

**Stellungnahme zum Entwurf eines Vierten Gesetzes
zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes**

9. Oktober 2023

Gesamtvotum.....	2
1. Einführung und allgemeine Würdigung	3
1.1. Unklares Zielbild des Bundes.....	3
1.2. Strukturreformen: Bisher viel Lärm um fast Nichts	4
2. Zu den Änderungen im Einzelnen.....	6
2.1. Regelungen insgesamt zu unbestimmt: Was wird vom Bund finanziert?	6
2.2. Neu aufgenommene Finanzierungsoptionen	6
§ 8 Absatz 4: Instandsetzung / Instandhaltung.....	6
§ 11a (1): Einmaliger Aufwand.....	6
§ 11a (2): Laufender Aufwand	7
§ 11a (3): Bau- oder eisenbahnrechtliche Anforderungen.....	7
§ 11a (4): Digitalisierung / IT-Leistungen.....	7
§ 11a (5) Barrierefreiheit / Lärmsanierung.....	8
§ 11a (6) Ersatzinvestitionen, auch für zukünftige verkehrliche Bedarfe	8
§ 11b (3) Beachtung EU-Beihilferecht.....	8
§ 11 (4) Subsidiarität	8
§ 11a (5) Rückwirkende Finanzierung	9
2.3. Bisher fehlende Finanzierungsoptionen	9
Folgen aus den Generalsanierungen, insbes. SEV-Kosten.....	9
Serviceeinrichtungen	10
3. Zur konkreten Finanzierung der geplanten Projekte	10
3.1. Hoheitshaushalt	10
3.2. Klima- und Transformationsfonds	11
3.3. „Eigenanteil“ der DB = zusätzliche Schulden.....	11
3.4. Weitere Eigenkapitelerhöhung	11
Vermeidung einer Wettbewerbsverzerrung.....	12
Druck auf Infrastrukturnutzungsentgelte vermeiden.....	12
Schnelle Klärung beihilferechtlicher Fragen.....	12
Umgehende Änderung der Finanzierungsarchitektur.....	12
Transparente Erläuterung des geplanten Vorgehens	12
Darlegung der Nachhaltigkeit	13

Gesamtvotum

Die vorgesehenen zusätzlichen Finanzierungsoptionen im Entwurf der BSWAG-Novelle weisen in die richtige Richtung, sind aber

- *nicht vollständig:*

Mindestens die Finanzierung von DSD-On-Board-Units (OBU), von Serviceeinrichtungen (vor allem Abstellanlagen) und der Folgekosten der geplanten Generalsanierungen (vor allem der Schienenersatzverkehre) müssen mit aufgenommen werden.

- *nicht bestimmt genug:*

Der Bund lässt durch die bisherigen Formulierungen weiterhin eine Finanzierung von Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur nach Kassenlage offen. Planungssicherheit wird so nicht geschaffen.

Ohne weitere Gesetzesänderungen (AEG, ERegG, DBGrG, ggf. weitere) besteht die Gefahr, dass zwar nominell mehr Geld für die Schiene zur Verfügung gestellt wird, dass dieses aber in einem ansonsten unzureichend reformierten, dysfunktionalen System gleichsam versickert.

Hier ist dem Bundesrat zuzustimmen, der in seiner Stellungnahme eine

- *viel weitergehende finanzielle Entflechtung* von Infrastruktur- und Transportbereich fordert
- sowie eine *Aufnahme der Netznutzer in das Aufsichtsgremium der künftigen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft*.¹

Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch völlig unklar, wie die sehr sinnvollen Maßnahmenvorschläge der Beschleunigungskommission Schiene vom Dezember 2022² umgesetzt werden sollen. Insofern wirken eine Beschlussfassung zum BSWAG jetzt und die Implementierung der „DB InfraGO AG“ völlig am Gesetzgeber vorbei so, als solle lediglich der willkürlich gesetzte 1. Januar 2024 als Starttermin der „neuen“ Infrastrukturgesellschaft gehalten werden, unabhängig von inhaltlichen Fragen.

¹ <https://www.bundesrat.de/drs.html?id=379-23%28B%29>, Ziffer 10.

² https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile.

1. Einführung und allgemeine Würdigung

1.1. Unklares Zielbild des Bundes

SPD, Grüne und FDP und haben in ihrem Koalitionsvertrag vom November 2021 einige wesentliche Festlegungen zur Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems in Deutschland getroffen. Dazu gehört unter anderem, dass deutlich mehr Geld in die Schiene fließen soll. Dabei soll der integrierte Konzern Deutsche Bahn AG erhalten bleiben; die Infrastrukturgesellschaften - namentlich genannt werden DB Station & Service sowie DB Netz – solle in einer „gemeinwohlorientierten“ Schieneninfrastrukturgesellschaft zusammengefasst werden.³ Dieses ist eine aus unserer Sicht sehr gute Voraussetzung für eine umfassende Reform des Bahnsystems in Deutschland, die insbesondere zu mehr Qualität und mehr Pünktlichkeit und dadurch zu besserem Angebot führen kann.

Über die Details zur Umsetzung waren sich die Bundesregierung insbesondere das Bundesverkehrsministerium jedoch offensichtlich überhaupt nicht im Klaren. Dieses Vakuum führte dazu, dass die Deutsche Bahn AG nach anfänglicher Verunsicherung ab dem Frühjahr 2022 dem federführenden Ministerium BMDV das Schreibgerät weit gehend entwendete und die konzeptionelle Entwicklung wieder übernahm.

Ohne Frage ist das Bundesschienenwegeausbaugesetz ein wesentlicher Bestandteil einer Bahnreform. Aber eben nicht der einzige. Seit dem Frühjahr 2022 erleben wir jedoch, dass die „Generalsanierung“, beginnend mit der Riedbahn 2024, hin zu den sogenannten „Hochleistungskorridoren“ in der öffentlichen und zum Teil auch in der politischen Debatte mehr oder weniger als *paris pro toto* gesehen wird. Auch das BMDV hat sich diese Sichtweise weit gehend zu eigen gemacht. Zumindest deutet darauf hin, dass das BSWAG beraten nun beschlossen werden soll, während andere Eckpunkte einer Bahnreform nicht feststehen, ja ihre Beratung z. T. noch nicht einmal begonnen hat.

Betreffend die übrigen Strukturen des Bahnsystems in Deutschland möchte das BMDV möglichst nichts ändern. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann brachte es im Bundesrat am 29. September 2023 auf den Punkt: Was eigentlich gesetzlich geregelt werden müsste, soll zu einer „Änderung im Handelsregister“ herabgestuft werden.⁴ Das wird den Herausforderungen nicht gerecht. Das in Aussicht gestellte „Moderne-Schiene-Gesetz“ droht nunmehr zur nächsten Projektionsfläche für alle möglichen Wünsche der Branche zu werden. Das geht umso besser, je weiter in die Zukunft ein Entwurf desselben geschoben wird.

Aus mofair-Sicht müssten aber für ein umfassendes und in sich stimmiges Konzept mindestens folgende Gesetze ebenfalls angepasst werden:

³ <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/1f422c60505b6a88f8f3b3b5b8720bd4/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>, S.50.

⁴ https://www.bundesrat.de/DE/service/mediathek/mediathek-node.html?cms_id=0_c6kwnxgf. Gemeint ist die Verschmelzung der bisherigen DB Station & Service AG auf die DB Netz AG und deren Namensänderung in DB InfraGO AG.

- das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG),
- das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG),
- das Deutsche Bahn-Gründungsgesetz (DBGrG)

und vermutlich noch einige weitere, wenn man die Prüfung ernsthaft durchführen würde. Dies ist jedoch bisher nicht geschehen. Um überhaupt ermessen zu können, welche konkreten Gesetzesänderungen für eine zukunftsähnige Schieneninfrastruktur erforderlich sind, müsste das Zielbild der Bundesregierung deutlicher sein. Das ist es aber keineswegs; es liegt vielmehr nicht einmal in Ansätzen vor.

Also müssen die einzelnen Bestimmungen des BSWAG-Novelle kritisch gelesen werden, so dass nicht ungewollt „Blankoschecks“ zugunsten einer nicht ausreichend reformierten Deutsche Bahn AG und ihrer Infrastrukturtöchter (künftig Singular) ausgestellt werden.

1.2. Strukturreformen: Bisher viel Lärm um fast Nichts

mofair hat gemeinsam mit anderen Verbänden der Bahnbranche immer wieder betont, dass eine deutliche Ausweitung der finanziellen Mittel für die Schieneninfrastruktur (bundeseigen und auch nichtbundeseigen!) absolut notwendig ist, und zwar sowohl der Höhe nach als auch in Bezug auf die Förderregularien – Zahl der Programme / Töpfe, Nachweisverfahren etc.

Dazu gehören aber untrennbar eine drastische Reform der Struktur und der „Programmierung“ der Empfänger der (zusätzlichen) staatlichen Mittel, im BSWAG also der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Deutlich mehr Steuermittel mit weniger Auflagen in ein schon bisher in weiten Teilen dysfunktionales Bundesunternehmen zu geben, ist kein Erfolgsrezept.

Die bisher bekannt gewordenen Planungen zur gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft lassen jedoch Schlimmstes befürchten:

- Die *Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge* zwischen der DB-Holding und der Infrastrukturgesellschaft sollen erhalten bleiben. Das Grundproblem, dass eine Gesellschaft dem „Gemeinwohl“ verpflichtet sein soll, aber gleichzeitig von einer Einheit beherrscht wird, die nicht der Bund selbst ist, wird nicht aufgelöst.
- Das entbehrliche, sogar *schädliche Infrastrukturressort der DB AG* (Holding) soll erhalten bleiben. Es ist völlig unklar warum, denn die Infrastrukturgesellschaft hat einen eigenen Vorstand. Wenn ihm von Seiten des Konzerns auch künftig ein „Aufpasser“ im Sinne der Konzerninteressen vorgesetzt wird, der auch formal Vorsitzender des Aufsichtsrats sein wird, gibt es keine Verbesserung gegenüber dem Iststand.
- Die Diskussionen über komplexe Kennzahlensysteme würden abgekürzt, würde man die *Netznutzer* über das *Aufsichtsgremium* der Schieneninfrastrukturgesellschaft einbinden. Das soll aber auch weiter nicht erfolgen. Die Erhöhung der Zahl der Bundesvertreter von drei auf fünf ändert gar nichts. Wie bisher sollen die Branchenvertreter stattdessen durch einen Beirat eingebunden werden („Sektorbeirat“ anstelle der heutigen Netz- und Stationsbeiräte). Die vierteljährlichen, folgenlosen Folienschlachten blieben erhalten.
- Die einzige greifbare Änderung, die Verschmelzung der bisherigen DB Station & Service AG auf die DB Netz AG, ist an sich richtig. Wie sich bisher angedacht ist, ändert sie aber nichts zum Besseren. Noch vor dem DB-Aufsichtsratsbeschluss zur Fusion am 27. September 2023 vereinbarten DB und Betriebsräte, dass die internen Strukturen fünf Jahre (Geschäftsbereich Personenbahnhöfe) bzw. drei Jahre (Overheadfunktionen in den Querschnittsbereichen) nicht angetastet werden.⁵ Es gibt quasi ein *Reformverbot*.
- Dass die neue InfraGO nicht einmal auf das vorgestellte *Kürzel „DB“* verzichten darf, ist da fast noch das geringere Problem, ist aber für die Außenwirkung ein Problem.

⁵ <https://www.evg-online.org/meldungen/details/news/db-station-service-db-netz-infrago-gbre-und-evg-sichern-die-interessen-der-beschaeftigten-109/>.

Ein Lichtblick könnte die künftige *Satzung* der DB InfraGO AG sein. Dem Vernehmen nach – Entwürfe sind offiziell in der Branche nicht bekannt und werden wie ein Staatsgeheimnis behütet – finden sich hier viele positive Ansätze. Ohne eine passende institutionelle Einbettung droht es aber bei wohlfeilen Worten zu bleiben.

2. Zu den Änderungen im Einzelnen

2.1. Regelungen insgesamt zu unbestimmt: Was wird vom Bund finanziert?

Bei den im Gesetzentwurf vorgesehenen Regelungen fällt die mangelnde Bestimmtheit auf, insbesondere vor dem Hintergrund der parallel derzeit diskutierten Finanzierung (siehe dazu unten 3.). Der mehrfache Hinweis auf die überragende Stellung des Haushaltsgesetzgebers vermag nicht zu überzeugen. Gesetze schaffen ständig rechtliche Verpflichtungen, die sich früher oder später im Bundeshaushalt wiederfinden müssen. Das ist auch nicht schlimm, schließlich sind Gesetzgeber und Haushaltsgesetzgeber identisch.

Das künftige BSWAG muss hier eindeutige Regelungen finden, die klarer unterscheiden, für welche Aufgaben sich der Bund aufgrund des Art. 87e GG in einer Finanzierungsverantwortung sieht, und für welche nicht. Dieses kann und darf nicht weiter jährlich nach Kassenlage entschieden werden. Der Entwurf wirkt aber so, als wolle er an diesem bisherigen Kernproblem der Eisenbahninfrastrukturfinanzierung nicht viel ändern.

2.2. Neu aufgenommene Finanzierungsoptionen

§ 8 Absatz 4: Instandsetzung / Instandhaltung

Unter den beschriebenen Voraussetzungen – Vorliegen eines umfassenden Reformansatzes der Bundesregierung – stimmen wir dieser materiellen Ausweitung zu.

Der einzufügende Folgesatz „Der Bund kann sich an diesen Kosten nach Maßgabe von § 11a beteiligen.“ ist die erste in einer Reihe ähnlich gearteter Formulierungen, die dringend konkretisierungsbedürftig sind, um eine Infrastrukturfinanzierung nach akuter Haushaltslage (zumindest vor Abschluss der jeweiligen Finanzierungsvereinbarung) zu vermeiden.

§ 11a (1): Einmaliger Aufwand

Unter Berücksichtigung der bisher geäußerten Vorbehalte befürworten wir die beabsichtigte Anpassung.

§ 11a (2): Laufender Aufwand

Unter Berücksichtigung der bisher geäußerten Vorbehalte befürworten wir die beabsichtigte Anpassung.

Aufwandsförderung würde die Finanzierungslasten auf der Infrastruktur deutlich senken. Der in der Begründung etwas versteckte Hinweis auf die Entwicklung der Nutzungsentgelte ist korrekt. Aus unserer Sicht verdeutlicht er, wie dringend eine grundsätzliche Überarbeitung der ERegG-Vorschriften zur Preisbildung bei den Infrastrukturnutzungsentgelten, vor allem für die Trassen, notwendig ist.

Eine womöglich entstehende entlastende Wirkung auf die Trassenentgelte durch die Finanzierung von laufendem Aufwand durch den Bund darf auf keinen Fall als Feigenblatt dafür dienen, die Frage der Trassenpreissystematik für den Rest der Legislaturperiode auszuklammern.

§ 11a (3): Bau- oder eisenbahnrechtliche Anforderungen

Unter Berücksichtigung der bisher geäußerten Vorbehalte befürworten wir die beabsichtigte Anpassung.

Für die EIU – bundeseigene wie nichtbundeseigene – sind geänderte, in der Regel erhöhte bau- oder eisenbahnrechtliche Anforderungen immer eine zuvor nicht kalkulierbare „Wundertüte“, in der Regel voller zusätzlicher finanzieller Lasten. Wenn der Bund zusätzliche Anforderungen definiert, sollte er die Folgekosten daraus auch tragen. Eine entsprechende Klausel sollte auch in das GVFG aufgenommen werden. Der Bund darf nicht nur seine eigenen EIU entlasten, sondern muss dies auch bei den nichtbundeseigenen tun.

§ 11a (4): Digitalisierung / IT-Leistungen

Unter Berücksichtigung der bisher geäußerten Vorbehalte befürworten wir die beabsichtigte Anpassung.

Durch eine geeignete Ergänzung sollte die Schnittstelle etwa zur Forschungsförderung etwa durch das DZSF oder andere Einrichtungen klarer gefasst werden.

Im Entwurf nicht angesprochen wird die *Finanzierung von On-Board-Units* im Rahmen des ETCS-/DSD-Rollouts. mofair hat mit anderen Verbänden wiederholt betont, dass die Digitalisierung des deutschen Gleisnetzes ohne Finanzierungsbeteiligung des Bundes absehbar prozessual auseinanderlaufen und daran zu scheitern droht. Die Forderung ist, da die ETCS-On-Board-Units nichts anderes sind als in das Fahrzeug verlegte, „mobile“ Infrastruktur, auch sachgerecht. Sie muss daher hier

explizit aufgenommen werden. Der semantische Hinweis, dass OBUS keine „Schienenwege“ seien, vermag nicht zu überzeugen.

§ 11a (5) Barrierefreiheit / Lärmsanierung

Unter Berücksichtigung der bisher geäußerten Vorbehalte befürworten wir die beabsichtigte Anpassung.

Gut auch die Klarstellung, dass Warte- und Informationseinrichtungen eingeschlossen sind – diese dienen allen (potenziellen) Verkehrsanbietern – nicht aber die Errichtung konkreter Verkaufseinrichtungen, da diese einzelnen, zueinander im Wettbewerb stehenden Unternehmen dienen würden.

Die Einschränkung, dass für eine Förderfähigkeit zuvor keine Mitbestimmung der Länder im Spiel gewesen sein darf, halten wir für nicht sachgerecht.

§ 11a (6) Ersatzinvestitionen, auch für zukünftige verkehrliche Bedarfe

Unter Berücksichtigung der bisher geäußerten Vorbehalte befürworten wir die beabsichtigte Anpassung.

Sie ist eine ganz wichtige Fortentwicklung. Damit dürfte etwa die immer noch zu beobachtende Verkürzung von Bahnsteiglängen oder von Wetterschutzen bei der Sanierung von Stationen der Vergangenheit angehören.

§ 11b (3) Beachtung EU-Beihilferecht

Die Beachtung des EU-Beihilferechts ist eine Selbstverständlichkeit.

§11 (4) Subsidiarität

Prinzipiell ist nachvollziehbar, dass andere bereits vorhandene Finanzierungs- bzw. Fördermöglichkeiten einer Bundesförderung vorgezogen werden sollen. Daher röhrt auch die Forderung, dass EIU des Bundes darlegen müssen, dass sie alle anderen Finanzierungsmöglichkeiten geprüft haben.

Hier besteht aber neben dem allgemeinen Finanzierungsvorbehalt (s. o.) noch die weitere Gefahr, dass durch die unklare Formulierung eine deutliche Verzögerung der notwendigen Baumaßnahmen drohen könnte, auch diese womöglich wieder entsprechend der jeweiligen Kassenlage. Es muss sichergestellt werden, dass einmal (vermeintlich) erreichte Planungssicherheit durch diese Regelung nicht wieder aufgeweicht wird.

§ 11a (5) Rückwirkende Finanzierung

Hier ist besonders genau hinzusehen: Offensichtlich soll hier eine nachträgliche Finanzierungsmöglichkeit für die Maßnahmen geschaffen werden, die die EIU der Deutschen Bahn AG in Vorbereitung der geplanten Riedbahnsanierung – etwa zur Ertüchtigung der Umleitungsstrecken – ohne vorab gesicherte Bundesfinanzierung vorangetrieben haben (Zitat DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber: „gehen voll gegen das EBIT“).

2.3. Bisher fehlende Finanzierungsoptionen

Folgen aus den Generalsanierungen, insbes. SEV-Kosten

Der Gesetzentwurf sagt bisher nichts zur Finanzierung von Schienenersatzverkehrsleistungen (SEV) bei Streckensperrungen, die im Zuge der angestrebten Generalsanierungen entstehen werden. Das muss unbedingt geändert werden. Bisherige SEV-Leistungen bezogen sich i.d.R. auf zeitlich und räumlich sehr viel kleinere Streckensperrungen. Für diese ist im Rahmen von SPNV-Vertragsverträgen Rechnung getragen worden – wenn auch oft in durchaus verbesserungsfähiger Weise.

Die SEV-Verkehre im Rahmen der Generalsanierung, die nach bisherigem Stand für die Jahre 2024-2030 vorgesehen ist, gilt das nicht: Über jeweils fünf Monate – in Einzelfällen auch länger – sollen Strecken von 70 km und mehr vollgesperrt werden. Diese drastischen Maßnahmen hat der Bund durch zu geringe Mittelausstattung für den Netzerhalt in der Vergangenheit zumindest fahrlässig in Kauf genommen. Insofern muss er nun die finanzielle Verantwortung für die Beseitigung der Folgen übernehmen. Er kann diese nicht auf die Länder oder gar auf die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen abwälzen.

Neben den SEV-Mehrkosten haben die Generalsanierungen bei Ländern, SPNV-Aufgabenträgern und der Eisenbahnverkehrsunternehmen (Regional- und Fernverkehr) auch Belastungen aus

- zurückgehenden Fahrgeldeinnahmen
- fortbestehenden oder gar steigenden Kosten für Personal, Fahrzeugfinanzierung und -wartung, Materialien etc.
- erhöhtem Marketing- und Informationsaufwand

zur Folge. Auch hier kann der Bund nicht abseitsstehen, sondern muss sich in angemessener Weise an der Finanzierung beteiligen. Auch hierfür muss eine Finanzierungsoption geschaffen werden

Serviceeinrichtungen

Die von Jahr zu Jahr deutlicher werdende Überauslastung eines in den vergangenen Jahrzehnten geschrumpften Netzes macht sich nicht nur bei der mangelnden Trassenkapazität bemerkbar, sondern auch bei fehlenden Abstellkapazitäten. Inzwischen sind 70 oder gar mehr km (Leer-)Fahrt in die Abstellung oder zur Bereitstellung im SPV keine Seltenheit mehr. Dies ist nicht nur wirtschaftlich für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen unsinnig.⁶ Es ist auch kapazitativ fatal: Dort, wo spät-abends ein SPV-Zug in die Abstellung fährt, kann derweil ein Güterzug nicht fahren.

Mehr Verkehr u. a. mit mehr Fahrzeugen auf der Schiene setzt logisch mehr „Parkplätze“ auf dem Gleisnetz voraus. Daher werben wir sehr dafür, auch die Schaffung von Serviceeinrichtungen, insbesondere von Abstellgleisen, mit in den Katalog der Finanzierungsoptionen aufzunehmen.

3. Zur konkreten Finanzierung der geplanten Projekte

Wesentlicher Grund für die jetzige Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes ist die Erkenntnis, dass der Zustand des Netzes nicht mehr tragbar ist. Die Deutsche Bahn AG hat einen Mehrbedarf für den Zeitraum der mittelfristigen Haushaltsplanung (Jahre 2024 bis 2027) in Höhe von insgesamt 45 Milliarden Euro ausgemacht. Dieser enthält, anders als die kameralistische Planung des Bundes selbst, bereits einen gewissen Risiko- bzw. Inflationspuffer.

Die Mehrbedarfe sollen nach den bisherigen Planungen wie folgt erbracht werden.

Quelle	Mittelhöhe (Mrd. €; jeweils 2024-27)
Hoheitshaushalt, Einzelplan 12	11,5
Klima- und Transformationsfonds (KTF)	12,5
„Eigenbeitrag“ (sic!) der DB (=zusätzliche Verschuldung)	3,0
Eigenkapitalerhöhung	12,5
Summe	39,5

3.1. Hoheitshaushalt

Der vorliegende Haushaltsentwurf für das Jahr 2024 bzw. die mittelfristige Finanzplanung sehen zusätzliche Mittel in Höhe von 11,5 Milliarden Euro im Rahmen des Einzelplans 12 (Digitales und Verkehr) für die Schiene vor. Diese können nach den bekannten Regeln über Baukostenzuschüsse (BKZ)

⁶ Viele SPNV-Unternehmen erhalten für diese Fahrten auch keine Kompensation aus den Verkehrsverträgen. Trassenentgelte für Leerfahrten sind in der Regel keine „durchlaufenden Posten“. Personalkosten kommen hinzu.

an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ausgereicht werden. Dies ist nach unserer Ansicht der Königsweg der Finanzierung.

Er ist wettbewerblich neutral, allerdings relevant für die Einhaltung der „Schuldenbremse“.

3.2. Klima- und Transformationsfonds

Weitere 12,5 Milliarden Euro sollen in den fraglichen vier Jahren aus Mitteln des Klima- und Transformationsfonds (KTF) erbracht werden. Allerdings gibt es hier eine Reihe von Einschränkungen zu beachten.

Zum einen kennt der KTF (bisher zumindest) keine Überjährigkeit, d. h. die für ein Jahr veranschlagten Gelder müssen auch im Laufe dieses selben Jahres komplett verausgabt werden. Im Jahr 2024 hieße das konkret, dass vier Milliarden Euro, die zwischen dem 1. Januar und – angesichts des Kassenschlusses – spätestens Mitte November 2024 vollständig ausgegeben werden müssten. Das ist angesichts des bisherigen Planungsstandes schlicht unmöglich.

Zum anderen müssen Projekte des KTF jeweils eine Prüfung auf ihr Treibhausgasminderungspotenzial durchlaufen. Dies dürfte bei Projekten, die zu einem wesentlichen Teil dem *Erhalt des bestehenden Netzes* dienen, schwer darstellbar sein.

3.3. „Eigenanteil“ der DB = zusätzliche Schulden

Weitere drei Milliarden soll die Deutsche Bahn AG erbringen. Eigenmittel heißt in diesem Fall zusätzliche Schulden. Dass die DB AG diese aufnehmen soll, wurde ihr im August 2023 vom Bundesverkehrsministerium quasi per Pressemitteilung mitgeteilt.⁷ Zwar wären diese Mittel nicht relevant für die Schuldenbremse. Hierbei handelt es sich aber lediglich um eine Verlagerung der Lasten in einen Schattenhaushalt.

3.4. Weitere Eigenkapitalerhöhung

Schließlich sollen noch einmal 12,5 Milliarden Euro über Eigenkapitalerhöhungen der DB, genauer: der künftigen InfraGo erbracht werden. Diese sind nach der derzeitigen Rechnung nicht schuldenbremsenrelevant, aber auch das gilt nicht uneingeschränkt.

⁷ Pressemeldung des BMDV vom 9. August 2023: „Die Deutsche Bahn erbringt darüber hinaus einen Eigenbeitrag von 3 Milliarden Euro – den sie über einen Kredit am Kapitalmarkt finanziert.“, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/081-wissing-ktf-klimafreundliche-schiene.html>. Man würde gern, wo der nach § 76 AktG die Gesellschaft „in eigener Verantwortung führende“ Vorstand in diesem Moment weilte.

Aus Sicht des Wettbewerbs und des Systems Schiene ist eine Eigenkapitalfinanzierung der denkbar schlechteste Weg, um Infrastrukturprojekte voranzutreiben. Wenn jedoch weitere reguläre Haushaltssmittel nicht akquiriert werden können, müssen zumindest folgende Punkte erfüllt sein:

Vermeidung einer Wettbewerbsverzerrung

- Zusätzliches Eigenkapital, das in den DB-Konzern eingelegt werden soll, darf die Liquidität des DB-Konzerns nicht verbessern, so dass die im Wettbewerb stehenden Tochtergesellschaften davon profitieren würden.
- Auch eine dadurch entstehende Verbesserung des Ratings, konkret: der Kreditfinanzierungsbedingungen, muss ausgeschlossen sein.

Druck auf Infrastruktturnutzungsentgelte vermeiden

Da Eigenkapital auch verzinst werden muss, droht nach Eisenbahnregulierungsrecht ein Anstieg der Trassen und Stationsentgelte sowie der Bahnstromnetzentgelte, zumindest in den nächsten Regulierungsperiode. Dieser muss auf jeden Fall ausgeschlossen sein.

Schnelle Klärung beihilferechtlicher Fragen

Die Eigenkapitalerhöhung muss EU-beihilferechtskonform ausgeführt werden können. Es muss dargelegt werden, dass das Geld dem Markt in absehbarer Zeit tatsächlich zur Verfügung steht. Ein Genehmigungsverfahren bei der EU-Kommission, das zwei oder mehr Jahre dauert, wäre untragbar.

Umgehende Änderung der Finanzierungsarchitektur

Die Finanzierung über Eigenkapitalerhöhungen darf nur ein Übergangsmodell sein. Angestrebtes Ziel ist und bleibt die Fondslösung, wie sie die Beschleunigungskommission Schiene in ihrem Abschlussbericht vom Dezember 2022 beschrieben hat: ein Fonds für den Erhalt und ein weiterer für den Ausbau des Netzes.

Transparente Erläuterung des geplanten Vorgehens

Die Frage, ob eine Eigenkapitalfinanzierung für die in Rede stehenden Aufgaben geeignet ist oder nicht, kann nicht allein zwischen der DB AG und dem Bund geklärt werden, sondern muss in der interessierten Öffentlichkeit diskutiert werden.

Es muss eine Abstimmung mit allen interessierten Verbänden geben, mindestens mit denen, die schon jetzt in der Verbändebe teiligung zum Aufbau der InfraGO vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr eingeladen werden. Selbstverständlich sind auch das Parlament und die Bundesländer ausführlich zu unterrichten.

Darlegung der Nachhaltigkeit

Insbesondere muss dargelegt werden, inwiefern dieses von der DB und dem BMDV vorgesehene Modell nachhaltig ist. Wenn die Projekte, die jetzt mit zusätzlichem Eigenkapital finanziert werden, Ersatzinvestitionen erfordern, müssten diese später durch Baukostenzuschüsse bestritten werden. Diese aber wären, wenn auch erst in einigen Jahren, wiederum schuldenbremsenrelevant! Zurzeit scheint es so, dass die geplante Eigenkapitalerhöhung das Problem mit der Schuldenbremse nur für den Moment ausräumt, nicht jedoch nicht dauerhaft.