



Fahrgastverband
PRO BAHN



Anforderungen der Verbände an die Ausgestaltung einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte der Deutschen Bahn AG

Hintergrund

Die Regierungsparteien haben in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, eine neue, gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte der Deutschen Bahn AG zu schaffen: *„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.“* (Koalitionsvertrag, S. 50).

Die unterzeichnenden Verbände sehen dieses Vorhaben der Koalition grundsätzlich als Chance, die Rollenverteilung zwischen dem Bund als Eigentümer und der neuen Infrastruktursparte klar zu regeln, die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Schienennetzes zu verbessern, die Schieneninfrastruktur stärker an den Nutzerinteressen auszurichten und die Entwicklung der Schieneninfrastruktur konsequenter aus den verkehrs- und klimapolitischen Zielen abzuleiten.

Damit diese Chance genutzt und der Reformprozess zum Erfolg geführt werden kann, halten die unterzeichnenden Verbände die Berücksichtigung der folgenden Punkte bei den nun anstehenden politischen Entscheidungen für essenziell.

Bahnsektor bei Reform eng einbinden

Eine leistungsfähige und zuverlässige Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung für einen attraktiven Schienenverkehr. Eine am Gemeinwohl orientierte Infrastruktursparte hätte unmittelbare Auswirkungen auf alle Beteiligten im Bahnsektor, von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das Schienennetz nutzen, den Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr, über die Bahnindustrie bis hin zu den Endkunden des Schienenverkehrs.

Eine enge Einbindung des Bahnsektors bei der Festlegung der Reformziele und insbesondere auch der Konkretisierung der künftigen Gemeinwohlorientierung ist aus Sicht der Verbände dringend erforderlich. Dies ist seitens des Bundes bisher nicht in ausreichendem Maße geschehen.

Gemeinwohlorientierung und Ziele klar definieren

Kern der künftigen Gemeinwohlorientierung muss ein stimmiges Zielbild für die Schieneninfrastruktur in Deutschland sein, zu dem sich der Bund als Eigentümer verbindlich bekennt. Dieses Zielbild muss die bereits an anderer Stelle klar formulierten verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes widerspiegeln. Künftig muss die Schieneninfrastruktur so entwickelt und gesteuert werden, dass deutlich mehr Menschen und Güter mit hoher Qualität auf der Schiene transportiert werden können.

Aus Sicht der Verbände gehört zum Zielbild, dass:

- der Bund der neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte eine klare Leitstrategie gibt, zu der auch der Auftrag gehört, Kapazität, Qualität und Zuverlässigkeit der Schieneninfrastruktur zu erhöhen;
- der Bund die finanziellen Mittel, die für Erfüllung dieses Auftrages nötig sind, zuverlässig und langfristig planbar über Legislaturperioden hinausgehend zur Verfügung stellt;
- der Bund klarstellt, dass die gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte keine Gewinnerzielungsabsicht verfolgt. Dies bedeutet, dass der Bund seinen Gewinnanspruch an die Infrastruktur minimiert (schwarze Null);
- etwaige Gewinne in ihrer Höhe transparent gemacht werden und ohne Zeitverzug in der Infrastruktursparte verbleiben. Der entsprechende Weg muss dabei so gestaltet sein, dass daraus kein Druck zur höheren Trassenpreisen entsteht;
- der Bund den Rahmen für eine effiziente Bewirtschaftung der Infrastrukturen setzt;
- der Bund die Infrastruktursparte zur Transparenz über ihre betrieblichen und ökonomischen Daten verpflichtet.

Finanzierungsstrukturen an Auftrag und Ziel anpassen

Damit die gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte die gesetzten Ziele erreichen kann, ist die künftige Finanzierung der Schieneninfrastruktur von überragender Bedeutung. Die Gemeinwohlorientierung der Infrastruktursparte setzt nicht nur eine ausreichende Mittelausstattung voraus, sondern zwingend auch eine Neuordnung der Strukturen der Infrastrukturfinanzierung, die mindestens die folgenden Anforderungen erfüllt:

- Die Finanzierung der gemeinwohlorientierten Schienen-Infrastruktursparte durch den Bund muss in der Höhe mit dem Bedarf und mit den verkehrs- und klimapolitischen Zielen des Bundes synchronisiert werden.
- Die Finanzierung muss so bemessen sein, dass die Infrastruktursparte den zielorientierten Gemeinwohlauftrag jederzeit zuverlässig und netzweit erfüllen kann. Dazu bedarf es einer möglichst weitgehenden Konkretisierung der Ziele für Infrastrukturerhaltung, -ausbau und --management, die der Bund insbesondere auf zielbezogene Qualitäts- und Kapazitätskriterien und auf die Umsetzung von Neu- und Ausbauprojekten ausrichten sollte.

- Die Finanzierungszuständigkeit des Bundes muss sich auf alle Belange der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte erstrecken.
- Die Finanzierung muss verlässlich und überjährig abgesichert werden. Dies sollte durch die Schaffung und gesetzliche Verankerung von zwei Schieneninfrastrukturfonds geschehen, wie dies bereits die Beschleunigungskommission Schiene empfohlen hat. Aus den Fonds sind Neu- und Ausbau, Modernisierung, Ersatz und Instandhaltung der Infrastruktur zu finanzieren. Die Verwendung der Mittel durch die gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte ist durch eine zielorientierte Output-Kontrolle zu prüfen.
- Die Finanzierungsquellen für die Speisung der Fonds müssen klar benannt und dauerhaft gesetzlich verankert werden.

Mit Zielen und Kennzahlen verkehrspolitisch steuern

Eine dauerhaft gemeinwohlorientierte Ausrichtung der Infrastruktursparte setzt voraus, dass der Bund die Erreichung der gesetzten Ziele kontinuierlich begleitet und weiterentwickelt und die Infrastruktursparte entsprechend der politischen Ziele steuert. Die Steuerungsbefugnis des Bundes muss in der Satzung der künftigen Infrastrukturgesellschaft und im Beherrschungsvertrag zwischen DB AG und künftiger Infrastrukturgesellschaft verankert werden. Die Fähigkeit des Bundes zur Steuerung muss durch ausreichende personelle und fachliche Ressourcen sichergestellt werden.

Zu diesem Zweck sollte der Bund rechtsverbindlich unter Einbeziehung des Bundestages zentrale Kennzahlen festlegen, die aussagekräftige Informationen über die Entwicklung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte und die Erreichung konkreter Entwicklungsziele liefern, dazu jährlich öffentlich Bericht erstatten und bei drohenden Zielverfehlungen Gegenmaßnahmen ergreifen.

Zur Konkretisierung des grundsätzlichen Zielbildes für die gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte sollte der Bund für einen Mehrjahreszeitraum von ca. fünf Jahren konkrete Entwicklungsziele für die Verbesserung von Leistungsfähigkeit (Kapazität), Zuverlässigkeit (Anlagenverfügbarkeit), Elektrifizierungsgrad, Resilienz etc. festlegen, die die Infrastruktursparte erreichen soll. Der Stand der Zielerreichung ist mindestens jährlich transparent zu machen. In die Aufstellung und das Monitoring der Entwicklungsziele sollte die gesamte Branche eingebunden sein.

Die Aufgabe der neuen Infrastruktursparte besteht in der unternehmerischen Umsetzung des Zielbildes.

Berlin, den 6. Oktober 2023