

## **Statement von Dr. Frank Schley - [Schleyconsult.ch](https://www.schleyconsult.ch)**

### **Gemeinwohlorientierte Bahninfrastruktur – wer hat's erfunden...?**

In der Schweiz haben wir seit langem einen auf die umwelt- und verkehrspolitischen Ziele abgestimmten Regulierungsrahmen. Das bewährte Steuerungskonzept basiert auf einer starken Rolle des Bundes. Zentraler Akteur im Schweizer öffentlichen Verkehr ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Das BAV bereitet die Gesetzgebung vor, steuert die Planung des Bahnausbaus, bestellt den Betrieb und die Substanzerhaltung der Bahninfrastruktur mit Leistungsvereinbarungen bei ca. 35 Infrastrukturbetreibern und legt die Trassenpreise (schweizweit einheitlich) fest. Weil wir noch nie mit dem Betrieb der Bahninfrastruktur Gewinn erwirtschaften wollen (ebenso wenig wie mit den Straßen...), basieren die Trassenpreise auf (Norm-)Grenzkosten. Damit haben wir schon seit vielen Jahren eine Gemeinwohlorientierte Bahninfrastruktur – auch wenn das in der Schweiz keiner so sagen würde, weil es einfach immer schon so war...

Was kann Deutschland aus diesen Erfahrungen lernen? Als Außenstehender liegt es mir fern, mit einfach nachzukochenden Rezepten aufwarten; folgende Aspekte scheinen es mir aber wert, in der aktuellen Diskussion um die InfraGO noch einmal näher angeschaut zu werden:

Weil in einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft nicht mehr die Gewinnerzielung den Takt vorgibt, muss jemand anderes dafür sorgen, dass keine Kakophonie entsteht. Für die neu zu besetzende Rolle des Taktgebers in der deutschen Bahnpolitik scheint mir das BMDV prädestiniert. Potenzial sehe ich sowohl bei einer aktiveren Wahrnehmung der Eigentümerrolle als auch in einer Verknüpfung der Infrastrukturfinanzierung mit Zielvorgaben. In einer Eignerstrategie für die DB AG könnte der Bund seine Erwartungen an die strategische und operative Führung des Konzerns und seine Tochtergesellschaften definieren und diese auch für die Öffentlichkeit transparent machen. Eine noch direktere Möglichkeit zur Einflussnahme auf die Entwicklung und den Zustand der Bahninfrastruktur bietet jedoch die Finanzierungsschiene, konkret mit der Bestellung von Betrieb und Substanzerhalt via Leistungsvereinbarungen. Würde man wie in Österreich oder der Schweiz auch noch auf grenzkostenbasierte Trassenpreise wechseln, würde sich zudem die Frage der Gewinnverwendung einer InfraGO quasi von selbst lösen (und nebenbei Anreize für Mehrverkehr auf der Schiene geschaffen...). Für eine wirksame Ausrichtung der InfraGO am Gemeinwohl ist m.E. zudem volle Transparenz über deren finanzieller Situation, aber auch über die Investitions- und Baustellenplanung erforderlich. Damit die Gemeinwohlorientierung kein theoretisches Konstrukt bleibt, muss die Abkehr von der Gewinnausrichtung auf allen Führungsebenen glaubhaft mitgetragen werden. Nur so können die letztlich entscheidenden Personen im mittleren Management der InfraGO auch die „richtigen“ Signale empfangen. Wie unsere Erfahrungen in der Schweiz zeigen, kann ein klug ausgestaltetes institutionelles Umfeld dafür sorgen, dass eine InfraGO kaum mehr anders kann, als sich am Gemeinwohl auszurichten.

*Dr. Frank Schley*