

Fachgespräch der Friedrich-Ebert-Stiftung
zum Thema „Die Bahn aufs richtige Gleis setzen – Strukturen und Inhalte“

Berlin, 12.09.2024

Vorschläge und Denkanstöße für (institutionelle und organisatorische) Reformen im deutschen Bahnsystem und im DB-Konzern

Prof. Dr. Thorsten Beckers

Bauhaus-Universität Weimar, Professur Infrastrukturwirtschaft und -management (IWM)

Lukas Vorwerk

Bauhaus-Universität Weimar, Professur IWM / TU Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP)

Agenda

1) Ausgangslage

2) Schieneninfrastruktur / DB InfraGO

3) Transportbereiche

3.1) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

3.2) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

3.3) Güterverkehr (GV)

4) (Weiterer) Reformbedarf bezüglich des DB-Konzerns

4.1) DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration

4.2) Steuerung des DB-Konzerns und seiner Transport-Töchter durch den Bund als Eigentümer

5) Fazit

Agenda

1) Ausgangslage

2) Schieneninfrastruktur / DB InfraGO

3) Transportbereiche

3.1) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

3.2) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

3.3) Güterverkehr (GV)

4) (Weiterer) Reformbedarf bezüglich des DB-Konzerns

4.1) DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration

4.2) Steuerung des DB-Konzerns und seiner Transport-Töchter durch den Bund als Eigentümer

5) Fazit

Schieneinfrastruktur / DB InfraGO (1/2)

Finanzierung und (Investitions-)Vorhaben-Priorisierung

- Finanzierung / Mittelbereitstellung durch Bund ...
 - Dauerhaft stabile (Finanzierungs-)Lösungen für die Mittelbereitstellung durch den Bund sind von essentieller Bedeutung
 - Dies gilt insbesondere für die Erhaltung des bestehenden Netzes, aber ebenso für die Umsetzung eines Ausbauplans
 - Eine (intermodale) Fonds-Lösung in Anlehnung an das **Schweizer Vorbild** bietet sich als Zukunftskonzept an und sollte möglichst (Vorzugslösung!) im Grundgesetz verankert werden
- ... und (Investitions-)Vorhaben-Priorisierung
 - Für Priorisierung der Kapazitätserweiterungsmaßnahmen sollten von BMDV und InfraGO im Rahmen einer rollierenden Planung Vorschläge erarbeitet und der Legislative vorgelegt werden
 - Wiederum **Schweiz als Vorbild**

Steuerung und Anreizsetzung

Finanzierung und (Investitions-)Vorhaben-Priorisierung

- Finanzierung / Mittelbereitstellung durch Bund ...
 - Dauerhaft stabile (Finanzierungs-)Lösungen für die Mittelbereitstellung durch den Bund sind von essentieller Bedeutung
 - Dies gilt insbesondere für die Erhaltung des bestehenden Netzes, aber ebenso für die Umsetzung eines Ausbauplans
 - Eine (intermodale) Fonds-Lösung in Anlehnung an das **Schweizer Vorbild** bietet sich als Zukunftskonzept an und sollte möglichst (Vorzugslösung!) im Grundgesetz verankert werden
- ... und (Investitions-)Vorhaben-Priorisierung
 - Für Priorisierung der Kapazitätserweiterungsmaßnahmen sollten von Unternehmen einer rollierenden Planung

Vgl. insbesondere

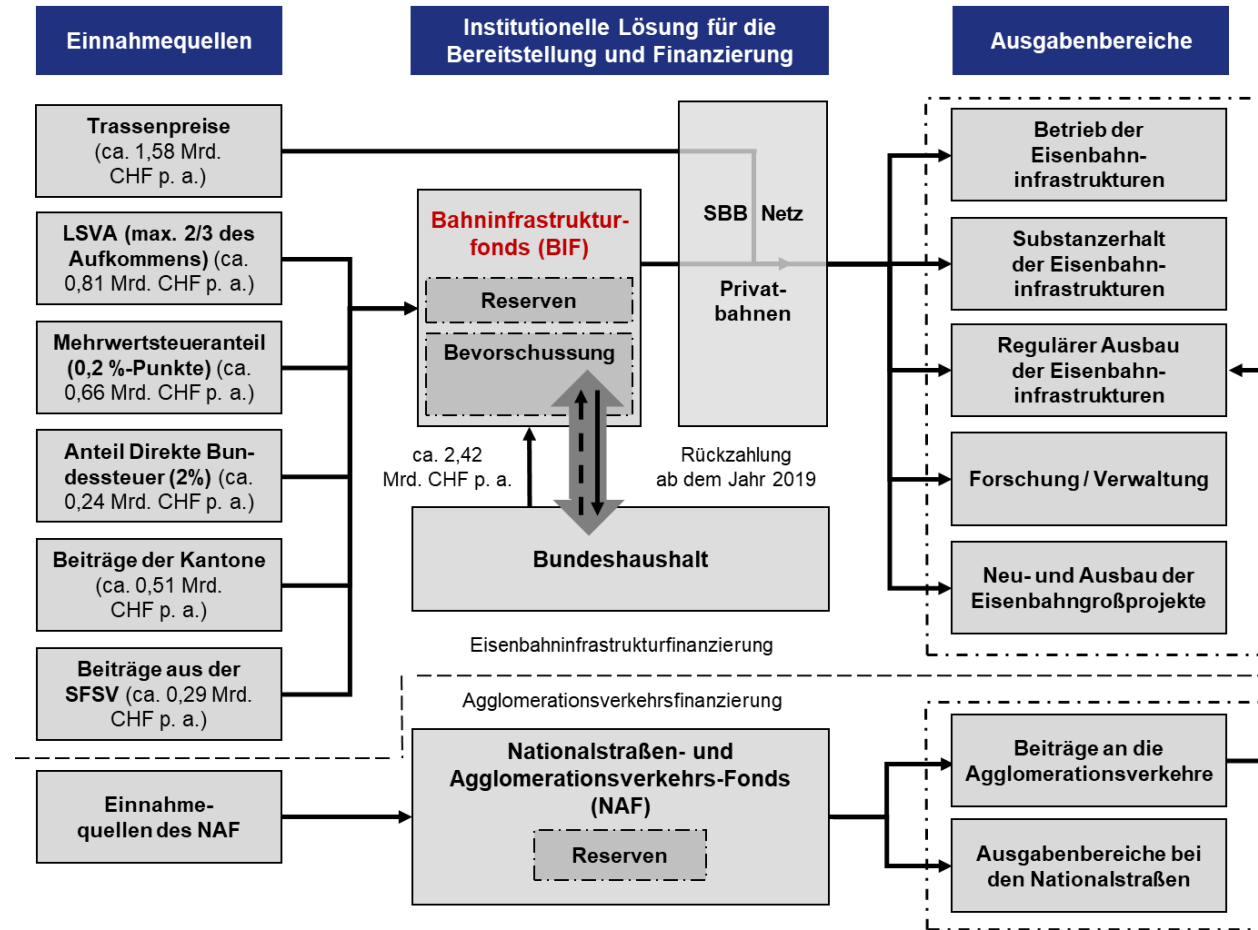
- Beckers, T. / Vorwerk, L. (gemeinsamer Vortrag) (2024/09/11): Die Ausgestaltung der (Verkehrs-)Infrastrukturfinanzierung im Hinblick auf eine effektive und effiziente Realisierung von (Verkehrsinfrastruktur-)Investitionen, Vortrag im Rahmen einer Sitzung des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (SVR), [Vortragsfolien zum Download](#).

Vgl. außerdem

- Vorwerk, L. (2024/03/14): Investitionsprogramm-Finanzierung, öffentliche Finanzierungsregime und die Schuldenbremse, Vortrag auf der Tagung "Investitionsprogramm-Finanzierung für die Transformation zur Klimaneutralität – Effektivität, Effizienz und intergenerative Verteilung", Vortrag auf der [Tagung "Investitionsprogramm-Finanzierung für die Transformation zur Klimaneutralität – Effektivität, Effizienz und intergenerative Verteilung"](#), Berlin, [Vortragsfolien zum Download](#).
- Beckers, T. (2024/03/14): Reformoptionen für die Investitionsprogramm-Finanzierung im haushaltsrechtlichen Rahmen durch den Bund in Deutschland - Die institutionenökonomische Perspektiv, Vortrag auf der [Tagung "Investitionsprogramm-Finanzierung für die Transformation zur Klimaneutralität – Effektivität, Effizienz und intergenerative Verteilung"](#), Berlin, [Vortragsfolien zum Download](#).

Schweizer „Bahn-Fonds“: Bahninfrastrukturfonds (BIF) (etabliert in 2016, Werte aus 2021)

BACK UP



Quelle:
 Becker, T. (2022): Institutionenökonomische Analysen zur Bereitstellung und Finanzierung der Schweizer Verkehrsinfrastrukturen, Dissertationsschrift, [Online-Veröffentlichung](#).

Denkanstöße für Fonds-Lösungen zur intermodalen Finanzierung von (Verkehrs-)Infrastruktur-Investitionen in Deutschland (1/5)

BACK UP

	A Ohne Verschuldung (oV)	B Mit Verschuldung (mV)
1 Ohne GG-Änderung (oGG)	A1 Einnahmezweckbindungen + ggf. Anpassungsmechanismen	B1 „Mischfonds Österreich+Schweiz“ („Alpenfonds“)
2 Mit GG-Änderung (mGG)	A2 ähnlich Schweizer „Straßen-Fonds“	B2 ähnlich Schweizer „Bahn-Fonds“

Denkanstöße für Fonds-Lösungen zur intermodalen Finanzierung von (Verkehrs-)Infrastruktur-Investitionen in Deutschland (2/5)

BACK UP

	A Ohne Verschuldung (oV)	B Mit Verschuldung (mV)
1 Ohne GG-Änderung (oGG)	A1 Einnahmezweckbindungen + ggf. Anpassungsmechanismen	B1 „Mischfonds Österreich+Schweiz“ („Alpenfonds“)
2 Mit GG-Änderung (mGG)	A2 ähnlich Schweizer „Straßen-Fonds“	B2 ähnlich Schweizer „Bahn-Fonds“

Ähnlich Schweizer „Bahn-Fonds“

- Mit Sektor-/Programmbezug
- (Ggf.) mit Tilgungsvorgabe
- Wenn Verschuldungs-Obergrenze, dann möglichst mit Anpassungsregelungen, z.B.
 - Gebot eines vorausschauenden Anpassungsvorschlags durch Exekutive
 - Ggf. spezielle Mehrerfordernisse für Anpassungen (z.B. entweder „60% BT + 50% BR“ oder „50% BT + 60% BR“)

Denkanstöße für Fonds-Lösungen zur intermodalen Finanzierung von (Verkehrs-)Infrastruktur-Investitionen in Deutschland (3/5)

BACK UP

	A Ohne Verschuldung (oV)	B Mit Verschuldung (mV)
1 Ohne GG-Änderung (oGG)	A1 Einnahmezweckbindungen + ggf. Anpassungsmechanismen	B1 „Mischfonds Österreich+Schweiz“ („Alpenfonds“)
2 Mit GG-Änderung (mGG)	A2 ähnlich Schweizer „Straßen-Fonds“	B2 ähnlich Schweizer „Bahn-Fonds“

„Mischfonds Österreich+Schweiz“ („Alpenfonds“)

- Projektbezogene ÖÖP-Finanzierung ...
- ... auf Basis von Grundsatzbeschluss bezüglich Dimension und projektbezogenen Umsetzungen für Schienennetz sowie ggf. auch Autobahn- und Wasserstraßennetz (analog zur Schieneninfrastrukturfinanzierung in Österreich)
- Mit automatischem Tilgungsmechanismus (VE) und „weichen“ Kreisläufen (analog zum Schweizer „Bahn-Fonds“)
- Zumindest (wohl eher geringes) verfassungsrechtliches Restrisiko kaum vermeidbar

Exkurs: (Sehr problematische) Option eines (Fern-)Straßen- / Bundesautobahn-Fonds nach dem ASFINAG-Vorbild

BACK UP

	Ohne Verschuldung (oV)	Mit Verschuldung (mV)
Ohne GG-Änderung (oGG)		Reiner (Fern-)Straßen- / Bundesautobahn-Fonds nach dem ASFINAG-Vorbild
Mit GG-Änderung (mGG)		

Reiner (Fern-)Straßen- / Bundesautobahn-Fonds nach dem ASFINAG-Vorbild

- ... als „ext. KL“-Lösung, die ohne jegliches verfassungsrechtliches Risiko eine Verschuldung erlaubt
- Aber problematisch
 - Sehr bzw. zu starke politische Selbstbindung hinsichtlich einer Verwendung von Mitteln für den Straßenbau
 - Vielmehr gewichtige Argumente für eine intermodale Finanzierungs-Lösung

Denkanstöße für Fonds-Lösungen zur intermodalen Finanzierung von (Verkehrs-)Infrastruktur-Investitionen in Deutschland (4/5)

BACK UP

	A Ohne Verschuldung (oV)	B Mit Verschuldung (mV)
1 Ohne GG-Änderung (oGG)	A1 Einnahmezweckbindungen + ggf. Anpassungsmechanismen	B1 „Mischfonds Österreich+Schweiz“ („Alpenfonds“)
2 Mit GG-Änderung (mGG)	A2 ähnlich Schweizer „Straßen-Fonds“	B2 ähnlich Schweizer „Bahn-Fonds“

Einnahmezweckbindungen + ggf. Anpassungsmechanismen

- Rationalität eines Regelungsregimes als Basis für Stabilität (Beispiel: VDE-Projekte) im Zusammenspiel mit einem entsprechenden gesellschaftlichen Konsens und entsprechender politischer Kultur
- Fraglich, inwieweit dies in Deutschland im Jahr 2024ff. (glaubhaft) implementierbar ist

Denkanstöße für Fonds-Lösungen zur intermodalen Finanzierung von (Verkehrs-)Infrastruktur-Investitionen in Deutschland (5/5)

BACK UP

	A Ohne Verschuldung (oV)	B Mit Verschuldung (mV)
1 Ohne GG-Änderung (oGG)	A1 Einnahmezweckbindungen + ggf. Anpassungsmechanismen	B1 „Mischfonds Österreich+Schweiz“ („Alpenfonds“)
2 Mit GG-Änderung (mGG)	A2 ähnlich Schweizer „Straßen-Fonds“	B2 ähnlich Schweizer „Bahn-Fonds“

Ähnlich Schweizer Straßen-Fonds

- Finanzierungsregime für Schienennetz und ggf. Autobahn- und Wasserstraßennetz
- ... nach dem Vorbild des Schweizer „Straßen-Fonds“

Schieneinfrastruktur / DB InfraGO (2/2)

Finanzierung und (Investitions-)Vorhaben-Priorisierung

Steuerung und Anreizsetzung

- Steuerung der DB InfraGO ...
 - Steuerung im Interesse des Bundes sicherstellen
 - Dafür (vermutlich) spezielle einfachgesetzliche Regelungen vorteilhaft, mit denen der Bund direkt (auch bei Beibehaltung der Integration der DB InfraGO in den DB-Konzern) die DB InfraGO steuern kann
 - Essentiell: BMDV muss die Steuerungsaufgabe ernst nehmen und „annehmen“
- ... und Anreizsetzung gegenüber DB InfraGO und deren Management
 - Kontrahierungsprobleme hinsichtlich (insbesondere) Substanzqualität und (außerdem z.T. auch) Angebotsqualität
→ „harte Anreizregime“ für DB InfraGO sind (weitgehend) sinnlos bzw. sogar kontraproduktiv
 - Auch „harte Anreizregime“ gegenüber Management im Kontext dieser Kontrahierungsprobleme grundsätzlich problematisch (und wohl eher nicht sinnvoll) und gerade in der aktuellen (Krisen-)Situation (eher) nicht empfehlenswert

Außerdem gibt es (weitere) Gründe gegen derartige Anreizregime, die der Bund gegenüber einem (bundes-)eigenen Unternehmen etabliert

Agenda

1) Ausgangslage

2) Schieneninfrastruktur / DB InfraGO

3) Transportbereiche

3.1) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

3.2) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

3.3) Güterverkehr (GV)

4) (Weiterer) Reformbedarf bezüglich des DB-Konzerns

4.1) DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration

4.2) Steuerung des DB-Konzerns und seiner Transport-Töchter durch den Bund als Eigentümer

5) Fazit

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) (1/2)

SPFV-Angebot / Bereitstellung sollte aus einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive gedacht werden

- Fahrplan → Deutschlandtakt
- Produkt- und Preisgestaltung („PPG“)
 - PPG-Design ...
 - „Flex-Tickets“ (nicht zuggebunden, umtauschbar etc.) äußerst bedeutsam dafür, dass bei bestimmten volkswirtschaftlichen Kosten (und Zahlungen aus dem Haushalt sowie von Nachfrager/innen) ein möglichst hoher Nutzen durch den SPFV erzeugt wird
 - Flex-Tickets sollten durch (mehr oder weniger zuggebundene) Spar-Tickets ergänzt werden
 - Orientierung an der **Schweizer PPG** zu empfehlen!
 - ... und Implikationen des (ggf. zunehmenden) Wettbewerbs sowie regulatorischer Handlungsbedarf
 - Aufsplittung der SPFV-PPG durch Wettbewerb („weiße vs. grüne Tickets“) geht mit relevanten Nachteilen einher und diese werden umso größer, je geringer die Dominanz von DB Fernverkehr ist (und je ausgeglichener insofern die Marktanteile werden)
 - Wenn Wettbewerb der EVU („weiß vs. grün“ etc.), dann sollte staatlich ein integriertes PPG (insbesondere, aber möglichst nicht nur für den Bereich der Flex-Tickets) etabliert werden

Ähnlich dem Vorgehen in Österreich beim „Klimaticket“

Umsetzung des Deutschlandtakts: Leistungserstellung und Frage der (Quer-)Finanzierung

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) (2/2)

SPFV-Angebot / Bereitstellung sollte aus einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive gedacht werden

Umsetzung des Deutschlandtakts: Leistungserstellung und Frage der (Quer-)Finanzierung

- Aufgrund der Kostenstruktur und der Spezifität von Investitionen ist aus Sicht des Bundes „Inhouse-Lösung“ vorzugswürdig
 - DB Fernverkehr (bzw. zukünftig ggf. DB FernverkehrGO) als dominanter Akteur, der z.B. für 90% der Leistungserstellung zuständig ist
 - Vorbild: SPFV in der **Schweiz**
 - So könnte auch (Quer-)Finanzierung „zwischen Rosinen und Zitronen“ effektiv und effizient umgesetzt werden
- Aber: Unionsrecht lässt (zumindest aktuell) eine Umsetzung dieser Vorzugslösung nicht zu
- Empfehlung: Einerseits (herausfordernde) Weiterentwicklung des (deutschen) Regulierungsrahmens im Kontext des bestehenden Regulierungsrahmens im Unionsrecht und der Einführung des Deutschlandtaktes angehen und andererseits Modifikation des Unionsrechts anstreben

Einem Akteur wie Flixtrain („grün“), der bereits spezifisch investiert hat, könnte/sollte damit einhergehend über eine Konzession die Aufgabe der Leistungserstellung für einen kleinen Marktanteil übertragen werden

Schienepersonenfernverkehr (SPFV) (2/2)

SPFV-Angebot / Bereitstellung sollte aus einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive gedacht werden

Umsetzung des Deutschlandtakts: Leistungserstellung und Fragestellung

- Aufgrund der Kostenstruktur und der Spezifität von Investitionen ist aus Sicht der... vorzugswürdig
 - Die Überlegungen und Aussagen zum SPFV basieren auf gemeinsamen Forschungsarbeiten von Thorsten Beckers, Kai Nagel, Hans Leister und Lukas Vorwerk (sowie Georg Hermes und Holger Weiß) im Rahmen des von der Hans-Böckler-Stiftung geförderten Forschungsvorhabens „(Re-)Organisation des Schienenpersonenfernverkehrs: Ökonomisch-juristische Analysen zur (Re-)Organisation des SPFV in Deutschland“ („SPFV-Orga“).
 - Vgl. auch Beckers, T. (2023/11/30): Gestaltungsempfehlungen für den SPFV aus Kunden- und Effizienz-Perspektive, Vortrag auf der Tagung "SPFV in Deutschland: Marktorganisation im Kontext des Deutschlandtaktes", Berlin, Vortragsfolien zum Download.
- Uni
- Empfehlung: Einerseits (herausfordernde) Weiterentwicklung des (deutschen) Regulierungsrahmens im Kontext des bestehenden Regulierungsrahmens im Unionsrecht und der Einführung des Deutschlandtaktes angehen und andererseits Modifikation des Unionsrechts anstreben

Agenda

- 1) Ausgangslage
- 2) Schieneninfrastruktur / DB InfraGO
- 3) Transportbereiche
 - 3.1) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)
 - 3.2) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
 - 3.3) Güterverkehr (GV)
- 4) (Weiterer) Reformbedarf bezüglich des DB-Konzerns
 - 4.1) DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration
 - 4.2) Steuerung des DB-Konzerns und seiner Transport-Töchter durch den Bund als Eigentümer
- 5) Fazit

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Nicht nur geringe Spezifität (insbesondere, aber nicht nur im Bereich des Rollmaterials) und daher ...

- ... nur „bescheiden“ funktionierender Wettbewerb bei SPNV-ÖPP-Ausschreibungen
- ... zunehmende „Integrations-Aktivitäten“ der Länder / Aufgabenträger sinnvoll
 - Rollmaterial-Bereitstellung und -Finanzierung durch AT wird bereits umfassend (über verschiedene Ansätze) praktiziert
 - Aufbau von Landesbahnen (bzw. länderübergreifenden Kooperationslösungen), an die Inhouse-Vergaben erfolgen können, grundsätzlich empfehlenswert
 - Aber „Evolution statt Revolution“ und SPNV-ÖPP-Ausschreibungslösungen (als einen von mehreren Beschaffungsansätzen) i.d.R. auch dauerhaft beibehalten

Erwägenswert: Verkauf von einzelnen DB Regio-„Niederlassung“ (z.B. Südost, Nordost) an die entsprechenden Bundesländer ...

- ... als einen Weg (neben anderen Wegen) für die Etablierung von Inhouse-Lösungen / -Vergaben
- (Zu prüfende) Variante: nur Teilverkauf an Bundesländer (z.B. 51%) und restlicher Eigentumsanteil verbleibt beim DB-Konzern; ggf. ergänzende vertragliche Kooperationslösungen mit DB Konzern
- Empfehlenswert: Dauerhafte „Anti-Privatisierungs-Regelungen“

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Nicht nur geringe Spezifität (insbesondere, aber nicht nur im Bereich des Rollmaterials) und daher ...

- ... nur „bescheiden“ funktionierender Wettbewerb bei SPNV-ÖPP-Ausschreibungen
- ... zunehmende „Integrations-Aktivitäten“ der Länder / Aufgabenträger sinnvoll
 - Rollmaterial-Bereitstellung und -Finanzierung durch AT wird bereits umfassend (über verschiedene Ansätze) praktiziert
 - Aufbau von Landesbahnen (bzw. länderübergreifenden Kooperationslösungen), an die Inhouse-Vergaben erfolgen können, grundsätzlich empfehlenswert
 - Aber „Evolution statt Revolution“ und SPNV-ÖPP-Ausschreibungslösungen (als einen von mehreren Ansätzen) i.d.R. auch dauerhaft beibehalten

Hierfür insbesondere zur Verfügung stehende Ansätze:

- Ausbau bestehender Landesbahnen und Übergang zu Inhouse-Vergaben
- Neuaufbau von Landesbahnen
- Kauf von privaten EVU (die oftmals im Eigentum ausländischer öffentlicher Akteure stehen)
- Aufnahme von Call-Optionen für AT in (im Rahmen von Ausschreibungen zu vergebende) SPNV-ÖPP-Verträge (im Hinblick auf zukünftige Übernahme von Projektgesellschaften, die von Ausschreibungssiegern etabliert werden)

Erwägenswert: Ver ... einzelnen D
Bundesländer ...

- ... als einen ... eren Wege
- (Zu prüfe ...ilverkauf a
- ggf. er ... Kooperationslösungen mit DB Konzern

Vgl. auch

Becker, T. / Leister, H. / Beckers, T. / Wichmann, A. / Weiß, H. (2020): Optionen und Empfehlungen bezüglich der Weiterentwicklung der Organisation der Leistungserbringung im Thüringer SPNV, im Auftrag der Staatskanzlei des Freistaats Thüringen erstellte Kurzstudie, [Online-Veröffentlichung](#).

Agenda

1) Ausgangslage

2) Schieneninfrastruktur / DB InfraGO

3) Transportbereiche

3.1) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

3.2) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

3.3) Güterverkehr (GV)

- Kombiniertes Verkehr (KV) und die Bedeutung von Terminals
- Einzelwagenverkehr (EWV)
- Ganzzugverkehr (GZV)

4) (Weiterer) Reformbedarf bezüglich des DB-Konzerns

4.1) DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration

4.2) Steuerung des DB-Konzerns und seiner Transport-Töchter durch den Bund als Eigentümer

5) Fazit

Güterverkehr (1/3)

Kombinierter Verkehr (KV) und die Bedeutung von Terminals

- KV als Zukunfts-/Wachstumsbereich
- „Gesamtwirtschaftlich gedachte“ Bereitstellung einer Terminal-Infrastruktur wohl vorteilhaft und sehr ernsthaft in Betracht zu ziehen
 - Ausbau des Terminal-Netzes mit öffentlicher Förderung
 - (Auch) Nutzungsbedingungen und Preise im Terminal-Netz gesamtwirtschaftlich ausrichten
 - Involvierung der DB InfraGO naheliegend
 - Zu klären: Zuordnung von (welchen) System-Integrator Aufgaben (an wen)
- ...

Einzelwagenverkehr (EWW): „Monopol-Kostenstruktur“ (Subadditivität) und Förderbedarf

Ganzzugverkehr (GZV)

Güterverkehr (2/3)

Kombinierter Verkehr (KV) und die Bedeutung von Terminals

Einzelwagenverkehr (EWW): „Monopol-Kostenstruktur“ (Subadditivität) und Förderbedarf

- „DB Cargo EV“ als zentrales Unternehmen (keine Potentiale für sinnvollen Wettbewerb auf der „großen Netzwerk-/Systemebene“)
- Bedarf an öffentlicher Förderung für das EWW-System
- ...

Ganzzugverkehr (GZV)

Güterverkehr (3/3)

Kombinierter Verkehr (KV) und die Bedeutung von Terminals

Einzelwagenverkehr (EWV): „Monopol-Kostenstruktur“ (Subadditivität) und Förderbedarf

Ganzzugverkehr (GZV)

- Wettbewerb ist intensiv
- DB Cargo Ganzzugverkehre: Dramatische Situation, die (zumindest für uns) schwer durchschaubar ist
 - Rationalität für „buchhalterisches Unbundling“ und „finanzielles Unbundling“ (gegenüber anderen DB Cargo- und DB Konzern-Bereichen) liegt grundsätzlich vor
 - ...
 - Bedeutung von DB Cargo für einzelne (große und kleine) Kunden und Implikationen eines Ausfalls? ... bzw. Frage, inwieweit andere Anbieter Leistungen (und in welcher Frist) übernehmen würden / könnten
 - ...
 - Im Regelfall sind (direkte und indirekte) Privatisierungen in derartigen Problemsituationen schwierig und (im Kontext der „Abgrenzungsprobleme“ bei einem Verkauf) eher nicht vorteilhaft und Sanierungen vorzuziehen.
Gilt dies auch hier? Welche Spielräume bietet bzw. welche Restriktionen etabliert das Unionsrecht?
 - ...

Keine klaren Einordnungen und Empfehlungen (für uns aktuell) möglich;
dies betrifft auch die Frage von Auswirkungen auf den DB-Konzern insgesamt

Agenda

1) Ausgangslage

2) Schieneninfrastruktur / DB InfraGO

3) Transportbereiche

3.1) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

3.2) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

3.3) Güterverkehr (GV)

4) (Weiterer) Reformbedarf bezüglich des DB-Konzerns

4.1) DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration

4.2) Steuerung des DB-Konzerns und seiner Transport-Töchter durch den Bund als Eigentümer

5) Fazit

DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration (1/3)

Argumente für eine Desintegration sind schwach bzw. Defizite sind anders (in einem ausreichenden Ausmaß) adressierbar

- Probleme durch Wettbewerbsbehinderungen auf den Transportmärkten (SPFV, SPNV, GV) aufgrund der bisherigen Integration
 - ... liegen – insoweit überhaupt (sinnvolle) Wettbewerbspotentiale bestehen (siehe oben) – nur in geringem Ausmaß vor
 - ... können – insoweit sie (noch) in einem relevanten Ausmaß vorliegen – durch eine Verbesserung von Regulierungsregeln adressiert werden
 - ... und rechtfertigen bei einer Gesamtbetrachtung keinesfalls (jetzt und sehr wahrscheinlich auch langfristig) eine Desintegration
- Direkte Steuerung der DB InfraGO durch den Bund ist sicherzustellen, aber dies kann durch geeignete (einfachgesetzlich zu beschließende) Maßnahmen auch bei Verzicht auf eine Desintegration ermöglicht werden (Wdh., vgl. obigen Punkt 2)

Argumente für eine Beibehaltung der Integration sind z.T. ernst zu nehmen, z.T. nicht (bzw. nicht mehr) von besonderer Relevanz und z.T. nicht klar einzuordnen bzw. abzulehnen

▪ ...

Gewichtige Argumente gegen eine Desintegration (mit Blick auf den vorzunehmenden Desintegrations-Prozess)

▪ ...

DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration (2/3)

Argumente für eine Desintegration sind schwach bzw. Defizite sind anders (in einem ausreichenden Ausmaß) adressierbar

- ...

Argumente für eine Beibehaltung der Integration sind z.T. ernst zu nehmen, z.T. nicht (bzw. nicht mehr) von besonderer Relevanz und z.T. nicht klar einzuordnen bzw. abzulehnen

- Übergreifender Arbeitsmarkt
- ... und sonstige (nicht finanzielle) Synergieeffekte
- Finanzierung
- ...
- Systemführung im Eisenbahnsystem / Wahrnehmung von „Systemintegrator-Aufgaben“
- ...

Gewichtige Argumente gegen eine Desintegration (mit Blick auf den vorzunehmenden Desintegrations-Prozess)

- ...

DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration (2/3)

Argumente für eine Desintegration sind schwach bzw. Defizite sind anders (in einem ausreichenden Ausmaß) adressierbar

- ...

Argumente für eine Beibehaltung der Integration sind von besonderer Relevanz und z.T. nicht klar adressierbar

- Übergreifender Arbeitsmarkt
- ... und sonstige (nicht finanzielle) Synergien
- Finanzierung
- ...
- Systemführung im Eisenbahnsystem / Wahrnehmung von „Systemintegrator-Aufgaben“
- ...

- (Ggf. partielle) Übertragung der Kapitalaufnahme an DB InfraGO sollte auch bei Beibehaltung der Integration von DB InfraGO in den DB Konzern geprüft werden
- Sofern die Finanzierung von Schienenwege-Investitionen in Anlehnung an das österreichische Vorbild reformiert wird, sollte (unabhängig von der Integrations-Frage) die Kapitalaufnahme unbedingt durch DB InfraGO (in Verbindung mit expliziten Staatsgarantien) erfolgen

Gewichtige Argumente gegen eine Desintegration

- ...

- Extrem relevanter Aspekt
- Auch bei Beibehaltung der Integration dürfte (wohl) eine explizite Zuordnung von umfangreichen (System-weiten und nicht nur Konzern-weiten) Systemintegrator-Aufgaben an die DB InfraGO sinnvoll sein und sollte ernsthaft in Erwägung gezogen werden

DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration (3/3)

Argumente für eine Desintegration sind schwach bzw. Defizite sind anders (in einem ausreichenden Ausmaß) adressierbar

- ...

Argumente für eine Beibehaltung der Integration sind z.T. ernst zu nehmen, z.T. nicht (bzw. nicht mehr) von besonderer Relevanz und z.T. nicht klar einzuordnen bzw. abzulehnen

- ...

Gewichtige Argumente gegen eine Desintegration (mit Blick auf den vorzunehmenden Desintegrations-Prozess)

- Schwierige Steuerbarkeit des Desintegrationsprozesses
- Aktuelle Krisen im Schienennetz und bei der DB (bzw. in relevanten Teilen der DB)

→ **Schlussfolgerung: Desintegration ist nicht empfehlenswert**

Agenda

1) Ausgangslage

2) Schieneninfrastruktur / DB InfraGO

3) Transportbereiche

3.1) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

3.2) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

3.3) Güterverkehr (GV)

4) (Weiterer) Reformbedarf bezüglich des DB-Konzerns

4.1) DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration

4.2) Steuerung des DB-Konzerns und seiner Transport-Töchter durch den Bund als Eigentümer

5) Fazit

Steuerung des DB-Konzerns und seiner Transport-Töchter durch den Bund als Eigentümer

Steuerung des DB-Konzerns durch Bund ...

- (Wiederum) essentiell: BMDV muss die Steuerungsaufgabe ernst nehmen und „annehmen“
- Inkl. Aufgaben der Auswahl und Incentivierung des (Top-)Managements
- In jedem Fall Aufblähung des Management-Bereichs als Problem plausibel und zu adressieren, ...
- ... aber außerdem nicht der Versuchung von „Aktionismus-Reformprojekten“ erliegen
- ...

Steuerung speziell der DB-Konzern-Transport-Töchter

- Verstärkte/direktere Involvierung des Bundes in die Steuerung zu prüfen
- Auch hierfür könnten u.U. spezielle einfachgesetzliche Modifikationen erwägenswert sein
- ...

→ **Schlussfolgerung: Steuerung durch Bund verbessern und Konzern entschlacken**

Agenda

1) Ausgangslage

2) Schieneninfrastruktur / DB InfraGO

3) Transportbereiche

3.1) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

3.2) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

3.3) Güterverkehr (GV)

4) (Weiterer) Reformbedarf bezüglich des DB-Konzerns

4.1) DB InfraGO im DB-Konzern: Integration vs. Desintegration

4.2) Steuerung des DB-Konzerns und seiner Transport-Töchter durch den Bund als Eigentümer

5) Fazit

Agenda

1) Ausgangslage

2) Sch

In diesem Vortrag nicht explizit thematisiert:

3) Tra

- Damit der Schienenverkehr im gesamten Verkehrssystem (s)eine sinnvolle Rolle übernehmen kann, ist seine Wettbewerbsposition gegenüber anderen Verkehrsträgern und insbesondere gegenüber dem Straßenverkehr zu verbessern.

3.1

- Dies betrifft insbesondere Fragen der Preissetzung (i.w.S., d.h. inkl. Höhe von Steuern etc.) und der Finanzierung

3.2

- In diesem Kontext ist anzumerken, dass – wie auch im Rahmen der **Schweizer Bahninfrastrukturfonds-Lösung** praktiziert – eine hohe Rationalität für intermodale Finanzierungslösungen besteht, mit denen Zahlungen der Nutzer des Straßenverkehrs bzw.

3.3

Einnahmen aus dem Bereich des Straßenverkehrs (Maut, Mineralölsteuer, ...) auch zur Abdeckung von Finanzierungsbedarf

4) (We

(Infrastruktur und Betrieb/Verkehrsleistung) im Schienensektor und im Öffentlichen Verkehr verwendet werden

4.1) DB InfraGO im

vs. Desintegration

4.2) Steuerun

zerns und seiner Transport-Töchter durch den Bund als Eigentümer

5) Fazit

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Thorsten Beckers
thorsten.beckers@uni-weimar.de

Lukas Vorwerk
lukas.vorwerk@uni-weimar.de

www.uni-weimar.de/iwm

Dieser Foliensatz ist im Nachgang zu dem Vortrag am 12.09.2024 noch geringfügig angepasst worden. Dabei sind jedoch lediglich vereinzelt Formulierungen und Abbildungen minimal modifiziert worden. Inhaltliche Aussagen sind nicht verändert worden.

Fachgespräch der Friedrich-Ebert-Stiftung
zum Thema „Die Bahn aufs richtige Gleis setzen – Strukturen und Inhalte“

Berlin, 12.09.2024

Vorschläge und Denkanstöße für (institutionelle und organisatorische) Reformen im deutschen Bahnsystem und im DB-Konzern

In diesem Vortrag werden Überlegungen aus ...

Beckers, T. / Becker, T. / Gizzi, F. / Jäkel, K. / Klatt, J. P. (2014): Denkanstöße hinsichtlich einer effizienzorientierten (Re-)Organisation des deutschen Bahnsystems, Arbeitspapier, [Online-Veröffentlichung](#); in leicht überarbeiteter Form auch erschienen in der [Zeitschrift für Verkehrswissenschaft](#), Heft 2018/2, S. 99-114.

... aufgegriffen und z.T. unter Berücksichtigung zwischenzeitlicher Entwicklungen (eher geringfügig) angepasst und ergänzt

Prof. Dr. Thorsten Beckers

Bauhaus-Universität Weimar, Professur Infrastrukturwirtschaft und -management (IWM)

Lukas Vorwerk

Bauhaus-Universität Weimar, Professur IWM / TU Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP)