

Ökonomische Perspektiven einer InfraGo

Prof. Kay Mitusch

6. Leipziger Gesprächen zum Verkehrsmarktrecht
3. November 2023

Lehrstuhl für Netzwerkökonomie, Institut für Volkswirtschaftslehre (ECON)



Idee einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

- Ziele:
 - Keine Gewinnabführung an den DB Konzern
 - Weniger Beherrschung durch den DB Konzern
 - Mehr Beherrschung durch den Bund

Idee einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

- Ziele:
 - Keine Gewinnabführung an den DB Konzern
 - Weniger Beherrschung durch den DB Konzern
 - Mehr Beherrschung durch den Bund
- Dahinter stehender Verdacht:
 - Konzern schröpft die Infrastrukturunternehmen
 - Diskriminierung nach dem Prinzip linke Tasche – rechte Tasche und beim Infrastrukturmanagement

Idee einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

- Ziele:
 - Keine Gewinnabführung an den DB Konzern
 - Weniger Beherrschung durch den DB Konzern
 - Mehr Beherrschung durch den Bund
- Dahinter stehender Verdacht:
 - Konzern schröpft die Infrastrukturunternehmen
 - Diskriminierung nach dem Prinzip linke Tasche – rechte Tasche und beim Infrastrukturmanagement
- Geringes Vertrauen in die existierenden institutionellen Lösungen:
 - Finanzkreislauf Schiene
 - Regulierung durch BNetzA

Idee einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

- Ziele:
 - Keine Gewinnabführung an den DB Konzern
 - Weniger Beherrschung durch den DB Konzern
 - Mehr Beherrschung durch den Bund
- Dahinter stehender Verdacht:
 - Konzern schröpft die Infrastrukturunternehmen
 - Diskriminierung nach dem Prinzip linke Tasche – rechte Tasche und beim Infrastrukturmanagement
- Geringes Vertrauen in die existierenden institutionellen Lösungen:
 - Finanzkreislauf Schiene
 - Regulierung durch BNetzA
- Mehr Vertrauen in den Bund (!)

Idee einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

- Ziele:
 - Keine Gewinnabführung an den DB Konzern
 - Weniger Beherrschung durch den DB Konzern
 - Mehr Beherrschung durch den Bund
- Dahinter stehender Verdacht:
 - Konzern schröpft die Infrastrukturunternehmen
 - Diskriminierung nach dem Prinzip linke Tasche – rechte Tasche und beim Infrastrukturmanagement
- Geringes Vertrauen in die existierenden institutionellen Lösungen:
 - Finanzkreislauf Schiene
 - Regulierung durch BNetzA
- Mehr Vertrauen in den Bund (!)
- Geringe Lust auf den Verdacht, dass die Infrastrukturunternehmen einfach nicht gut gemanaged werden

Schicksal der Bahnpolitik des Bundes

- Wenn bei der Bahn dringend etwas getan werden muss, ist keine Zeit für Reformen
- Wenn sich alle wieder daran gewöhnt hat, will man sich nicht mit Reformen die Finger verbrennen

Schicksal der Bahnpolitik des Bundes

- Wenn bei der Bahn dringend etwas getan werden muss, ist keine Zeit für Reformen
- Wenn sich alle wieder daran gewöhnt hat, will man sich nicht mit Reformen die Finger verbrennen
- Derzeit herrscht die Meinung vor, dass dringend etwas getan werden muss
- Doch ist der Minister aus dem Koalitionsvertrag vergattert, eine InfraGo auf den Weg zu bringen
- Aber er darf selbst interpretieren, was das sein soll
- → **InfraGo wird wohl eher ein kleiner Reformschritt werden**

Immerhin: Aktuelle Bahnpolitik als erste Schritte zur Auflösung des Großkonzerns ... ? (Exkurs)

- Verkauf Arriva
- Verkauf Schenker
- Schrumpfung DB Cargo

- Deutschlandticket unterminiert zentrale Rolle der DB Vertrieb?

- InfraGo als Beginn einer Loslösung vom Konzern?

- Wie wird sich Deutschlandtakt auf die Marktdominanz der DB Fern auswirken?

Können wir uns einen kleinen Reformschritt bei der Infrastrukturgesellschaft leisten?

- **Staatliche Subventionen sind auf ca. 10 Mrd € pro Jahr angewachsen**

- **Rechnung:**
 - Direkte Subventionen: 7,2 Mrd. €
 - Subventionierte Umsätze: 2,4 Mrd. €
 - Summe: 9,6 Mrd. €

- **Nebenrechnung zu den subventionierten Umsätzen:**
 - Elöse aus Trassen und örtlicher Infrastruktur: ca. 6 Mrd. €
 - Davon ca. 80% aus SPNV und SGV, die zu ca. 50% aus Subventionen finanziert sind: 2,4 Mrd. €

Können wir uns einen kleinen Reformschritt bei der Infrastrukturgesellschaft leisten?

- **Regel:** Wenn man nicht mindestens 5% für sinnvolle Corporate Governance ausgibt, kann man 50% gleich im See versenken
- Die sinnvolle Corporate Governance ist der große Reformschritt, der benötigt wird
- **Frage:** Wie gibt man 5% von 10 Mrd. € = 500 Mio € pro Jahr für sinnvolle Corporate Governance aus?

Wie gibt man 500 Mio € pro Jahr für sinnvolle Corporate Governance aus?

- **Informationen über Kosten und Prozesse und Effizienzreserven:**
 - Detaillierte Informationspflichten
 - Effizienzanalysen / Unternehmensberater / WP im Auftrag des Bundes
 - Kostenmodelle / Kostenvergleiche
 - Qualitätskontrollen durch InfraGo und Dritte
- **Mindestens 10 % aller wichtigen Aktivitäten sind stets durch Fremdunternehmen im direkten Auftrag des Bundes zu erbringen,** mit detaillierten Informationspflichten (permanentes Benchmarking): Instandhaltung, Ersatzinvestitionen, Neuinvestitionen
- **Sanktionen** bei andauernden Ineffizienzen: Gehalt / Austausch Management; Ausweitung der Aktivitäten der Fremdunternehmen (bis zu einer Grenze); ...
- und mehr (denn 500 Mio € pro Jahr ist ziemlich viel)

Empfehlung zur Gesellschaftsform der InfraGo

- Ein neues **Bundeseisenbahninfrastrukturgesellschaftsgesetz (BEIGesG)**
- § 1: Das EIU des Bundes ist eine Aktiengesellschaft im Besitz des Bundes mit Namen InfraGo.
- § 2: Für die InfraGo gelten die Vorschriften des Aktiengesetzes, **soweit nicht in diesem Gesetz davon abweichende Regelungen getroffen werden.**
- § 3: ... nicht zustimmungspflichtig.
- ...
- § X: Für Regelungsbereiche XXX kann das BMDV Vorgaben per VO erlassen.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



Prof. Kay Mitusch
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Institut für Volkswirtschaftslehre (ECON)
mitusch@kit.edu