und nebenbei: Die europarechtlichen Verpflichtungen Deutschlands zur Ausrüstung der TEN-Korridore und der Grenzübergangsstellen mit ETCS bleiben bestehen. Hier bestünde die Wahl zwischen Rechtsbruch oder einer sehr kostspieligen, langfristigen Doppelausrüstung der Infrastruktur. Und die durch die Digitalisierung der Infrastruktur angestrebte höhere Kapazität kann bei Doppelausrüstung oder allein bei ESTW nicht erreicht werden.

Alle diese Gesichtspunkte müssen zumindest gewissenhaft geprüft werden. Derzeit wirkt es so, als schwenkten DB-Holding und InFrago angesichts der Mittelknappheit hektisch um, und das BMDV droht mangels eigener Konzepte einfach davon mitgerissen zu werden.



Grafik: Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission / CC BY-SA 4.0

Dass die TEN-Korridore mit ETCS ausgerüstet werden müssen, ist europarechtlich verpflichtend festgelegt.

Wenig Wettbewerb im Fernverkehr

Ungenutzte Chance, Steuergeld zu sparen

Michael Theurer, der mittlerweile ausgeschiedene Beauftragte des Bundes für den Schienenverkehr, sprach sich mehrfach für mehr Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr aus. Dieses vermeintlich klare Statement verunklarte er dann gleich wieder, als er diese Wettbewerbssteigerung auf die Zeit ab 2030 terminierte – wenn die Generalsanierung zu „Hochleistungskorridoren“ vollbracht sei und mehr Kapazität zur Verfügung stünde. Implizit sagte er damit, dass die bestehende Kapazität für den Platzhirsch DB Fernverkehr reserviert sei – ein klarer Widerspruch zum bestehenden Eisenbahnregulierungsrecht und eine bemerkenswerte Aussage für den Repräsentanten einer Partei, die sich dem Wettbewerb besonders verpflichtet fühlt.



Foto: SK/toksari / CC BY-SA 4.0

Erst dann mehr Wettbewerb im SPFV, wenn die Generalsanierungen durch sind: Michael Theurer, ehemaliger Bahnbeauftragter der Bundesregierung.

Nach aktuellen Zahlen der Bundesnetzagentur werden derzeit ca. 4 % der Verkehrsleistung im SPFV von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen als der Fernverkehrstochter der DB erbracht, und selbst dieser Wert dürfte eher aufgerundet sein. Damit hinkt er deutlich hinter den Wettbewerberanteilen im Schienenpersonennahverkehr (40 %) um im Güterverkehr (61 %) hinterher. Dabei zeigen einige europäische Staaten wie Italien, die tschechische Republik oder neuerdings auch Spanien oder gar Frankreich, dass mehr Wettbewerb zu günstigeren Tickets und mehr Angebot führt.

In einem neuen Positionspapier zeigen wir auf, wie es besser werden kann: Um ein Angebot machen zu können, das über einzelne „Punkt-zu-Punkt“-Verbindungen hinausgeht und das vielleicht sogar im Hochgeschwindigkeitsverkehr positioniert werden kann, sind gewaltige Investitionen in eine moderne Flotte nötig, die schnell in die Milliarden Euro gehen würden. Angesichts der Unwägbarkeiten, in der sich der deutsche Eisenbahnmarkt befindet, halten potenzielle Investoren aber weiter Abstand. Sie wollen sicher sein können, dass sie ihre Züge über möglichst viele Jahre in attraktiven Fahrplänen einsetzen können. Diese Sicherheit gibt es aber nicht.

Seit Jahren bereits wird über das künftige Trassenzuweisungsmodell diskutiert, das zum angestrebten „Deutschlandtakt“ passen soll, bislang folgenlos. Rahmenverträge, die über fünf Jahre eine gewisse Investitionsabsicherung leisten konnten, werden von der DB Netz (heute: InFrago) seit einigen Jahren nicht mehr vergeben. Ihre Wiedereinführung war erst für 2024, dann für 2026, und bis vor kurzem für 2028 geplant. Der letzte Stand ist nun, dass sie nicht vor Inkrafttreten der neuen EU-Kapazitätsverordnung (voraussichtlich 2029) kommen sollen.

Wie schon bei anderen Themen, hat man auch hier nicht den Eindruck, dass dieses Thema seitens des BMDV mit besonderem Nachdruck verfolgt wird.



Foto: Trenitalia Frecciarossa

Zwar auch ein Staatsunternehmen, aber jenseits der eigenen Landesgrenzen unterwegs: Der Frecciarossa der Italienischen Ferrovie Statali fährt auch in Frankreich und bereichert das Angebot auf der Strecke Turin-Lyon-Paris.



Foto: EU-KOM

Ihre Behörde versucht, Bewegung ins Thema Trassenzuweisung zu bringen: Magda Kopczyk, Chefin der Generaldirektion Verkehr der EU-Kommission.

Grundstein für Infrastrukturfonds

Schenker-Verkauf nicht nur für Schuldentilgung nutzen

Kürzlich wurde bekannt, dass der seit mindestens zwei Jahren ins Auge gefasste Verkauf von DB Schenker nunmehr kurz vor dem Abschluss steht. Gut 14 Milliarden Euro lässt sich der dänische Erwerber die Logistiktochter der DB kosten. Diese lieferte in den vergangenen Jahren zwar verlässlich hohe Beiträge zum Konzernergebnis, steht aber vor erheblichen Modernisierungsinvestitionen. Und sie hat fast nichts mit dem Kerngeschäft der DB zu tun, das nach inzwischen einhelliger Auffassung „Eisenbahn in Deutschland“ sein soll. Zu sehr wurde in der Vergangenheit **management attention** durch die zahlreichen Auslandsengagements der DB absorbiert.

mofair warnt allerdings gemeinsam mit den Güterbahnen, dem Bundesverband Schienennahverkehr, dem Verband der Bahnindustrie, dem Verkehrsclub Deutschland und dem Fahrgastverband Pro Bahn davor, den Verkaufserlös zur Tilgung der Schulden zu verwenden. Das würde womöglich nur dazu führen, dass der Konzern auf den fiskalischen Druck des Eigentümers reagiert und an dessen Stelle künftig wieder neue Schulden in vergleichbarer Höhe aufnehmen könnte.

Wie schon vor zwei Jahren fordern wir, die Verkaufserlöse als Grundstock für einen Schieneninfrastrukturfonds zu verwenden. Einen (genauer: zwei) solchen hatte bereits die Beschleunigungskommission Schiene gefordert, um die Infrastrukturfinanzierung unabhängiger von den alljährlichen Haushaltsverhandlungen zu machen. Die Gelegenheit war noch nie so günstig, an diesem Punkt dem oft beschworenen österreichischem und Schweizer Vorbild zu folgen.



Foto: Epizentrum / CC BY-SA 3.0

DB Schenker rettete dem Konzern in den vergangenen Jahren zwar die Bilanz, hatte aber mit dem Kerngeschäft nicht viel zu tun.



Foto: mofair

Infrastrukturfinanzierung darf nicht abhängig sein von der Hektik und den Zufälligkeiten der jährlichen Haushaltsberatungen.

AMCON neues Fördermitglied

In eigener Sache

Die AMCON Software GmbH unterstützt als Anbieter von Vertriebs- und Kontrollsystemen sowie multimodalen Mobilitätsplattformen Verkehrsbetriebe dabei, den öffentlichen Nahverkehr attraktiver und effizienter zu gestalten. Die Lösungen von AMCON zeichnen sich durch Übersichtlichkeit und eine intuitive Bedienung aus. Dank ihres modularen Aufbaus und des hohen Standardisierungsgrads können die Produkte sowohl eigenständig genutzt als auch flexibel in eine umfassende, intelligente Gesamtlösung integriert werden – je nach den Anforderungen des jeweiligen Verkehrsbetriebes.

Mit knapp 200 Mitarbeitern ist AMCON ein inhabergeführtes Unternehmen mit Sitz in Cloppenburg. Die Geschäftsführung liegt in den Händen der beiden Gesellschafter Olaf Clausen und Darius Rauert.

Durch ein umfassendes Ausbildungsprogramm, starkes regionales Engagement und die aktive Mitarbeit in relevanten Gremien sichert AMCON nachhaltig seinen Bedarf an Fachkräften. Derzeit absolvieren 34 Personen eine Ausbildung bei AMCON.



Logo: Amcon

Unterstützt Verkehrsunternehmen vor allem mit Vertriebs- und Kontrollsystemen: Amcon aus Cloppenburg.



Foto: Amcon / Timo Lutz

Darius Rauert und Olaf Clausen führen die Geschäfte.

Impressum

mofair e. V.

Marienstraße 3 | 10117 Berlin | Tel.: 030 50 93 13 04-1

www.mofair.de | info@mofair.de

x.com/mofaireV | de.linkedin.com/company/mofair

youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ_3MTWMta_k9rpg

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

