

# Gemeinwohlorientierte Schieneninfrastruktur: fünf Ziele, acht Anforderungen

## I. Ausgangslage:

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).*

Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat im Juni 2022 angekündigt, dass die neue, gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte bis zum 1. Januar 2024 gebildet werden soll.

Inhaltliche Anforderungen und das weitere Vorgehen hat der Bund bislang nicht konkretisiert. Aufgrund des engen Zeitplans ist aber in Kürze mit der Vorlage eines entsprechenden Reformkonzeptes durch das BMDV zu rechnen, zu dem sich die Allianz pro Schiene im Vorfeld positioniert.

Für die Allianz pro Schiene ist ein zuverlässiges und leistungsfähiges Schienennetz Grundvoraussetzung für die verkehrs- und klimapolitisch gebotene Marktanteilssteigerung des Schienenverkehrs.

Heute ist das Schienennetz in Deutschland überlastet, überaltert und unterfinanziert. Der Reformbedarf geht weit über den Finanzierungsmehrbedarf hinaus.

Die Neuausrichtung der DB Infrastruktursparte bietet die Chance, den Ausbau der Schieneninfrastruktur voranzubringen, stärker an den Nutzerinteressen auszurichten und konsequenter mit den politischen Zielen zur Stärkung der Schiene zu verzahnen. Zugleich kann die Rollenverteilung zwischen Bund und Eisenbahninfrastrukturunternehmen klarer werden.

Grundlage für die Steuerung der neuen Infrastruktursparte der DB AG muss ein stimmiges Zielbild für die Schieneninfrastruktur in Deutschland sein, das zu den bereits an anderer Stelle klar formulierten verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes passt.

## II. Fünf Ziele

Die Menschen wollen eine pünktliche, attraktive Bahn. Die Wirtschaft will eine leistungsstarke, verlässliche Alternative zum Lkw und die Politik eine effiziente Klimabahn, die Mobilität für Menschen und Güter auch in der Fläche ermöglicht. Aus Sicht der Allianz pro Schiene sollte der Bund die Steuerung der neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte an folgenden fünf Zielen ausrichten:

1. **Qualität** und **Zuverlässigkeit** der Infrastruktur verbessern
2. Redundanzen im Netz (**Resilienz**) schaffen
3. **Netzkapazität** erhöhen und Aus- und Neubaumaßnahmen sowie Reaktivierungen zukunftsorientiert dimensionieren (Flexibilität und deutliche Wachstumsreserven im Netz schaffen)
4. Interne Arbeitsprozesse und Organisationsstrukturen mit ausreichend Personal und unter Berücksichtigung von Beschäftigten- und Umweltinteressen betriebswirtschaftlich effizient gestalten (**Ressourceneffizienz**)
5. **Kundenorientierung** als Leitmaxime stärken und ebenso die regionale Eigenverantwortung

## III. Acht Anforderungen

Aus diesen Zielen ergeben sich aus Sicht der Allianz pro Schiene folgende Anforderungen für die Steuerung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte durch den Bund:

1. Die Finanzausstattung muss mehrjährig gesichert sein (**Fondslösung** der Beschleunigungskommission Schiene). (Konsequenz aus Ziel Nr. 1)
2. Eine etwaige **Eigenanteilsfinanzierung** der Infrastruktursparte(n) bei Planung und Bau muss unabhängig vom Einzelprojekt und unabhängig von betriebswirtschaftlichen Bewertungen einzelner Projekte geregelt werden. (Konsequenz aus Ziel Nr. 2+3)
3. **Kapazitätssteigernde Maßnahmen** dürfen nicht länger von einzelprojektbezogenen Nutzen-Kosten-Rechnungen abhängig gemacht werden. Für die Dimensionierung der Infrastruktur müssen **Verlagerungs- und Kapazitätsziele** maßgebend sein, nicht Verkehrsprognosen. (Konsequenz aus Ziel Nr. 2+3)
4. Der Bund muss eine **messbare Verbesserung** des Infrastrukturzustandes und der Betriebsqualität sowie die Steigerung der Infrastrukturkapazität in den Mittelpunkt seiner Infrastrukturfinanzierung bzw. seiner Steuerung stellen. (Konsequenz aus Ziel Nr. 1+2+3)
5. Im Bundeseigentum befindliche **Bahnhofsgebäude** (Empfangsgebäude), **Serviceeinrichtungen** (Abstellgleise) und **Terminals** des Kombinierten Verkehrs müssen in die Fonds des Bundes integriert und analog zum Schienennetz von diesen finanziert werden. (Konsequenz aus Ziel Nr. 1+2+3)
6. Der Bund muss **Innovations-Anreize** für innerbetriebliche Prozesse in der neuen Infrastruktursparte und für das Zusammenspiel der neuen Sparte mit den Netznutzern sowie externen Dienstleistern bzw. Lieferanten schaffen. (Konsequenz aus Ziel Nr. 4)
7. Der Bundestag muss fünf bis zehn zentrale **Kennzahlen** zur Steuerung beschließen und die Modalitäten der öffentlichen Berichterstattung festlegen. (Konsequenz aus Ziel Nr. 1+2+3+4+5)
8. Im Vorfeld der Implementierung der neuen Infrastruktursparte müssen die Eckpunkte **parteilpolitisch auf breite Füße** gestellt werden. Neben den Ampelparteien sollte auch die Opposition in den Reformprozess eingebunden werden, damit diese „zweite Bahnreform“ weit über das Ende der aktuellen Legislaturperiode hinaus Bestand haben kann.

Berlin, den 31. Mai 2023