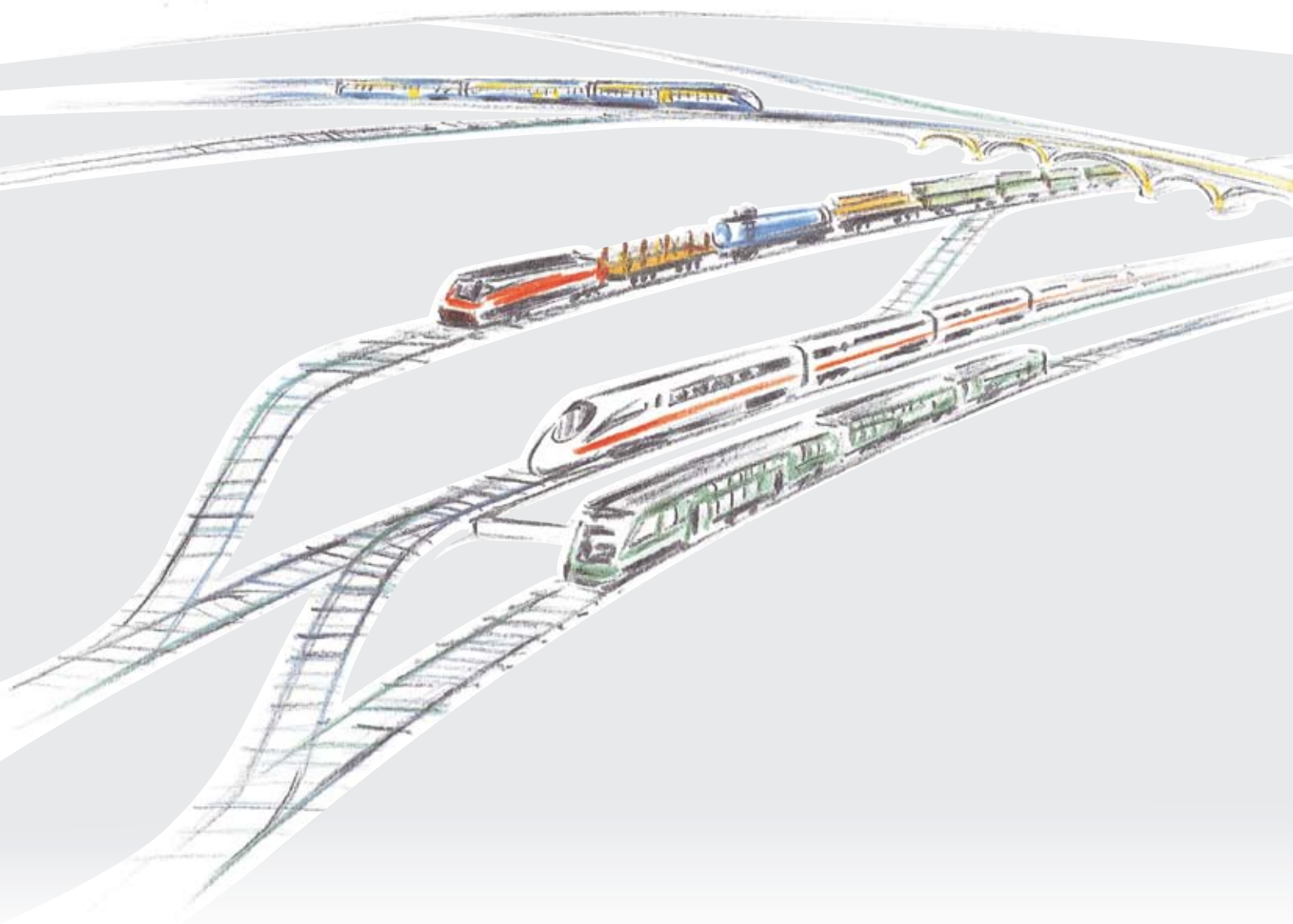


Ein Leitbild für die Eisenbahn im Jahr 2030 in Deutschland



Inhalt

Executive Summary	4
1 Politische Ziele für die Eisenbahn 2030	9
1.1 Verkehrspolitische Ziele	9
1.2 Umweltpolitische Ziele	9
1.3 Struktur- und gesellschaftspolitische Ziele	10
2 Handlungsbedarf	11
3 Anforderungen des Eisenbahnverkehrs	14
3.1 Anforderungen des SPNV	14
3.2 Anforderungen des SGV	14
3.3 Anforderungen des SPFV	15
3.4 Konsequenzen für die zukünftige Gestaltung der Eisenbahninfrastruktur	15
4 Soll-Ist-Vergleich der Eisenbahninfrastruktur	17
4.1 Umfang und Qualität der Infrastruktur	17
4.2 Finanzierung der Infrastruktur	19
4.3 Organisation und Regulierung der Infrastruktur	20
5 Leitbild Eisenbahn 2030	22
6 Thesen für den Masterplan Eisenbahninfrastruktur	23
6.1 Umfang und Qualität der Infrastruktur	23
6.2 Finanzierung der Infrastruktur	24
6.3 Organisation und Regulierung der Infrastruktur	24
7 Initiatoren	26

Executive Summary



Politische Ziele

Der übergeordnete Entwicklungsrahmen für die heutige und zukünftige Eisenbahnpolitik ergibt sich aus den verkehrs-, umwelt- und strukturpolitischen Zielen. Dies muss über Lippenbekenntnisse wie „Mehr Verkehr auf die Schiene“ oder „umweltfreundliche Verkehrsträger stärken“ konzeptionell deutlich hinausgehen. Notwendig ist, dass der Eisenbahn in der Verkehrspolitik eine dementsprechend höhere Priorität als heute eingeräumt wird. Bedingung für die Umsetzung ist die Bereitstellung eines leistungsfähigen, nachhaltig finanzierten und effizient organisierten Infrastrukturangebotes. Andernfalls bleiben die angestrebten Ziele einer zukunftsweisenden Eisenbahnpolitik unerreichbar.

Vor dem Hintergrund der politischen Zielsetzungen ergeben sich in Bezug auf das System Schiene und die Eisenbahninfrastruktur wichtige Herausforderungen, welche dringend die Entwicklung einer konsistenten und zielführenden Eisenbahnpolitik sowie entsprechender Realisierungskonzepte erfordern.

Vom Leitbild zum Masterplan

Um die Eisenbahninfrastruktur für die Zukunft entwickeln und ausrichten zu können, bedarf es eines **Leitbildes**, an dem sich alle Akteure orientieren können. Das vorliegende Dokument formuliert ein solches Leitbild für das System Schiene und die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Mit diesem soll ein Denk- und Diskussionsprozess angestoßen werden, an dessen Ende ein Masterplan Eisenbahninfrastruktur steht.

Der Bund als maßgeblicher Akteur ist aufgerufen, die Initiative zur Erarbeitung dieses Masterplans Eisenbahninfrastruktur unter Einbezug aller politischen Ebenen zu ergreifen. Die Eisenbahnbranche wird dies tatkräftig unterstützen.

Das Leitbild beschreibt nicht nur einen Zielzustand; es stellt die Anforderungen des Schienenverkehrs an die Eisenbahninfrastruktur dar und benennt die wesentlichen Maßnahmenbereiche des Masterplans Eisenbahninfrastruktur.

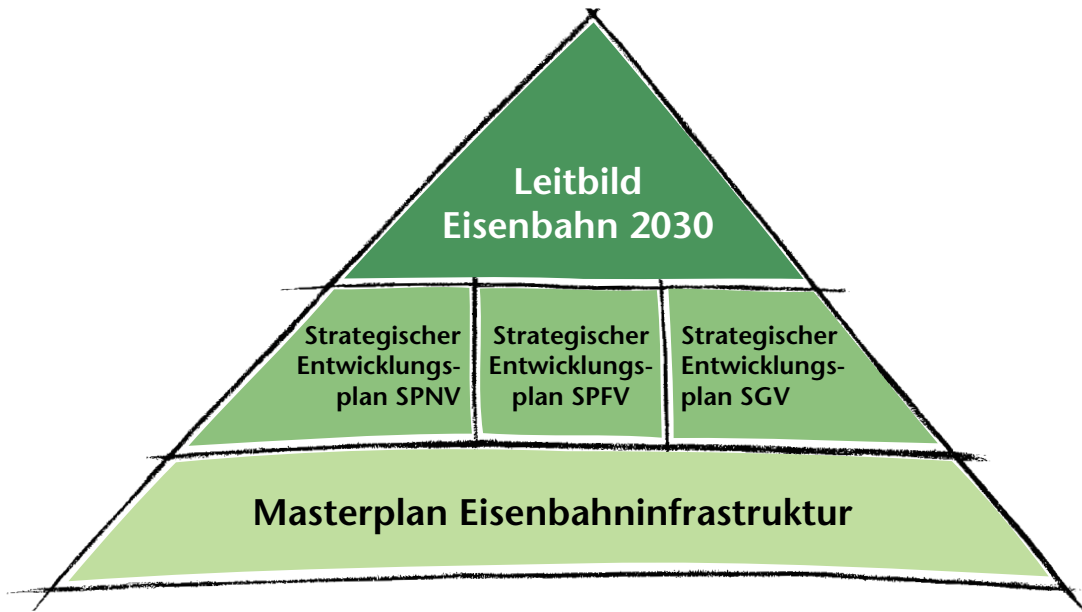


Abbildung 1:
Leitbild Eisenbahn 2030
und Masterplan Eisen-
bahninfrastruktur

Der Eisenbahnverkehr auf dem deutschen Schienennetz setzt sich aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und dem Schienengüterverkehr (SGV) zusammen. Alle drei Nutzergruppen haben spezifische Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur, die in weiten Teilen deckungsgleich sind. Diesen Anforderungen gilt es gerecht zu werden, damit das System Schiene bei der Verfolgung der oben genannten politischen Ziele sein Potenzial ausschöpfen kann. Die Bedürfnisse der drei Verkehrsarten sind integriert zu berücksichtigen. Die Verzahnung der drei strategischen Entwicklungspläne für den SPNV, den SPFV und den SGV versetzt den Bund in die Lage, heute die richtigen Investitionsentscheidungen für die Zukunft zu treffen und knappe Ressourcen mit höchster Effizienz einzusetzen.

Handlungsfelder für den Masterplan Eisenbahninfrastruktur

Vergleicht man die Anforderungen mit dem Status quo in den drei zentralen Säulen der Infrastrukturpolitik – Umfang und Qualität, Finanzierung sowie Organisation und

Regulierung der Infrastruktur – so stellt man fest, dass in allen Bereichen erhebliche Defizite existieren. Es fehlen quantitativ und qualitativ definierte Ziele für das Gesamtsystem Schiene. Folglich fehlt heute ein Plan für eine konsequente Zielerreichung. Ohne klare Zieldefinition ist eine stringente Investitionspolitik nicht möglich.

• **Umfang und Qualität der Infrastruktur**

- Eine durchgängig leistungs- und zukunftsfähige Eisenbahninfrastruktur ist nicht vorhanden.
- Weder sind ein uneingeschränkt angemessener Zustand noch eine ausreichende Verfügbarkeit der Infrastruktur gegeben.
- Die vorhandene Kapazität deckt schon heute nicht die Nachfragespitzen ab und erst recht nicht das prognostizierte Wachstum.
- Die Planung ist nicht am Bedarf ausgerichtet und bezieht die überwiegende Zahl der Nutzer nicht ein.

• **Finanzierung der Infrastruktur**

- Die Eisenbahninfrastruktur ist permanent unterfinanziert.

- Die Unstetigkeit der Mittelvergabe führt zu Planungsunsicherheiten und einer extrem verzögerten Umsetzung.
- Die knappen Haushaltsmittel sind auf Jahre hinaus in einzelnen Großprojekten gebunden; sie fehlen für dringend notwendige kapazitätssteigernde Investitionen.
- Die Finanzierung der nichtbundeseigenen (NE) Infrastrukturen ist nicht gesichert.

• Organisation und Regulierung der Infrastruktur

- Es herrschen gravierende Mängel bei der Regulierung des Netzzuganges und insbesondere bei der Entgeltregulierung.
- Den Ländern und Aufgabenträgern fehlt es an Einfluss auf die regionale Eisenbahninfrastruktur.
- Der Gemeinwohlauftrag wird durch den integrierten DB-Konzern nicht verwirklicht.

Leitbild Eisenbahn 2030

Deutschland braucht einen starken Verkehrsträger Schiene und eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur für die Zukunft. Dazu ist eine kohärente Strategie für den Ausbau und den Erhalt, die Finanzierung und die Organisation der Eisenbahninfrastruktur erforderlich, die die Basis für eine Umsetzung der Entwicklungspläne für den SPNV, SPfV und den SGV bildet. Folglich ist eine Eisenbahninfrastruktur notwendig, die

- den politischen Zielen und Anforderungen Rechnung trägt,
- die Umsetzung der Entwicklungspläne für den SPNV, SPfV und SGV ermöglicht,

- effizient bereitgestellt und bewirtschaftet wird,
- diskriminierungsfrei zugänglich ist und somit dem Gemeinwesen dient.

Unser gemeinsames Leitbild Eisenbahn 2030 fokussiert diese Gesichtspunkte und schafft damit die Voraussetzungen dafür, die gemeinsamen Ziele in Bezug auf die zukünftige Gestaltung des Systems Schiene in Deutschland zu erreichen.

Thesen zum Masterplan Eisenbahninfrastruktur

Es ist die Aufgabe der Politik, sich eindeutig zugunsten einer optimalen Infrastrukturentwicklung zu positionieren und auf Basis klarer Angebotsziele ebenso klare Ziele zur Infrastrukturentwicklung vorzugeben. In den Handlungsfeldern der Eisenbahninfrastruktur ist daher Folgendes zu erreichen:

Umfang und Qualität der Infrastruktur

- Die Infrastruktur muss dauerhaft leistungsfähig gestaltet werden.
- Erforderlich ist eine vorausschauende, zielorientierte Infrastrukturentwicklung zur Gewährleistung dieser Leistungsfähigkeit.
- Es muss eine Vereinfachung und Beschleunigung der Planung unter Einbeziehung aller Nutzer in einem transparenten Verfahren erreicht werden.

Finanzierung der Infrastruktur

- Die Infrastruktur ist ausreichend und stetig zu finanzieren.
- Die knappen Mittel sind hocheffizient einzusetzen.

- Die Finanzierungsinstrumente setzen an der Funktion der Infrastruktur an.

Organisation und Regulierung der Infrastruktur

- Das Eigentum am Netz und den Stationen liegt dauerhaft bei der öffentlichen Hand.
- Perspektivisch wird die Infrastruktur wirksam vom Eisenbahnbetrieb getrennt (Unbundling).
- Durch die Erprobung der Regionalisierung regionaler Infrastrukturen wird den Ländern und Aufgabenträgern Mitverantwortung für die Infrastruktur übertragen.
- Es erfolgt eine effiziente Regulierung des Infrastrukturzugangs und der Nutzungsentgelte.

Der Zielhorizont 2030 ist bewusst langfristig gewählt, weil die Entwicklung von Eisenbahninfrastruktur sowohl in Planung und Bau, als auch bei der Entfaltung ihres vollständigen Nutzens in langfristigen Zeiträumen abläuft. Das bedeutet jedoch gleichzeitig, dass mit der Aufstellung eines Masterplans Eisenbahninfrastruktur und seiner anschließenden Umsetzung heute begonnen werden muss, um das Ziel zum angestrebten Zeitpunkt erreichen zu können.

Die Eisenbahninfrastruktur ist der „Kern der Eisenbahn“ und damit maßgeblicher Produktions- und Kostenfaktor; von ihrer Qualität, Verfügbarkeit, Zugänglichkeit und Kapazität, aber v. a. auch von den Kosten für ihre Nutzung ist alles abhängig. Sie ist aufgrund der Rad-Schiene-

Systematik der Dreh- und Angelpunkt des Schienenverkehrs.

Wir appellieren daher an die Bundesregierung und alle politischen Parteien, die Initiative für die Entwicklung eines Masterplans Eisenbahninfrastruktur 2030 zu ergreifen.

Dieser muss konsequent die akuten Bedürfnisse und perspektivischen Anforderungen des Güter-, Personennah- und Personenfernverkehrs an die Schieneninfrastruktur aufnehmen und zur Grundlage der Maßnahmen und Prioritätensetzungen für die Infrastruktur machen.

Dabei müssen die bestehenden Initiativen und Vorstöße der Eisenbahnbranche aufgegriffen und ihre Akteure in der gesamten Branchenvielfalt auf allen politischen Ebenen eingebunden werden. Nur so können die dringend notwendigen Zukunftsperspektiven für den Schienenverkehr erarbeitet und umgesetzt werden. In der vor uns liegenden Legislaturperiode muss daher, nicht zuletzt aufgrund der ökonomischen und klimapolitischen Herausforderungen, der Grundstein für eine neue Epoche der Eisenbahn in Deutschland gelegt werden, und es müssen mehr als nur erste Schritte in diese Richtung eingeleitet werden.

1. Politische Ziele für die Eisenbahn 2030

Der übergeordnete Entwicklungsrahmen für die heutige und zukünftige Eisenbahnpolitik ergibt sich aus der Verkehrs-, Umwelt- und Strukturpolitik, sowohl national als auch supranational. Dabei ist es mit Lippenbekenntnissen wie „Mehr Verkehr auf die Schiene“ oder „umweltfreundliche Verkehrsträger stärken“ nicht getan. Die Ziele müssen durch tatsächliches politisches Handeln nachhaltig untermauert werden und im Sinne einer Zielhierarchie aufeinander aufbauen bzw. voneinander abgeleitet werden.

ten politischen Willen zufolge (BMVBS, Masterplan Güterverkehr und Logistik) zum großen Teil von der Schiene übernommen werden.

Zwar rückte vor allem die EU unlängst vom absoluten Verlagerungsanspruch ab², doch besteht weiterhin Einigkeit, dass die Eisenbahn ein zentrales Instrument zur Bewältigung der Verkehrsströme darstellt (z. B. Weißbuch 2001). Im 1. Eisenbahnpaket der EU wurden daher konkrete Maßnahmen, wie die Trennung von Netz

0. Ebene	Übergeordnete Trends und EU-/bundespolitische Ziele (mehr SGV, mehr Verkehr auf der Schiene, Umwelt, Struktur, etc.)
1. Ebene	Verkehrs-, umwelt- und gesellschaftspolitische Ziele für Verkehrsart Schiene (Marktanteil, Modal Split, Beitrag CO2-Reduzierung, Daseinsvorsorge, Wettbewerb, etc.)
2. Ebene	Angebotsziele SGV, SPNV, SPfV national
3. Ebene	Infrastrukturziele (abgeleitet aus den Angebotszielen)
4. Ebene	Notwendige Ausbauprojekte, Finanzierung, effiziente Organisation zur Erreichung der Infrastrukturziele = Masterplan Infrastruktur

Abbildung 2: Zielhierarchie

1.1 Verkehrspolitische Ziele

Bereits zu Beginn der 1990er Jahre wurden sowohl auf europäischer (Richtlinie 91/440/EG, 2001 ersetzt durch das 1. Eisenbahnpaket, Weißbuch 2001, etc.) als auch auf nationaler Ebene (Bahnreform) die verkehrspolitischen Ziele formuliert und erste konkrete gesetzliche Maßnahmen ergriffen. Die Eisenbahn sollte dauerhaft leistungs- und wettbewerbsfähig werden, um in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern bestehen zu können (RL 91/440/EG).

Besonders der prognostizierte Anstieg des Verkehrsaufkommens¹ sollte dem erklär-

und Betrieb oder die Regelungen zum Trassenmanagement, festgelegt, um diese Ziele zu erreichen. Auch mit der Bahnreform in Deutschland wurden grundsätzlich dieselben Ziele verfolgt.

1.2 Umweltpolitische Ziele

Die Fakten sind eindeutig: Die Eisenbahn gehört zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern³. Da der Verkehr einen Anteil von fast 20 % am jährlichen Treibhausgasausstoß in Deutschland hat, besteht hier natürlich auch ein wesentlicher Ansatz zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele der EU und des Bundes. Die

EU möchte bis 2020 die Produktion von Treibhausgasen im Vergleich zu 1990 um 20 % senken, Deutschland strebt sogar eine Senkung um 40 % an. Während die privaten Haushalte und die Industrie mit deutlich sinkenden Werten aufwarten, konnte beim Verkehr kein Rückgang erreicht werden, auch bedingt durch das massive Verkehrswachstum. Für einen angemessenen Beitrag des Verkehrs zur Kohlendioxidvermeidung in der Zukunft ist es unerlässlich, umweltfreundliche Verkehrsträger zu stärken⁴.

1.3 Struktur- und gesellschaftspolitische Ziele

Verkehr ist kein Wirtschaftssektor wie jeder andere, sondern er stellt wichtige Vorleistungen für andere Sektoren bereit, nämlich den Transport von Gütern und Personen. Verkehrspolitik ist daher unverzichtbare Daseinsvorsorge, weil sie die Versorgung und Mobilität für Unternehmen und breite Bevölkerungsschichten sicherstellt. Die Eisenbahn als leistungsfähiger Verkehrsträger mit guter Vernetzung in Deutschland und Europa ist ein unverzichtbares Instrument dafür. Der Gesetzgeber hat dem mit Artikel 87e Absatz 4 GG Rechnung getragen, indem er dem Bund den Auftrag erteilt hat, die Eisenbahn zum Wohle der Allgemeinheit zu entwickeln.

Verkehrspolitik ist immer auch Strukturpolitik. Nur wo leistungsfähiger Verkehr ermöglicht wird, können sich Regionen wirtschaftlich entwickeln. Verkehrswachstum und Wirtschaftswachstum sind eng miteinander verbunden. Diesem Zusammenhang muss auch die Eisenbahnpolitik Rechnung tragen.

Diese übergeordneten Ziele der Wirtschafts-, Umwelt- und Verkehrspolitik

geben die Richtung vor, in die sich die Eisenbahnpolitik entwickeln muss. Kernziele sind:

- Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger,
- Verlagerung von Verkehr auf die Schiene,
- Optimierung der Verkehrssysteme (effiziente Nutzung aller Verkehrsträger),
- faire Behandlung aller Verkehrsträger

Diese Ziele sprechen eindeutig dafür, der Eisenbahn in der Verkehrspolitik eine hohe Priorität einzuräumen. Bedingung für die Umsetzung ist aber die Bereitstellung eines leistungsfähigen und ausreichenden Infrastrukturangebotes. Andernfalls bleiben die angestrebten Ziele einer zukunftsweisenden Eisenbahnpolitik unerreichbar.

¹ Bundesprognose 2025: Personenverkehr 2004-2025: +18 %, Güterverkehr 2004-2025: +71 %; Quelle: BMVBS

² Etwa im Grünbuch TEN-V (Feb 2009), in dem ein effizienter Einsatz aller Verkehrsträger (Intermodalität) gefordert wird.

³ Beispielrechnungen von EcoPassengerIT, EcoTransIT (IFEU): Personenverkehr: Hamburg – München: Eisenbahn: 37,7 kg CO₂, PKW: 147,6 kg CO₂; Güterverkehr: Hamburg (Hafen) – Burghausen (Wacker), 100t Durchschnittsgut: Eisenbahn: 2,23t CO₂, LKW: 6,15t CO₂

⁴ Siehe auch: VDV et al.: Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025, Kapitel 10 und 11. Köln 2009

2. Handlungsbedarf

Vor dem Hintergrund dieser politischen Ziele stellen sich aus unserer Sicht in Bezug auf das System Schiene und die Eisenbahninfrastruktur folgende Fragen, die für die Entwicklung einer konsistenten und zielführenden Eisenbahnpolitik geklärt werden müssen:

- Welche Rolle muss/soll der Schienenverkehr in Deutschland und Europa zur Zielerreichung zukünftig spielen? Welche **Angebotsziele** ergeben sich daraus für den deutschen Schienenverkehr?
- Wie wollen wir die **Wettbewerbsfähigkeit** des Systems Schiene in der Zukunft sicherstellen und erhöhen?
- Wie wollen wir erreichen, dass die **Vernetzung** zwischen SPNV und SPFV sowie die Abstimmung mit dem wachsenden SGV innerhalb Deutschlands und grenzüberschreitend verbessert wird?
- Wie wollen wir die **Verlässlichkeit** und **Sicherheit** des Systems Schiene in der Zukunft gewährleisten?
- Welche **Leistungsfähigkeit** der Eisenbahninfrastruktur benötigen wir für ein an Angebots- und Modal-split-Zielen ausgerichtetes und zukunftsfähiges System Schiene?
- Wie wollen wir die zukünftige **Finanzierung** der Eisenbahninfrastruktur sicherstellen?
- Wie wollen wir die **Organisation** der Eisenbahninfrastruktur grundsätzlich gestalten, um ihre Potenziale besser auszuschöpfen?
- **Wann** beginnen wir, diese Fragen ernsthaft zu beantworten und gemäß einem gemeinsamen Leitbild auch zu handeln? Nüchtern betrachtet müssen wir feststellen, dass es derzeit keine befriedigenden Antworten auf diese Fragen gibt und dass die vorliegenden politischen Aussagen so-

wie das derzeitige Handeln den zukünftigen Anforderungen nicht gerecht werden.

Woran wird dies deutlich?

- Es gibt **keine Angebotsstrategie** für einen angemessenen, modernen und stabilen **SPFV**, der mehr Verkehr auf die Schiene zieht!
- In der Folge **fehlt** auch die stabile, zukunftsgerichtete **Abstimmung** mit den Takt-Konzepten des **SPNV** und somit die Optimierung des Gesamtsystems Schiene!
- Der **Masterplan Güterverkehr und Logistik** ist ein guter Ansatz, alleine aber **noch kein tragfähiges Konzept** für den SGV der Zukunft!
- Demzufolge gibt es auch **keine zielkonforme, integrierte und somit effiziente Investitionsstrategie** für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur⁵. Der überwiegende Teil der Mittel ist auf Jahre in Hochgeschwindigkeitsprojekten gebunden, gleichzeitig nehmen die Engpässe in Knoten und auf hochbelasteten Strecken insgesamt zu!
- Mangels langfristiger Investitionsstrategie **fehlt** auch eine **angemessene und stetige Finanzierungsplanung** und **Mittelbereitstellung!**
- Die **Organisation, Steuerung und Regulierung der Eisenbahninfrastruktur** ist noch immer **ineffizient!**
- Die bisherige **Diskussions- und Entscheidungsprozesse** sind **nicht transparent**, sie finden unter **Ausschluss weiterer Teile der Bahnbranche**

⁵ **Siehe auch: Netzwerk Privatbahnen: Netz 21 – Verbale Aufgeschlossenheit bei überwiegender Verhaltensstarre. Berlin 2008.**
http://www.privatbahnen.com/pdf/080920_NP_Studie_NETZ_21_Investitionsstrategie_EZ.pdf

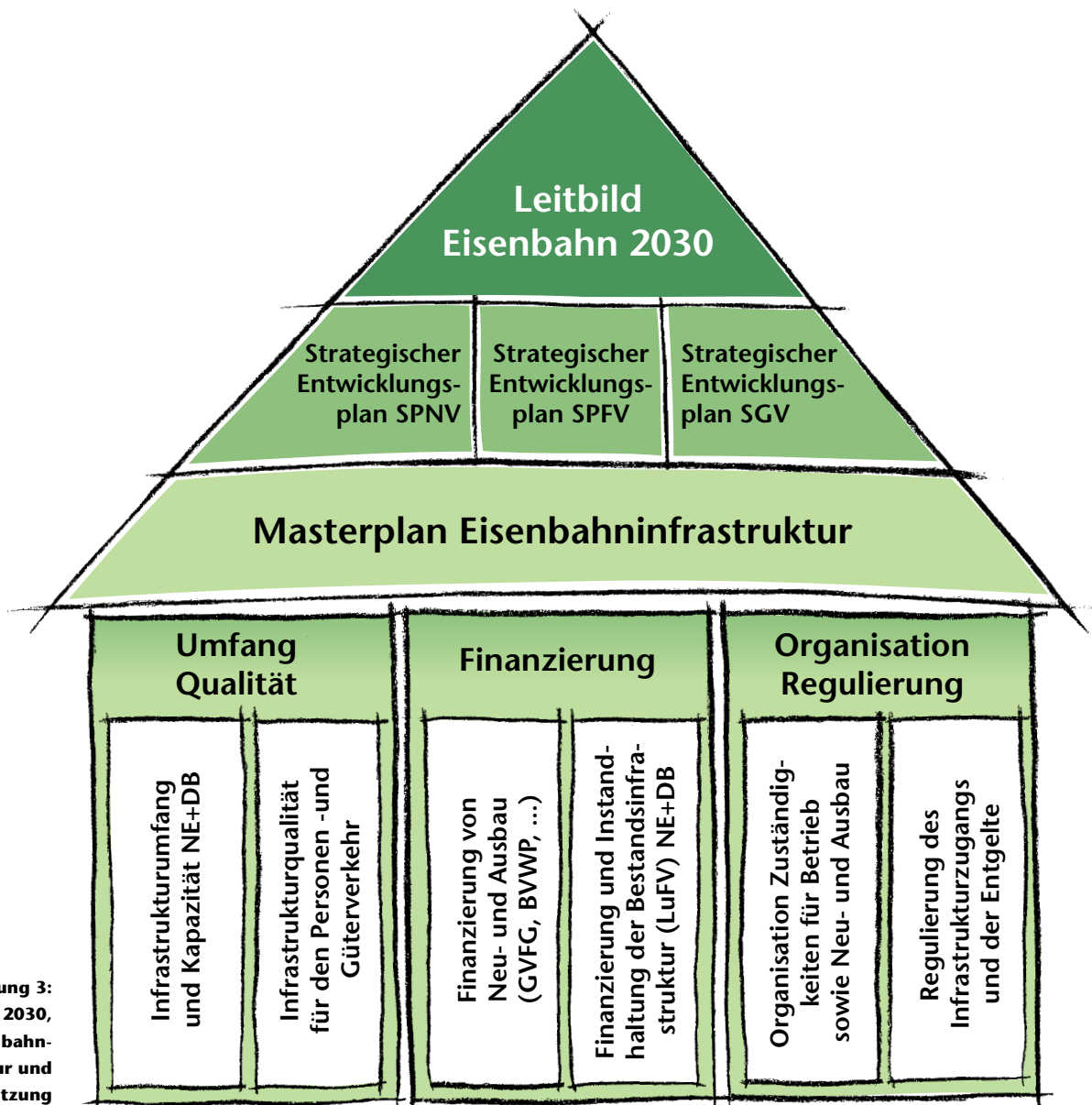


Abbildung 3:
Leitbild Eisenbahn 2030,
Masterplan Eisenbahn-
infrastruktur und
Untersetzung

ausschließlich zwischen der DB AG und dem Eigentümer statt!

- **Alternativen** werden **nicht** ernsthaft **geprüft**, und auf Seiten des Bundes herrscht ein klarer Unternehmensfokus (DB AG) vor anstelle eines Branchenfokus (System Schiene)!
- Es **fehlen** ein **gemeinsames Verständnis aller Akteure** und die notwendige Einigkeit über die Ziele sowie die Wege zur Zielerreichung!

Leitbild Eisenbahn 2030

Der Bund als maßgeblicher Akteur muss zur Beantwortung der aufgeworfenen Fragen und zur Entwicklung stringenter, von der Branche mitgetragener Konzepte bereit sein. Es ist seine Aufgabe, den Prozess zu initiieren und voranzutreiben. Erforderlich sind zudem die verantwortliche Mitarbeit und der Gestaltungswille aller politischen Ebenen.

Dafür bedarf es eines gemeinsamen **Leitbildes**, an dem sich alle Akteure orientieren können. Das vorliegende Dokument formuliert in Bezug auf das System Schiene und die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland ein solches Leitbild. Auf diese Weise soll ein Denk- und Diskussionsprozess angestoßen werden, an dessen Ende ein Masterplan Eisenbahninfrastruktur steht, der die notwendige Basis zur Realisierung der strategischen Entwicklungspläne für den SPNV, den SPFV und den SGV bildet.

Dieses Leitbild soll

- nicht nur einen **Zielzustand beschreiben**, sondern auch die **Anforderungen benennen**, die der Schienenverkehr an die Eisenbahninfrastruktur stellt!
- **dementsprechend Problem- bzw. Maßnahmenbereiche benennen**, die ein zukünftiger Masterplan Eisenbahninfrastruktur behandeln muss!
- die aus unserer Sicht **strategisch richtigen und möglichen Ansätze und Wege benennen**, um den Anforderungen gerecht zu werden!
- den **Prozess anstoßen und lenken**, an dessen Ende ein durch die Bundesregierung und die politischen Akteure im Dialog mit den Akteuren im Markt zu erstellender, leitbildgerechter Masterplan Eisenbahninfrastruktur steht!

3. Anforderungen des Eisenbahnverkehrs

Der Eisenbahnverkehr auf dem deutschen Schienennetz setzt sich aus den Verkehrsarten SPNV, SPFV und SGV zusammen. Alle drei Nutzergruppen haben spezifische Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur, die in weiten Teilen deckungsgleich sind. Diesen Anforderungen gilt es gerecht zu werden, damit das System Schiene bei der Verfolgung der oben genannten politischen Ziele sein Potenzial ausschöpfen kann.

3.1 Anforderungen des SPNV

Der SPNV verfolgt das Ziel, ein möglichst über den ganzen Tag gleichmäßig verteiltes und damit verlässliches Angebot für die Fahrgäste bereitzustellen. Der Anspruch ist, dass Taktverkehre nicht auf einzelne Linien beschränkt bleiben, sondern auch an den Verknüpfungspunkten des SPNV miteinander koordiniert werden. Man spricht dann von einem integralen Taktfahrplan (ITF). Zusätzlich soll der SPNV seine Fahrgäste auch dem SPFV zuführen sowie von diesem Reisende übernehmen und in der Region verteilen. Daher ist auch eine Abstimmung mit den Angeboten des SPFV erforderlich. Durch die bei weitgehender Koordination der Einzelangebote überproportional ansteigende Zahl der auf der Schiene bedienten Relationen können erhebliche Nachfragepotenziale erschlossen werden. Dies kann einen bedeutenden Beitrag zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit und Kosteneffizienz des Gesamtsystems leisten.

Aus dieser Angebotsphilosophie folgen präzise Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur: Die Strecken zwischen benachbarten Eisenbahnknoten müssen für den SPNV Fahrzeiten ermöglichen, die an beiden Enden des Streckenabschnitts

die Anschlüsse sichern. Die durch die Anschlüsse vorgegebenen Fahrlagen müssen für den SPNV regelmäßig in jedem Taktintervall zur Verfügung stehen. In den Bahnhöfen müssen sowohl die Bahnsteiglagen als auch die Zuführungen von den Strecken auskömmlich dimensioniert werden, um die notwendigen Anschlusszeiten für die Fahrgäste optimal zu gestalten, unabhängig davon, wie integriert SPNV und SPFV sein sollen.

Generell gilt aus Sicht der Fahrgäste ebenso wie aus Sicht der Gebietskörperschaften, dass die Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur nur dort gegeben ist, wo sich auch ein Bahnhof oder Haltepunkt befindet. Ein Neubau von Zugangsstellen sollte daher überall möglich sein, wo es strukturell erforderlich und sinnvoll ist. Neue Zugangsstellen müssen dabei auch nicht zwingend durch DB Station&Service errichtet werden.

Darüber hinaus sind insbesondere auch unter demografischen Aspekten ein Höchstmaß an Barrierefreiheit schon beim Systemzugang ebenso wie eine den mitteleuropäischen Standards angemessene Bahnsteigausstattung und eine umfassende Informationsgebung auch in der Fläche zu gewährleisten.

3.2 Anforderungen des SGV

Der SGV stellt zwei zentrale Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur: Im Hauptlauf strebt er wie die anderen Nutzer ebenfalls eine – für seine Verhältnisse – möglichst schnelle und behinderungsfreie Trasse an. Möglichst schnell bedeutet im SGV eine Geschwindigkeit von ca. 100 km/h. Der SGV benötigt zudem eine gleichmäßige Fahrweise: Da das Anhalten

und Anfahren eines Güterzuges exorbitant viel Energie verbraucht, benötigt der SGV Fahrlagen, auf denen Züge möglichst ohne Unterbrechung durchfahren können. Im Vor- und Nachlauf ist dringend ein besserer und diskriminierungsfreier Zugang zu den Serviceeinrichtungen (Anschlussstellen, Ladestellen, Terminals) erforderlich.

Insbesondere auf längeren Abschnitten im Mischverkehr mit dem SPFV entsteht wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Systeme regelmäßig die Notwendigkeit einer Überholung des SGV. Dafür bedarf es einer ausreichenden Anzahl von Überholgleisen, um den Güterzug nicht unnötig lang warten zu lassen, bis vorrangige Züge des SPFV den fraglichen Streckenabschnitt passiert haben.

Gleichzeitig darf die Eisenbahninfrastruktur nicht auf ein maßgeschneidertes Minimum für den SPNV und SPFV reduziert werden, da sonst die Durchführung von SGV entweder vollkommen unmöglich wird oder zu Verschiebungen/Ausfällen des vertakteten SPNV und SPFV führt. Der SGV benötigt eine auf Zuwachs angelegte Kapazität der Infrastruktur. Es gilt ferner, ein Mindestmaß an Flächenerschließung durch den SGV zu erhalten oder wieder zu erreichen, um so die Zubringerfunktion zu den Magistralen im Güterverkehr zu ermöglichen.

3.3 Anforderungen des SPFV

Der SPFV soll möglichst eigenwirtschaftlich erbracht werden. Er ist daher stark an einer zeitlichen und räumlichen Bündelung der Nachfrage interessiert. Gleichzeitig muss er kurze Reisezeiten erzielen, um mit dem Pkw, auf längeren Strecken

auch mit dem Flugzeug konkurrieren zu können. Die Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit darf jedoch nicht zu einem Minimalangebot im SPFV führen, da dies die ökonomisch erforderliche intensive Nutzung der Infrastruktur verhindern und der eingangs skizzierten Verantwortung des Bundes auch für den SPFV (Allgemeinwohlverpflichtung – „flächendeckende Versorgung“) widersprechen würde.

Der SPFV ist somit darauf angewiesen, möglichst schnell, direkt und behinderungsfrei zwischen den großen Aufkommensschwerpunkten verkehren zu können. Voraussetzung dafür ist, dass vor allem der Zulauf auf die Knoten und insbesondere die Knoten selbst diesen Anforderungen gerecht werden. Eine Beschleunigung ist daher nicht durch weitere Anhebungen der Streckenhöchstgeschwindigkeiten, sondern durch einen zielgerichteten Ausbau der Zulaufstrecken und Knoten zu erreichen. Die Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen trägt zudem auch zur Verringerung des Energieverbrauchs des SPFV bei, was diesen wirtschaftlicher und umweltfreundlicher macht.

In den Knotenbahnhöfen müssen die Voraussetzungen für optimale Verknüpfungen zum Nahverkehr geschaffen werden, um neben dem Originäraufkommen der jeweiligen Station auch Umsteigereisende zu gewinnen. So kann insgesamt deutlich mehr Personenverkehr auf die Schiene gebracht werden.

3.4 Konsequenzen für die zukünftige Gestaltung der Eisenbahninfrastruktur

Welche Konsequenzen ergeben sich aus diesen Einzelanforderungen für die zu-

künftige Gestaltung der Eisenbahninfrastruktur? Die Bedürfnisse der drei Verkehrsarten sind integriert zu berücksichtigen. Erst dann kann man von einem System Schiene sprechen.

Beispielhaft seien dafür genannt:

- Eine weitere Anhebung der Strecken höchstgeschwindigkeit für den SPFV verschärft im Mischverkehr die Trassenkonflikte. Die Erstellung weiterer völlig eigener Infrastruktur für den SPFV hingegen ist wirtschaftlich nur selten vertretbar und bei den in Deutschland vorherrschenden relativ kurzen Distanzen zwischen den Fernverkehrshalten auch nicht zielführend. Eine Entmischung der Verkehre kann gleichwohl sinnvoll sein, um die Kapazität der Infrastruktur insgesamt zu erhöhen. Dabei sollte jedoch nicht dogmatisch vorgegangen werden. Im Einzelfall können ausgewiesene Vorrangstrecken für den SGV durchaus ohne Kapazitätseinbuße auch vom SPNV genutzt werden.
- Die Forderung nach mehr Überholgleisen scheint zunächst nur dem SGV zu dienen. Tatsächlich erhöhen solche Infrastrukturergänzungen auch für den Personenverkehr insbesondere bei Störungen im Betriebsablauf die Dispositionsmöglichkeiten. Umgekehrt dient eine ausreichend für den Personenverkehr dimensionierte Bahnhofsgleisinfrastruktur im Störfall auch dem SGV, sofern Gleis- und Zuglänge es zulassen.

4. Soll-Ist-Vergleich der Eisenbahninfrastruktur

Entscheidend ist, inwieweit die genannten Anforderungen heute bereits erfüllt werden. Das Selbstverständnis der Politik sowie ihre Zielvorstellungen für den Verkehrsträger Eisenbahn und damit einhergehend für die Eisenbahninfrastruktur sind derzeit unklar. Es fehlt aus unserer Sicht ein konsistentes Zielsystem und Entwicklungskonzept. Dringend notwendig ist ein politischer Rahmen, der die langfristigen Ziele festlegt. Dieser Rahmen muss auch die Rollen der Akteure widerspruchsfrei definieren und das heutige Dilemma zwischen dynamischem Markt und Wettbewerb einerseits sowie der Stärkung der „Staatsbahn“ andererseits auflösen. Ferner ist der Konflikt der Infrastrukturgesellschaften im integrierten Bahnkonzern zu beseitigen: Wirtschaften und planen sie zur Gewährleistung eines flüssigen deutschen und europäischen Eisenbahnverkehrs oder zur Sicherstellung der Umsatzziele eines global operierenden Logistikkonzerns?

Unzulänglich sind im Status quo ebenso die unstetige Finanzierung, die nicht am Notwendigen orientierte Prioritätensetzung der Investitionsmaßnahmen, aber auch die fehlende Effizienzkontrolle der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Diese ist umso wichtiger, da DB Netz, DB Station&Service und DB Energie Inhaber natürlicher Monopole sind. Zu oft dürfen die EIU des Bundes frei von politischen Rahmensetzungen oder im reinen Konzerninteresse agieren, auch wenn dies möglicherweise den Zielen der Politik, zum Beispiel „mehr Verkehr auf der Schiene“, widerspricht. Nur in Einzelfällen, zumeist bei Prestigeprojekten wie Hochgeschwindigkeitsstrecken, bringt sich die Politik stark ein. Das hat aber zumeist nur

zur Folge, dass damit die falsche Prioritätensetzung der DB Netz umso mehr zementiert wird.⁶

Zusammengefasst bleibt aus unserer Sicht festzuhalten, dass die bisherigen Instrumente zu kurz greifen. Zwar existiert seit 2008 ein – wenn auch in sich nicht immer schlüssiger – Masterplan Güterverkehr und Logistik. Es fehlen jedoch weiterhin klar definierte Ziele für das Gesamtsystem Schiene und auch ein Plan für den konsequenten Erhalt und Ausbau der dafür notwendigen Eisenbahninfrastruktur. Ohne klare Zielsetzung kann nicht zielgerecht investiert werden.

4.1 Umfang und Qualität der Infrastruktur

Von einer durchgängig leistungs- und zukunftsfähigen Eisenbahninfrastruktur kann derzeit nicht gesprochen werden. Aktuell sind weder ein angemessener Zustand noch eine ausreichende Verfügbarkeit gegeben. Detaillierte, öffentlich zugängliche Aussagen zur verfügbaren Kapazität gibt es kaum (Geschäftsgeheimnis).

Zwar existieren durchaus leistungsfähige Strecken, aber vielfach sind kritische Engpässe vorhanden. Dies betrifft vor allem Knoten und deren Zulaufstrecken, hoch belastete, selbst nach Einschätzung der DB überlastete Strecken und auch das Netz im Seehafen hinterland. Kommen zu den Engpässen Baumaßnahmen hinzu, verschlechtert sich die Situation in der Regel zusätzlich, weil Umgehungsstrecken aus betriebswirtschaftlichen Gründen geschwächt oder zurückgebaut worden sind. Außerdem baut DB Netz auf vielen Strecken des Bestandsnetzes weiterhin Kapazitäten zurück, vielfach im Rahmen

der Installation von elektronischen Stellwerken (ESTW). Dadurch sollen die Unterhaltungskosten der Eisenbahninfrastruktur weiter reduziert werden. Die Strategie der DB konterkariert damit die eingangs skizzierten politischen Ziele. Dabei entbehrt es nicht einer gewissen Ironie, dass in diesen Fällen faktisch auch der Rückbau des Netzes öffentlich gefördert wird, nachdem zuvor bereits der Aufbau finanziert wurde.

Die genannten Probleme entstehen zunächst aufgrund der nicht streng an mittel- und langfristigen Kapazitäts- und Qualitätszielen ausgerichteten Netzplanung. In Folge der überwiegenden Mittelbindung durch einzelne Maßnahmen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs sind kurzfristig engpassbeseitigende oder kapazitätserhöhende Maßnahmen mangels Finanzmasse kaum realisierbar. Es fehlt zudem an der Einbeziehung aller Nutzer in die Netzplanung. Da nur die DB und politische Entscheidungsträger (die Länder pro forma) beteiligt werden, bleiben andere Erwägungen bei der Planung unberücksichtigt. Somit wird auch der derzeitige Prozess der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) diesen Anforderungen nicht gerecht. Da sich der Bund relativ stark seiner gesetzlichen Verantwortung entzieht und weitgehend die ihm von der DB vorgelegten Planungen übernimmt, erfolgen weder eine kritische Überprüfung der im BVWP festgelegten Projekte noch eine umfassende Fortschreibung des BVWP anhand der verkehrspolitischen Erfordernisse.

Ständige Anpassungen der Vorschriften an vermeintlich notwendige Normen und die Kurzlebigkeit von Planungsparametern führt in der Konsequenz mit dazu,

dass „Planungen auf Vorrat“ nicht mehr möglich sind. Eisenbahninfrastruktur zu planen und zu bauen wird immer mehr zu einem hochspezialisierten Prozess, den Auflagen und Ausgleichsforderungen massiv verzögern und verteuern. Die erforderliche Modernisierung wird dadurch gebremst.

⁶ **Siehe auch: Netzwerk Privatbahnen: Netz 21 – Verbale Aufgeschlossenheit bei überwiegender Verhaltensstarre. Berlin 2008.**
http://www.privatbahnen.com/pdf/080920_NP_Studie_NETZ_21_Investitionsstrategie_EZ.pdf

4.2 Finanzierung der Infrastruktur

Die stetige Unterfinanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist ein allseits bekannter Mangel. Mindestens ebenso gravierend ist die Unstetigkeit der Mittelvergabe (vgl. Abb. 4), die zu Planungsunsicherheiten und vor allem extrem verzögerter Um-

Zudem prüft die Politik zu selten die Effizienz der Mittelverwendung. Für Außenstehende ist noch nicht erkennbar, wie und ob die Mittel bei Neu- und Ausbaumaßnahmen bzw. in den Bereichen der Instandhaltung zielführend eingesetzt

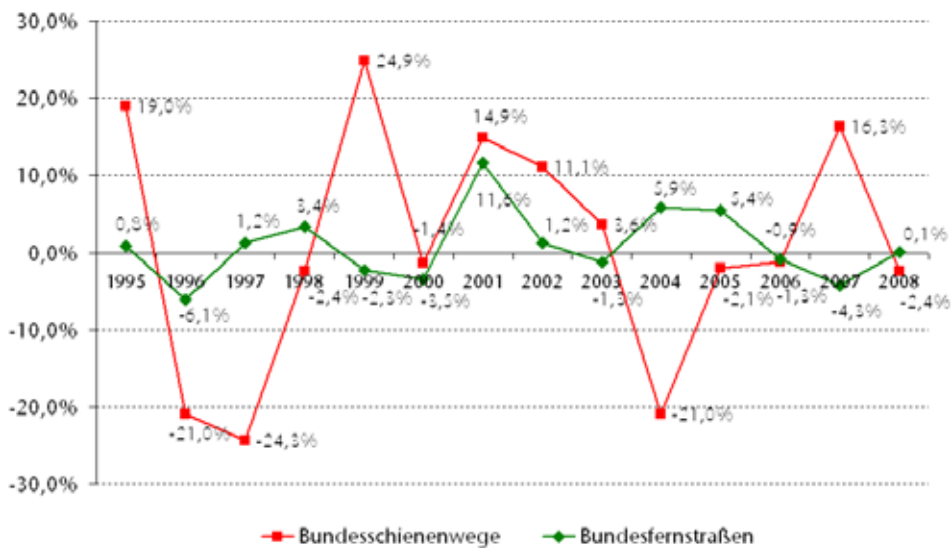


Abbildung 4: Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur (Prozentuale Veränderung im Vergleich zum Vorjahr). Quelle: Allianz pro Schiene, 2009.

setzung führt. Die nachfolgende Grafik (Abb. 5) illustriert eindrucksvoll, dass ausgerechnet in den Wachstumsphasen des Schienenverkehrs die Finanzmittelzuweisung jahrelang gesenkt wurde.

werden. DB Netz soll ein Bemühen um Effizienz nicht abgesprochen werden (leider zu häufig als Rationalisierung durch Rückbau missverstanden), aber bei DB Station&Service ist dies aus unserer

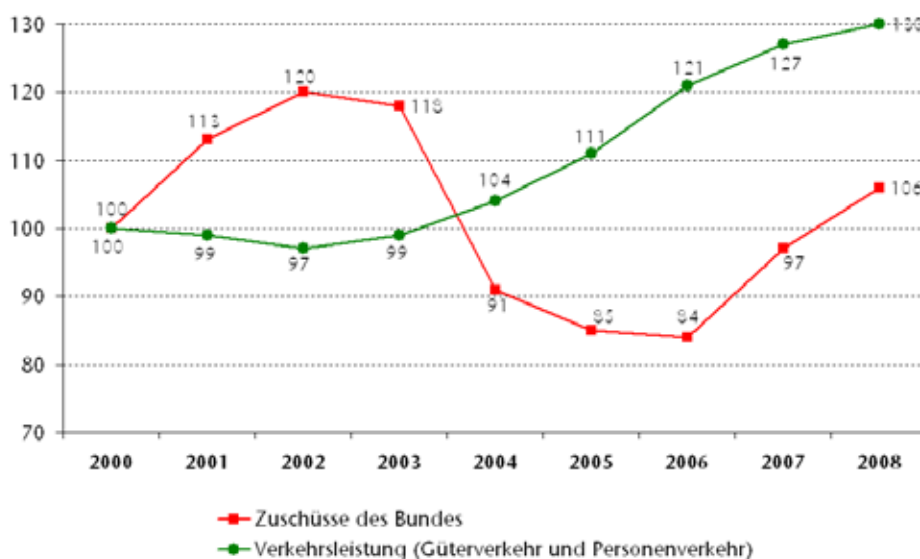


Abbildung 5: Indexvergleich der Verkehrsleistung der Schiene und Infrastrukturzuschüsse des Bundes. Quelle: Verband der Bahnindustrie, 2009.

Sicht nicht erkennbar.⁷ Die Kritik an der Mittelverwendung soll jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Finanzierung gemessen am Notwendigen immer noch unzureichend ist. Und es wird weiterhin zu wenig nach Maßgabe objektiver Prioritäten investiert. Hinzu kommen weitere offene oder widersprüchliche Punkte, wie

- die Frage der Quersubventionierung im DB-Konzern über den Trassen- und Stationspreis,
- der zu geringe Anteil an Erhaltungsinvestitionen und Instandhaltungsmitteln,
- der zu geringe Anteil der Neu- und Ausbaumittel für den größeren Teils der (Bestands-) Strecken sowie
- die Finanzierung von teuren Hochgeschwindigkeitsstrecken, während gleichzeitig Geld für notwendige Regionalstrecken fehlt.

Schließlich beanstanden wir, dass der Bund nur „seine“ Infrastruktur finanziert, d. h. nur für die EIU des Bundes Gelder bereitstellt. Nichtbundeseigene EIU erhalten keine Bundesmittel, selbst wenn dies durchaus in Einzelfällen gerechtfertigt wäre, etwa zur Entlastung von Engpässen im DB-Netz oder aktuell zur kurzfristigen Sicherstellung des Seehafenhinterlandverkehrs in Norddeutschland.

Mit Blick auf die Knappheit der Mittel ist jegliche Fehlallokation der zur Verfügung stehenden Gelder zu vermeiden. Das erfordert die kritische Überprüfung der heutigen Instrumente (z. B. des BVWP) und ob eine derartige Fehlallokation mit einer Anpassung der bestehenden Instrumente oder nur mit gänzlich neuen Instrumenten vermieden werden kann. In diesem Zusammenhang ist auch der vergleichs-

weise hohe Grad der Nutzerfinanzierung der Schieneninfrastruktur (v.a. im Verhältnis zur Straße) zu berücksichtigen⁸.

4.3 Organisation und Regulierung der Infrastruktur

Die dargestellten Hemmnisse haben zwei wesentliche Ursachen:

1. Zum einen behindert die Struktur des integrierten DB-Konzerns eine am Gemeinwohl orientierte Unternehmenspolitik der DB Netz, da die Infrastrukturgeellschaften gehalten sind, in erster Linie Konzerninteressen zu vertreten. Aufgrund der passiven Rolle der Politik ist dieses Vorgehen bisher nicht unterbunden worden, trotz vielfacher Kritik von Verbänden und Experten. Kern der Kritik ist die Auffassung, dass ein Unternehmen, welches selbst Eisenbahnverkehrsleistungen anbietet und somit im Wettbewerb mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) steht, nicht gleichzeitig

⁷ Zur Begründung sei auf die Studie der BAG SPNV zum Thema **Planung, Bau und Finanzierung von Regionalbahnhöfen (2004) als Beispiel verwiesen: Agentur Bahnstadt im Auftrag der BAG SPNV: Planung, Bau und Finanzierung von Regionalbahnhöfen. Berlin 2004.**

<http://spnv.de/website/cms/upload/fakten/PK04-07-08e.pdf>

Ebenfalls zum Thema: BAG SPNV: Positionspapier „Zustand und Zukunft von Nahverkehrsstationen“. Berlin 2009.

http://spnv.de/website/cms/upload/positionen/Pos09-02-27_Regionalbahnhoefe.pdf

⁸ **Wissenschaftlicher Beirat des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Die Zukunft des ÖPNV – Reformbedarf bei der Finanzierung und Leistungserstellung; Stellungnahme vom April 2007.**

Siehe auch: Mobilität braucht Kommunikation – Für eine neue deutsche Verkehrspolitik.

Dr. Wilhelm Pällmann et al. FES, Bonn 2006.

<http://library.fes.de/pdf-files/stabsabteilung/03868.pdf>

den Zugang zum Netz kontrollieren kann. Trotz formaler Regelungen, die Diskriminierung verhindern sollen (Chinese Walls), verbleibt beim integrierten Konzern ein enormes, durch keine Art der Regulierung vollständig beherrschbares Diskriminierungspotenzial. Durch Regulierung allein kann Wettbewerb nicht substituiert werden. Es ist naiv zu glauben, dass die DB die Möglichkeiten, die sich aus dem integrierten Konzern ergeben, nicht nutzen würde. Es ist Aufgabe des Staates, einen effizienten Rahmen, in dem der Wettbewerb der Ideen und der Leistungen diskriminierungsfrei stattfinden kann, zu schaffen.

Davon sind wir in Deutschland noch weit entfernt. Der Versuch, monopolistisches Verhalten durch Regulierung zu unterbinden, ist in den Anfängen stecken geblieben. Effizient Abhilfe kann aus unserer Sicht nur institutionell bzw. strukturell geschaffen werden – durch Herauslösen der Eisenbahninfrastruktur aus dem DB Konzern bzw. Herauslösen der Transport- und Logistiksparte aus dem Eisenbahnkonzern. Die Infrastruktur muss strikt neutral sein. Eine Regulierungsbehörde hätte dann die Funktion, punktuelle Fehlentwicklungen zu korrigieren und durch Entgeltregulierung die Effizienz der Leistungserbringung im Bereich der Eisenbahninfrastruktur sicherzustellen.

2. Zum anderen fehlt besonders den Ländern bzw. Aufgabenträgern im SPNV der Einfluss auf die regionale Infrastruktur, obwohl sie den Hauptteil der dort fahrenden Züge bestellen und nahezu die gesamten Trassen- und Stationsentgelte tragen. Die vieldiskutierte Regionalisierung der Eisenbahninfrastruktur und Anwendung alternativer Betreibermo-

delle (Ansatz des Wettbewerbs auch um den regionalen Infrastrukturbetrieb) ist aufgrund der grundsätzlichen Ablehnung seitens des Bundes und der DB bis heute noch nicht einmal in Modellprojekten erprobt worden. So werden insbesondere im Zusammenhang mit Investitionen in neue oder bestehende Zugangsstellen auch die kommunalen Gebietskörperschaften zwar zur Finanzierung herangezogen, haben aber gleichzeitig allenfalls einen sehr begrenzten Einfluss auf die Planung.

⁹ **Es wird auch immer wieder vorgetragen, das Aktienrecht zwingt die DB Netz AG, dem wirtschaftlichen Wohle der DB AG zu dienen: Das ist nur formal korrekt. Nach wie vor kann jedoch der Alleineigentümer (Bund) bestimmen, welche Geschäftspolitik die DB AG und insbesondere die Infrastrukturgesellschaften zu verfolgen haben.**

¹⁰ **Ausführlich hierzu: Netzwerk Privatbahnen/mofair: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008/2009. Berlin 2009.**
http://www.mofair.de/content/20090515_wettbewerber-report-eisenbahn.pdf

¹¹ **Ausführlich hierzu: Netzwerk Privatbahnen/mofair: Plädoyer für eine effiziente Eisenbahnregulierung – Verbände fordern unverzügliches Handeln des Gesetzgebers. Berlin 2009.**

5. Leitbild Eisenbahn 2030

Deutschland braucht einen starken Verkehrsträger Schiene und für die Zukunft eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur. Dazu ist eine kohärente Strategie für den Ausbau und den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur erforderlich, die den zukünftigen Anforderungen einer Angebotsstrategie für den SPNV, den SPFV und den SGV folgt.

Dies ist eine Grundvoraussetzung für stabiles Wachstum auf der Schiene. Bestehen Schwachstellen im Netz sowie bei den Stationen und Anlagen, führt dies automatisch zu Problemen bei der Verkehrserbringung – zum Schaden der Nutzer und damit des Systems Schiene insgesamt. Profitieren kann von dieser Situation in geringem Maße allenfalls der DB-Konzern. Nur kurzfristig ziehen daraus die Verkehrsträger Straße und Luft ihre Vorteile, langfristig leidet darunter die Volkswirtschaft und der Standort Deutschland! Dieser zentrale Engpass behindert ebenso die europäische Wirtschafts- und Mobilitätsentwicklung!¹²

Es ist demnach notwendig, dass das Schienennetz in erster Linie dem Allgemeinwohl dient und volkswirtschaftlich betrachtet wird. Der zukünftige, an einer Stärkung des Systems Schiene orientierte Ausbau folgt realistischen Angebots- und Entwicklungszielen und ist an den Bedürfnissen der Nutzer ausgerichtet. Das gemeinsame verkehrspolitische Ziel aller Beteiligten sollte daher sein, klare Ziele und Rahmenbedingungen zu setzen.

Deutschland braucht folglich eine Eisenbahninfrastruktur, die

- den politischen Zielen und Anforderungen Rechnung trägt,

- die Umsetzung der Entwicklungspläne für den SPNV, SPFV und SGV ermöglicht,
- effizient bereitgestellt und bewirtschaftet wird,
- diskriminierungsfrei zugänglich ist und somit
- dem Gemeinwesen dient.

Wichtig sind für uns dabei eine optimale Infrastrukturentwicklung und ein transparenter Prozess zu deren Umsetzung. Dafür bieten wir der Politik, aber auch den EIU unsere Unterstützung an. Als wichtige Nutzer des Netzes sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr stehen uns umfangreiche Kenntnisse über aktuelle und zukünftige Entwicklungen im Schienenverkehr zur Verfügung, die wir gerne einbringen.

Unsere Vorstellungen hören nicht bei der Kritik an der aktuellen Situation auf. Wir wollen stattdessen konstruktiv mitarbeiten und betrachten uns als Partner aller Akteure.

Wir glauben daher, dass es an der Zeit ist, mit verstärktem Engagement den eingeschlagenen Weg (Masterplan Güterverkehr und Logistik) fortzusetzen. Dazu zählt auch, die bereits begonnene Diskussion zum Masterplan Personenverkehr aufzugreifen und diese mit einem weiterentwickelten Masterplan Güterverkehr abzustimmen. Diese Entwicklungsplanungen kulminieren/münden dann in einen Masterplan Eisenbahninfrastruktur. Erst denken, dann bauen.

¹²Die EU-weiten Staukosten belaufen sich laut Aussagen der EU-Kommission alleine auf bis zu 120 Mrd. Euro jährlich. Ausführlich dazu: http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2009_future_of_transport/2009_the_future_of_transport.pdf

6. Thesen für den Masterplan Eisenbahninfrastruktur

Die Forderung der allgemeinen Verkehrspolitik nach Verkehrsverlagerung in Richtung Schiene muss konsequent zu einer offensiven Eisenbahninfrastrukturpolitik führen. Die Instrumente zur Durchsetzung einer zielorientierten Infrastrukturpolitik sind zu überprüfen und gegebenenfalls zu verstärken oder zu ergänzen. Dazu zählt auch die wirksame Trennung von Eisenbahnnetz und Eisenbahnbetrieb („Unbundling“).

Die Politik muss sich eindeutig zugunsten einer optimalen Infrastrukturentwicklung für alle Beteiligten positionieren und nicht zugunsten eines einzelnen Unternehmens. Sie muss auf der Basis klarer Entwicklungspläne für den SPNV, SPFV und SGV ebenso **klare Ziele zur Eisenbahninfrastrukturentwicklung** definieren und deren stetige und auskömmliche Finanzierung sicherstellen.

6.1 Umfang und Qualität der Infrastruktur

Die Eisenbahn**infrastruktur** muss **dauerhaft leistungsfähig** gestaltet werden. Dies setzt eine vorausschauende Infrastrukturentwicklung auf Basis der Verkehrsprognosen, Mobilitäts- und Modalsplit-Ziele sowie der Nutzererwartungen voraus. Die bisher zur Verfügung stehenden Instrumente (z. B. BVWP) sind hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu hinterfragen und entsprechend den hier formulierten Zielen anzupassen. Es sind Techniken zu entwickeln, die geeignet sind, die Prioritäten zu definieren und eine Hierarchisierung vorzunehmen. Die Bemessung der Infrastruktur muss dabei flexibel genug sein, um auch Nachfragespitzen und Abweichungen vom Regelbetrieb verkraften zu können. Es sind geeignete Maßstäbe

dafür zu definieren. Das bedeutet aber auch, dass Rückbaumaßnahmen ohne plausible und zukunftsgerichtete Planungsgrundlage zu stoppen sind. Insgesamt muss eine leistungsfähige Infrastruktur sowohl kapazitiv als auch qualitativ optimal ausgerichtet sein.

Bei Planungen für die Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur sind **alle Nutzer in den Planungsprozess einzubinden**, um Fehlplanungen zu vermeiden und einen optimalen Fahrbetrieb zu ermöglichen. Ohne Rücksicht auf offensichtlich von Einzelinteressen geleitete Prestige-Projekte müssen die Schwachstellen im Netz sachlich identifiziert, priorisiert und abgearbeitet werden. Dazu ist es erforderlich, alle Nutzer und ihre Vertreter transparent an den Planungen für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu beteiligen.

Priorität hat die zügige Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Engpässe in den Knoten und auf den Knotenzuläufen müssen schnell beseitigt werden. Dadurch lässt sich in überschaubaren Zeiträumen die Gesamtkapazität des Netzes erheblich erhöhen. Gleichzeitig sollte die Planung flexibler gestaltet werden. Auch eine Rückstufung von aufgrund veränderter Voraussetzungen nicht mehr vordringlich notwendigen oder im Vergleich zu anderen Maßnahmen nicht hinlänglich effizienten Projekten muss im Rahmen der regelmäßigen Weiterentwicklung der Planung möglich sein.

Die Planungsprozesse sind zu vereinfachen und zu beschleunigen, sie sollten zumindest aber nicht durch nachrangige Aspekte immer mehr erschwert und nahezu unkalkulierbar gemacht werden.

6.2 Finanzierung der Infrastruktur

Die Finanzierung ist unabhängig von der jeweiligen Haushaltslage oder der DB-Konzernplanung zu gestalten. Stattdessen stehen volkswirtschaftliche Notwendigkeiten und verkehrliche Zielsetzungen mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive im Mittelpunkt. Die Finanzierung ist entsprechend des Bedarfs sicherzustellen und zu verstetigen. Dabei werden entsprechende Spielräume, die sich durch die gezielte Ausweitung der Nutzerfinanzierung ergeben, genutzt.

Der Einsatz der Finanzmittel wird in Zukunft stärker kontrolliert. Dies geschieht z. B. über die gemeinsam mit den Ländern und den Nutzern weiter entwickelte LuFV sowie über den Wettbewerb um die Bewirtschaftung regionaler Infrastrukturen und somit auch über ein Benchmarking zwischen den Infrastrukturbetreibern. Dadurch werden die EIU zu effizienterer Mittelverwendung angehalten.

Die Aufgabe der willkürlichen Trennung bei der Finanzierung zwischen DB-EIU einerseits und NE-EIU andererseits trägt zur Effizienzsteigerung bei. Nur wenn sich die Finanzierung allein an der Funktion der Eisenbahninfrastruktur und nicht mehr der Eigentümerschaft orientiert, fließen die Mittel zielgerichtet dorthin, wo sie am dringendsten benötigt und mit dem größten Nutzen eingesetzt werden. Die Finanzierung der vorhandenen und erforderlichen Infrastrukturen muss unabhängig von der Eigentümerschaft gesamthaft sichergestellt werden.

Es erfolgt eine angemessene Aufstockung der für die Erhaltung und den Ausbau

der Eisenbahninfrastruktur vorgesehenen öffentlichen Investitionsmittel.

6.3 Organisation und Regulierung der Infrastruktur

Die deutsche Eisenbahninfrastruktur ist ein natürliches Monopol, das Eigentum daran liegt deshalb dauerhaft beim Staat. Mit der daraus folgenden dauerhaften finanziellen Verantwortung verbleibt auch die organisatorische Verantwortung bei der öffentlichen Hand.

Diese gibt Leistungsziele (Kapazitäten, Qualitäten, Servicelevel) vor, welche die beauftragten Betreiber effizient sicherstellen müssen. Die Bewirtschaftung der Eisenbahninfrastruktur ist privatrechtlich organisiert und bedient sich bewährter Managementmethoden.

Der diskriminierungsfreie Zugang und angemessene Nutzungsentgelte für Netz, Stationen und Anlagen sowie Bahnstrom erfordern eine schlagkräftige Regulierung. Gleiches gilt im besonderen Maße für die Entgeltregulierung.

Die vorstehenden Ziele lassen sich sehr viel leichter erreichen oder sind sogar unmittelbar erfüllt, wenn eine wirksame Trennung von Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbetrieb („Unbundling“) tatsächlich vollzogen wird. Ein EIU, dessen Unabhängigkeit gegenüber allen EVU außer Zweifel steht, wird automatisch und aus eigenem wirtschaftlichem Interesse ein Maximum an Betrieb auf seinem Netz anstreben. Der tatsächliche Finanzierungsbedarf der Eisenbahninfrastruktur kann transparent gemacht werden, weil nicht auf Konzerninter-

sen Rücksicht genommen werden muss. Wegen des natürlichen Monopols des EIU bleibt allerdings wirksame Regulierung dauerhaft erforderlich (insbesondere hinsichtlich Infrastrukturzugang und Entgelt/Effizienz der Leistungserbringung)

In Modellversuchen wird geprüft, ob die Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur verbunden mit einer angemessenen Finanzmittelübertragung in sinnvoller Weise regionalisiert werden kann. In regionalen Teilnetzen mit einer beherrschbaren Anzahl von Schnittstellen zum Hauptnetz kann eine regional angemessene Infrastrukturentwicklung unter Einbeziehung lokaler Entscheidungsträger (Politik, Aufgabenträger) und der Nutzer (EVU) erreicht werden. Eine Regionalisierung erleichtert gleichzeitig einen Wettbewerb verschiedener Infrastrukturbetreiber und ihrer Konzepte und erhöht die Transparenz. Dadurch wird zugleich ein Benchmarking verschiedener Infrastrukturbetreiber ermöglicht. Entsprechende Modellprojekte werden durch den Bund unterstützt und begleitet.

7. Initiatoren

Wir als BAG SPNV, Mofair und Netzwerk Privatbahnen vertreten den Querschnitt der Nutzer und Akteure, die zwingend auf eine funktionierende Eisenbahninfrastruktur in Deutschland angewiesen sind. Das gilt nicht nur für die Gegenwart, sondern insbesondere auch für die mittel- bis langfristige Zukunft.

- Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) ist der Dachverband der Bestellerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland. Die 27 Aufgabenträgerorganisationen des SPNV als Mitglieder der BAG-SPNV in Deutschland organisieren die Mobilität für Millionen Kunden täglich und bestellen dazu pro Jahr für mehr als 5,2 Mrd. Euro fast 630 Millionen Zugkilometer bei zur Zeit 69 Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Aufgabenträger verantworten damit 70% aller Trassenkilometer auf der deutschen Eisenbahninfrastruktur und ca. 90% aller Stationsentgelte. Weitere Informationen unter: www.bag-spnv.de

- Mofair vertritt die wichtigsten privaten, unabhängigen und wettbewerblichen Verkehrsunternehmen im SPNV mit einem Marktanteil von 125 Mio Zugkilometern. Der Verband setzt sich für die Beschleunigung der Marktöffnung auf Schiene und Straße und für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im Eisenbahnverkehr ein. Ziel ist weiterhin die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmarktes unter fairen Rahmenbedingungen. Weitere Informationen unter: www.mofair.de

- Netzwerk Privatbahnen vertritt die Interessen privater deutscher Güterbahnen, sowie von Güterbahnen aus den Nachbarstaaten. Die Mitgliedsunternehmen erbringen ca. 75 % des Marktanteils aller nichtbundeseigener Güterbahnen auf der deutschen Schiene. Ziel des Netzwerks ist insbesondere die Entwicklung eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene in Deutschland und Europa.

Weitere Informationen unter:
www.netzwerk-privatbahnen.de

Wir stehen für eine wachsende Rolle der Eisenbahn im Verkehrsmix sowie für den signifikanten Beitrag zur Umweltpolitik durch eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene. Wir sind überzeugt, dass dies nur mit einem fairen Wettbewerb auf der Schiene erreicht werden kann. Deshalb treten wir für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene ein. Die Entwicklung des SPNV und des SGV haben bewiesen, dass überall dort, wo Wettbewerb installiert wurde, die Leistungen signifikant gestiegen und die Preise deutlich gesunken sind.

Die Eisenbahninfrastruktur bildet dafür die entscheidende Grundlage. Diese umfasst nicht nur für die Trassen, Stationen und die Bahnstromversorgung, sondern auch Abstellgleise, Werkstätten und andere Serviceeinrichtungen.

Ihre Ansprechpartner:

**Bundesarbeitsgemeinschaft
der Aufgabenträger des SPNV e.V.**



Arnd Schäfer
Geschäftsführer

Hardenbergplatz 2
10623 Berlin

Telefon: +49 (0)30 59 00 21 27
Internet: www.bag-spnv.de
E-Mail: info@bag-spnv.de

mofair e.V.



Dr. Engelbert Recker
Hauptgeschäftsführer

Nimrodstr. 28
13469 Berlin

Telefon: +49 (0)30 60 46 83
Internet: www.mofair.de
E-Mail: e.recker@mofair.de

**Netzwerk Privatbahnen –
Vereinigung Europäischer Eisenbahn-
güterverkehrsunternehmen e.V.**



Arthur-Iren Martini
Geschäftsführer

Am Weidendamm 1a
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 59 00 99-626
Internet: www.netzwerk-privatbahnen.de
E-Mail: martini@netzwerk-privatbahnen.de