

Weichenstellungen für die Bahnpolitik

Vortrag zur Publikation

Elisabeth le Claire, Dr. Urs Maier

Webinar von Agora Verkehrswende
am 29. April 2025

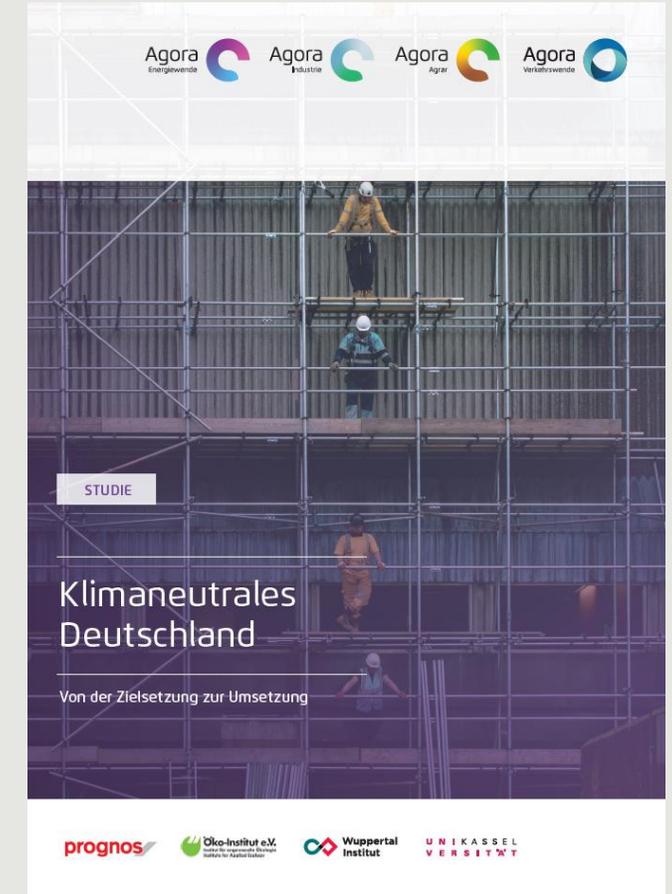
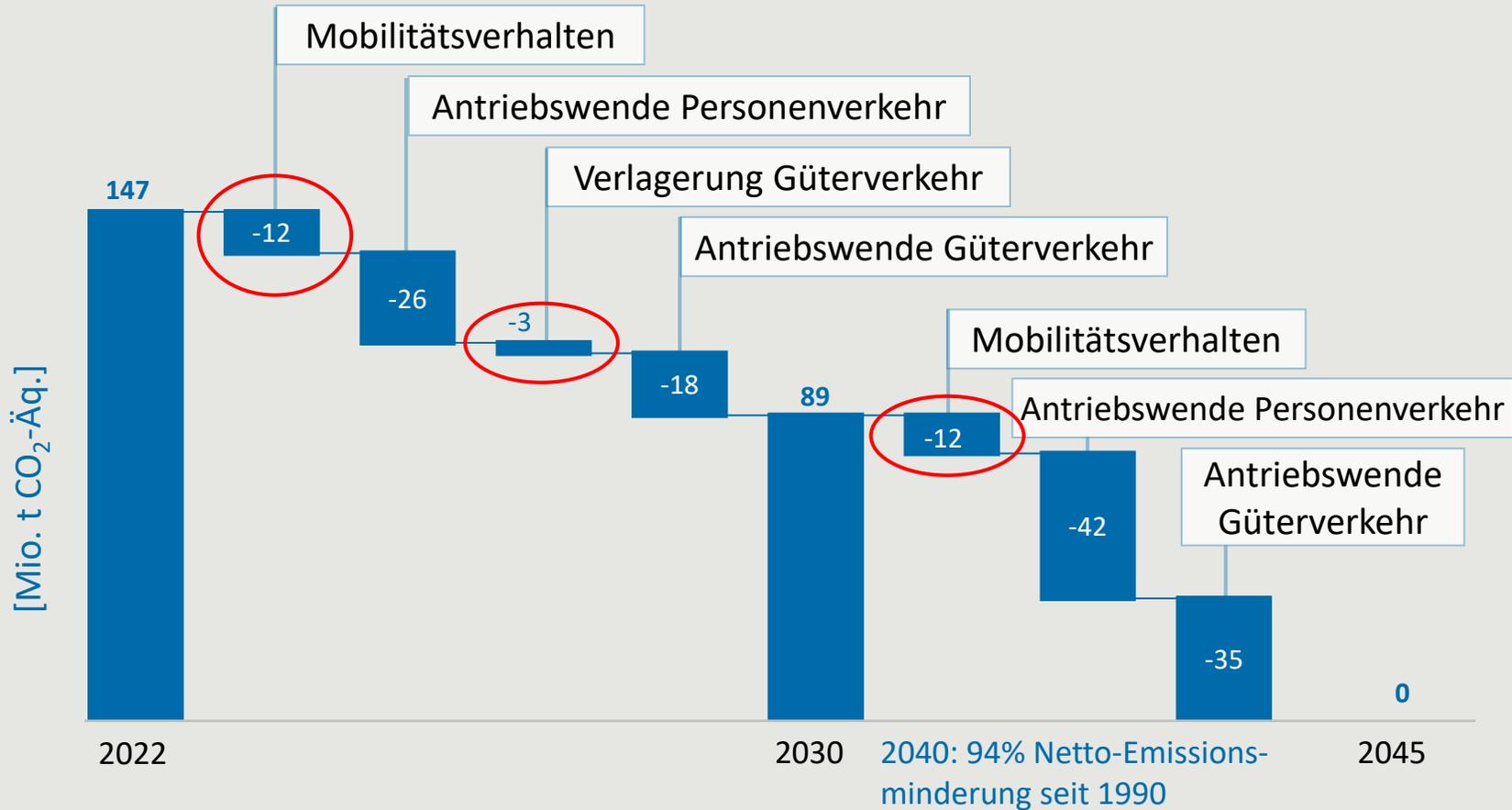
Übersicht

- 1 Hintergrund des Projektes
 - 2 Beispiel 1: Überjährige Finanzierung sichern
 - 3 Beispiel 2: Die Deutsche Bahn mit klarem Ziel steuern
 - 4 Fazit
-

Hintergrund des Projektes

Klimaneutralität braucht einen funktionierenden Schienenverkehr

Verkehrssektor – Reduktion der Treibhausgasemissionen



Aber das Bahnsystem hat viele Herausforderungen



... und die Lösungen brauchen Zeit



Lösungsansätze sind komplex und teilweise kontrovers

z.B. beim Thema "Trennung von Netz und Betrieb"

→ **Agora-Ansatz:** Expert:inneninterviews

©Stefan Kaminski



„Wenn die InfraGO am Gemeinwohl orientiert sein soll, aber gleichzeitig Beherrschungsverträge mit der DB AG existieren, dann herrscht nicht das Gemeinwohl, sondern die DB AG.“

Matthias Stoffregen, Mofair

© Haselbeck



„Die eigentumsrechtliche Entflechtung ist sinnvoll und wichtig, aber auf der Prioritätenliste wohl noch wichtiger ist die auskömmliche, überjährige Finanzierung und ein sinnvolles Sanierungskonzept.“

Prof. Dr. Jürgen Kühling, ehem. Vorsitzender der Monopolkommission

© VCD / Richard Westebbe



„Beim jetzigen System ist eindeutig, dass die Einbindung in den DB-Konzern die erforderliche Transparenz der DB InfraGO bezüglich Finanzierung, Profitabilität und Steuerung verhindert. Weiterhin sollte die DB Energie auf die DB InfraGO verschmolzen werden.“

Kerstin Haarmann, VCD

Vorgehensweise



Interviewleitfaden mit 10 Thesen



14 Expert:inneninterviews und 3 zusätzliche Fachgespräche



Auswertung und Ableitung von Handlungsempfehlungen

Übersicht der Publikationsthemen

Resilientes Schienennetz

- Projekte des Bundesverkehrswegeplans neu bewerten
- Deutschlandtakt verankern
- Reaktivierungen in der Fläche prüfen
- Überjährige Finanzierung für Sanierung und Ausbau sichern

Steuerung der Deutschen Bahn

- Die Deutsche Bahn mit klarem Ziel steuern
- Die Deutsche Bahn transparenter gestalten
- Nächste Schritte für die InfraGO angehen

Verkehr auf der Schiene stärken

- Deutschlandticket bezahlbar verstetigen
- Förderung des Einzelwagenverkehrs optimieren

Beispiel 1: Überjährige Finanzierung sichern

Die Frage der Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist zentral

Investitionsstau bei der Schieneninfrastruktur

Infrastruktur

Deutscher Bahn fehlen bis zu 150 Milliarden für Erneuerungen

Der Bahn fehlt Geld: 80 Milliarden Euro, um grundlegende Sanierungen durchzuführen. Und sogar 150 Milliarden für den Ausbau von Schienen und Digitalisierung.

Aktualisiert am 13. März 2025, 10:51 Uhr ⓘ Quelle: ZEIT ONLINE, dpa, edd

Infrastruktur-Milliarden

Frankenpost

Ein Turbo für die Baubranche

Michael Ertel · 15.03.2025 - 10:00 Uhr

Der größte Gewinner eines staatlichen Sondervermögens wäre die Baubranche. Doch ist sie nach zwei schweren Krisenjahren überhaupt für die Auftragsflut gerüstet?

Baukapazitäten sind mangels Planungssicherheit knapp

Eigenkapitalerhöhung führt zu steigenden Trassenpreisen

SCHIENENVERKEHR

Eigenkapitalspritze treibt Trassenpreise

Ausgerechnet durch die Stärkung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn steigen die Trassenpreise. Die Grünen fordern eine gesetzliche Änderung, um diesen Mechanismus zu durchbrechen. Doch das FDP-geführte Finanzministerium bremst.



von Jens Tartler

TAGESSPIEGEL
BACKGROUND

veröffentlicht am 05.03.2024

Schieneinfrastruktur wird bisher überwiegend im Rahmen jährlicher Haushaltsbeschlüsse finanziert

Dazu unterschiedliche **Einschätzungen** aus den Interviews:



Haushaltsrecht mit Jährlichkeitsprinzip sei zentrales Recht des Parlaments

- Sicherstellung der Kontrollfunktion
- Transparenz und Flexibilität



Zwei staatliche Schieneinfrastrukturfonds würden Planungssicherheit schaffen

- Ein Fonds für das Bestandsnetz und ein Fonds für Aus- und Neubau
(Vorschlag Beschleunigungskommission Schiene)



Umfang der verfügbaren Mittel sei entscheidend

- Art des Finanzierungsinstrument sei nicht entscheidend, da alle Instrumente Vor- und Nachteile hätten



Ein Fonds sei besser als mehrere

- Mehr Flexibilität
- Auch zwei Fonds würden keine klare Zuordnung bieten



Unsere Empfehlungen zur Finanzierung von Schieneninfrastruktur

- Die Bundesregierung löst den **Investitionsstau** zügig auf und schafft eine nachhaltige **Finanzierungsarchitektur** über das **Sondervermögen** hinaus.
- Sie richtet einen **Schieneninfrastrukturfonds** für eine überjährige Finanzierungssicherheit ein.
- Die Bundesregierung priorisiert in einem **Infraplan** die Schienenprojekte für die jeweils nächsten fünf Jahre.
- Sie reformiert das **Trassenpreissystem** für mehr verkehrspolitische Steuerung und wirkt den durch die Eigenkapitalerhöhungen hervorgerufenen Trassenpreissteigerungen effektiv entgegen.
- Die Bundesregierung gestaltet Ihre **Verkehrswege- und Mobilitätsplanung** nach den Grundsätzen „Schiene vor Straße“ und „Erhalt und Modernisierung vor Aus- und Neubau“.

Beispiel 2: Die Deutsche Bahn mit klarem Ziel steuern

Bund kommt seinem Auftrag der Steuerung nicht ausreichend nach

→ Artikel 87 e, Absatz (4), Grundgesetz:

„Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes [...] sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz [...] Rechnung getragen wird“.



BUNDES RECHNUNGS HOF

Verantwortung als Eigentümer der Deutschen Bahn AG wahrnehmen – BMVI muss Beteiligungsführung deutlich verbessern
(Kapitel 1202 Titel 121 01 und 831 01)



Monopolkommission: Steuerung der DB InfraGo unzureichend

Die Monopolkommission fordert eine Entflechtung von DB InfraGo und des DB-Konzerns. Zudem sollte die Höhe der Trassenpreise und der Boni für die Manager an der Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit bemessen werden.

Mehr Steuerung oder mehr Unabhängigkeit?

Dazu unterschiedliche **Einschätzungen** aus den Interviews:



Aufsicht des Vorstandes stärken

- durch Aufsichtsratsmitglieder mit stärkerer Bahnexpertise und über längere Zeiträume
- durch Änderung der Rechtsform der DB



Eigentümerstrategie benötigt

- Zielbild für die Schieneninfrastruktur
- Leitlinien für die Entwicklung der Konzernstruktur



Mehr kompetentes Personal

- Zusätzliche Abteilungen im BMDV oder EBA oder eigene Behörde



Begonnene Transformation fortsetzen

- Weiterentwicklung/ Finalisierung des Infraplankonzeptes mit Kennzahlssystem und rollierender Fortschreibung



Mehr Unabhängigkeit der Betriebsgesellschaften

- Verkauf von Teilen der Gesellschaften
- Mehr Handlungsfreiheit in operativen Entscheidungen

Unsere Empfehlungen zur Steuerung der Deutschen Bahn

- Die Bundesregierung entwickelt eine öffentliche und transparente **Eigentümerstrategie** für die DB, die Folgendes enthält:
 - Ein Zielbild für die Entwicklung des Schienennetzes: dieses wird über den **Deutschlandtakt** und **Infraplan** operationalisiert.
 - Kriterien und Ziele für die Entwicklung der Bahntöchter wie die Grundversorgung von Verkehrsbedürfnissen, Verkehrsverlagerung und Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und Effizienz und Kompetenzzuwachs.
- Die Bundesregierung baut die **personellen Kapazitäten** zur Steuerung der DB aus
 - Wichtig ist der konsequente und ganzheitliche Steuerungsansatz und Gestaltungswille sowie regelmäßiges Monitoring von Kennzahlen

Fazit

Kombination aus Planung, Steuerung und Finanzierung ist entscheidend



- Es braucht die Kombination einer Steuerung durch ein differenziertes Planungsinstrument mit einem verlässlichen Finanzierungsinstrument.
- Vorbilder dafür sind z.B. das System des *Rahmenplans* in Österreich und des *Bahninfrastrukturfonds* in der Schweiz.
- In Deutschland könnten die Instrumente **Infraplan** und **Schieneinfrastrukturfonds** in Kombination diese Aufgaben übernehmen.
- Das gesamte Konzept sollte im Rahmen einer **Eigentümerstrategie** des Bundes festgelegt werden, die ein langfristiges Zielbild für die Deutsche Schieneninfrastruktur und die Struktur des DB-Konzerns verfolgt.

Danke für Ihre
Aufmerksamkeit!

Imprint

Agora Verkehrswende

Agora Transport Transformation gGmbH
Anna-Louisa-Karsch-Straße 2, D-10178 Berlin

www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

Projektleitung

Elisabeth le Claire

elisabeth.leclaire@agora-verkehrswende.de

Autorinnen und Autoren

Elisabeth le Claire (Agora Verkehrswende)

Philipp Kosok (Agora Verkehrswende)

Dr. Urs Maier (Agora Verkehrswende)