

**Bericht**  
**der**  
**Ad-hoc-Arbeitsgruppe**  
**des**  
**AK Bahnpolitik**  
**zum**  
**Auftrag der VMK**  
**zu**  
**zukünftigen Strukturen der DB AG**  
**und zu**  
**Vorschlägen**  
**für**  
**grundsätzliche Verbesserungen**  
**bei der**  
**Organisation des Schienenverkehrs**  
**aus**  
**Sicht der Länder**

Inhalt

<b>A.</b>	<b>Präambel</b> .....	3
<b>B.</b>	<b>20-Punkte-Forderungskatalog der Länder</b> .....	5
a)	<b>Gesamtausrichtung des DB-Konzerns</b> .....	5
b)	<b>Eisenbahninfrastruktur</b> .....	6
i.	<b>Organisationsform und wirtschaftliche Ausrichtung</b> .....	6
ii.	<b>Strukturänderungen innerhalb der Eisenbahninfrastruktur</b> .....	8
iii.	<b>Netzentgeltregulierung</b> .....	9
iv.	<b>Robustes Netz</b> .....	10
v.	<b>Transparenz und Entbürokratisierung</b> .....	10
vi.	<b>Kostendämpfung</b> .....	11
c)	<b>Schienenpersonennahverkehr (SPNV)</b> .....	11
d)	<b>Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)</b> .....	12
e)	<b>Vertriebsstruktur im Schienenpersonenverkehr</b> .....	13
f)	<b>Schienengüterverkehr (SGV)</b> .....	13
g)	<b>Digitalisierung der Schiene</b> .....	16

## A. Präambel

Ein attraktiver, zuverlässig funktionierender Eisenbahnverkehr als wichtiger Mobilitäts Pfeiler für alle Bürger, Gäste und Unternehmen ist für Deutschland ein elementarer Standortfaktor sowie ein wichtiger Beitrag für eine intakte Umwelt und zur Erreichung der Klimaziele.

Die Bahnreform vor über einem Vierteljahrhundert war unbestritten eine epochale Weichenstellung für mehr Qualität auf den deutschen Schienen. In Verbindung mit weiteren gesetzlichen und gesellschaftspolitischen Weichenstellungen wie zum Beispiel der Eisenbahnregulierung, dem Regionalisierungsgesetz und der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes konnte sich der Bahnverkehr zwischen Westerland und Oberstdorf sowie Görlitz und Aachen West in diesen Jahrzehnten insgesamt positiv weiterentwickeln. Mit der Etablierung des Deutschlandtakts kommt aktuell ein weiterer richtiger Schritt hinzu.

Aus Sicht der Länder wird das große Potenzial der Schiene in Deutschland jedoch immer noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Etliche Ziele der damaligen Bahnreform sind nicht annähernd erreicht worden. Das in den letzten Jahren beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur angesiedelte *Zukunftsbündnis Schiene* ist zwar ein positiver Schritt zur Stärkung des Bahnverkehrs in Deutschland gewesen. Die Arbeit dort hat allerdings auch offenbart, dass ein weiterer Quantensprung nicht zu schaffen ist, wenn insbesondere die Hinterfragung der Effizienz von Strukturen im Bereich des integrierten Konzerns Deutsche Bahn AG außen vor bleibt.

Die Länder eint daher die Überzeugung, dass es „höchste Eisenbahn“ ist, intensiv eine neue Bahnreform zu beleuchten und sie auch anzustoßen. Mit diesem Papier sollen die Notwendigkeit einer solchen nächsten Bahnstrukturreform sowie entsprechende Ansatzpunkte und Fragestellungen dargestellt werden. Der Beginn einer neuen Legislaturperiode auf Bundesebene bietet in Verbindung mit der weltweiten Herausforderung des Klimaschutzes hierzu eine außerordentliche Gelegenheit.

Den Ländern ist bewusst, dass eine Reform beim Übergang immer mit großen Herausforderungen verbunden ist und Zeit in Anspruch nehmen wird, bis sich alle positiven Änderungen auswirken. Gerade angesichts des Bedeutungsgewinns der Schiene im Rahmen der Klimaschutzdebatte erscheint eine zeitnahe Umsetzung alternativlos. Grundlegendes Ziel der Ländervorschläge ist daher, die Wachstumsdynamik beim Bahnverkehr zu stärken, ohne mit

den nötig erscheinenden Reformen die Arbeitsfähigkeit und Funktionalität des Systems zu beeinträchtigen.

Die Länder haben als Schwerpunkt der Ansatzmöglichkeiten vorrangig die Bahninfrastruktur identifiziert. Diese ist der Schlüssel zur Erbringung aller Leistungen, Grundlage für Wettbewerb und sollte daher prioritäres Handlungsfeld sein. Die von Politik und Gesellschaft gewollte Zunahme der Verkehrsleistung im gesamten Bahnverkehr geht zuerst über die Infrastruktur, dann über die Angebotsrealisierung und den Preis.

Die Länder vertreten dabei die Ansicht, dass die Bedeutung des in der Verantwortung der Länder stehenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) für die Bahninfrastruktur bislang nicht nur bei der Finanzierung, sondern auch bei der Organisation der Infrastrukturmsetzung nicht adäquat berücksichtigt wird. Mit fast 60 Prozent Anteil an der Personenkilometerleistung bei der Schiene ist der SPNV der wichtigste Faktor im Bahnverkehr. Dies muss sich in Zukunft in der Zielsetzung und den Aktivitäten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. -organisationen deutlich mehr widerspiegeln.

*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Berichtstext die männliche Form gewählt, nichtsdestoweniger beziehen sich die Inhalte dieses Papiers auf Angehörige aller Geschlechter.*

## **B. 20-Punkte-Forderungskatalog der Länder**

Die Herausforderungen und Fragestellungen an eine neue bzw. modernisierte Bahnreform und die Entwicklung der künftigen Rolle der DB sind hochkomplex. Sie erfordern wegen der grundlegenden Bedeutung, den erheblichen volkswirtschaftlichen Auswirkungen und der notwendigen Akzeptanz eine äußerst gründliche Analyse und einen breiten Ansatz.

### Forderung 1:

*Die Länder fordern vom Bund die Bildung einer unabhängigen Expertenkommission unter Führung einer/s nicht mehr aktiven, eisenbahnaffinen Politikers/in. Diese neue Institution muss im Koalitionsvertrag Niederschlag finden und sollte noch im ersten Jahr der Ende 2021 beginnenden Legislaturperiode implementiert werden. Aufgrund ihrer Bedeutung für den Schienenverkehr fordern die Länder bei der Besetzung der Kommission und bei der Umsetzung ihrer Arbeit ein angemessenes Mitspracherecht ein. Die Länder erwarten, dass insbesondere die nachfolgenden Themen, Forderungen und Fragestellungen in einer solchen Expertenkommission aufgegriffen werden.*

### **a) Gesamtausrichtung des DB-Konzerns**

Die DB ist aktuell ein international agierender Transport- und Logistikkonzern mit einer Vielzahl von Unternehmen – gerade auch innerhalb Deutschlands. Aus Sicht der Länder muss hinterfragt werden, ob diese Aufstellung für einen besseren Bahnverkehr in Deutschland förderlich ist – zumindest ist sie nach wie vor oft zu kompliziert und zu wenig durchschaubar für Partner und Kunden des Konzerns.

### Forderung 2:

*In einer umfassenden Studie soll untersucht werden, ob und wie der DB-Konzern durch Optimierung der Organisationsstrukturen das gesellschaftlich gewünschte Ziel erreichen kann, beim Modalsplit in Deutschland einen deutlichen Zuwachs des Bahnverkehrs zu erzielen. Diese Studie sollte durch die vorgeschlagene Expertenkommission beauftragt werden.*

### Forderung 3:

*Die bereits im letzten Koalitionsvertrag vereinbarte und bisher jedoch nicht umgesetzte Änderung der Satzungen bei der DB und ihren Einheiten, mit der die Steigerung der Verkehrsleistung (Personen- und Tonnenkilometer) und des Modalsplit-Anteils als Ziele verankert werden, muss in einem ersten Schritt realisiert und weiter konkretisiert werden.*

## **b) Eisenbahninfrastruktur**

Eisenbahninfrastruktur zu betreiben ist kein Selbstzweck. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen dürfen nicht nur die unmittelbaren Nutzer (EVU) im Auge haben, sondern sollten sich der Bedeutung der Eisenbahninfrastruktur für die zukunftsfähige Weiterentwicklung des Verkehrssystems bewusst sein sowie alle Nutzer des Bahnverkehrs im Fokus haben und als Kunden ansehen.

Basis für einen guten Eisenbahnverkehr ist eine qualitativ hochwertige, ausreichend dimensionierte und höchstmöglich verfügbare Infrastruktur. Neben dem dringend erforderlichen Ausbau sind die Fragen des Unterhalts, der Betriebsqualität und der sonstigen Nutzungsparameter der vorhandenen Infrastruktur zentral.

Mit der Implementierung des Deutschlandtakts sehen die Länder einen Ansatz, dass nach der Umsetzung der hierfür notwendigen Infrastrukturprojekte alle drei Bahnverkehrssegmente eine bedarfsgerechte Anzahl von Trassen verlässlich erhalten.

Aus Sicht der Länder sind vor allem folgende Punkte bisher in vielen Fällen hemmend:

- primäre Gewinnorientierung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der DB,
- primäre Fixierung der EIU auf dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) dienende Maßnahmen (im Vergleich zu Maßnahmen für den SPNV und Schienengüterverkehr (SGV)),
- primär zentralistisch geprägte Entscheidungskultur,
- oft fehlende Transparenz,
- oft unzureichende Koordination innerhalb der bzw. unter den EIU und
- zu wenig Konsequenz bei der Behebung überlasteter Schienenwege, insbesondere beim Ausbau von Resilienz- und Entlastungsstrecken, sowie
- mangelnde Dynamik bei der Digitalisierung und Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur.

### **i. Organisationsform und wirtschaftliche Ausrichtung**

Die aktuelle Organisationsform der DB-EIU in Form von drei großen, jeweils gewinnorientierten Konzern-Gesellschaften erscheint aus Sicht der Länder nicht geeignet, um die vorher beschriebenen Ziele und Verbesserungen beim Bahnverkehr verwirklichen zu können. Bahninfrastrukturmaßnahmen, die in engem Zusammenhang mit einer Angebotsausweitung stehen, lassen sich aufgrund des betriebswirtschaftlichen Anreizes für die Eisenbahninfra-

strukturunternehmen der DB in der Regel leichter realisieren. Viele Projekte zielen aber auf fahrplanstabilisierende Wirkungen oder fördern andere gesellschaftlich und volkswirtschaftlich anzustrebende Werte wie barrierefreie Mobilität und Klimaschutz bei gleichzeitig höheren Kosten für den laufenden Betrieb und späteren Ersatzinvestitionen. Deshalb müssen Anlagenerhöhungen möglich sein, ohne dass die Länder oder Dritte zusätzlich für einen Ausgleich der Wirtschaftlichkeit inklusive Rendite sorgen müssen. Die gilt auch im Falle von Investitionen des Bundes.

Forderung 4:

*Die gewinnorientierte Ausrichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB muss auf den Prüfstand. Vorrangiges Ziel muss sein, weitere Kunden in allen drei Bahnsegmenten zu gewinnen und damit den Marktanteil der Bahn bei allen Verkehrsarten zu steigern. Die mit der Bereitstellung von Bahninfrastruktur beauftragten Organisationen sollen daher primär nach volks- und verkehrswirtschaftlichem Nutzen und weniger nach betriebswirtschaftlichem Nutzen ausgerichtet werden.*

Aus Sicht der Länder ist die Trennung von Netz und Betrieb sehr gründlich zu untersuchen und vor dem Hintergrund der verkehrlichen Ziele und der Gemeinwohlorientierung zu bewerten. Eine wirtschaftlich arbeitende Organisation ohne Gewinnerzielungsabsicht sowie ohne offene oder verdeckte Gewinnausschüttung und ohne Einbindung in einen Konzern erscheint eine denkbare Lösung. Gegebenenfalls kann durch einen internationalen Vergleich ein ideales Modell gefunden werden. Auch das (Finanzierungs-)Verhältnis Bund–EIU und mögliche Auswirkungen auf das Niveau der Nutzungsentgelte sowie steuerliche Aspekte, wie z.B. die Prüfung der Möglichkeit, Trassen- und Stationsentgelte von der Umsatzsteuer auszunehmen, sind bei der Untersuchung zu beleuchten. In möglichen Aufsichtsorganen bzw. Beiräten dazu sollten die Stakeholder des Bahnverkehrs in Deutschland, darunter die Länder umfassend abgebildet sein, da nur so die berechtigten Interessen ganzheitlich abgebildet werden können.

Auch ein Blick auf den Verkehrsträger Straße zeigt, dass die Infrastrukturbereitstellung dort in der Regel ohne Gewinnerzielung und unabhängig von der Verkehrsdurchführung erbracht wird. Mit Blick auf die Umorganisation der Bundesfernstraßenverwaltung ist ein möglicher Übergangsprozess mit zu berücksichtigen und effizient zu planen.

## ii. **Strukturänderungen innerhalb der Eisenbahninfrastruktur**

Die Trennung in drei eigene, für sich separat betriebswirtschaftlich operierende Einheiten ist durch Gesetz und Politik nicht vorgegeben. In der Praxis kommt es aus Sicht der Länder aufgrund dieser Dreiteilung immer wieder zu Ineffizienzen, Verzögerungen, Kostensteigerungen und damit letztlich volks- und verkehrswirtschaftlich suboptimalen Ergebnissen. Die Vielzahl von Tochterunternehmen und Aufsichtsräten führt zudem zu einer unverhältnismäßigen Mehrung von Vorstands- und Aufsichtsratspositionen mit zugehörigem Stabpersonal.

### Forderung 5:

*Unabhängig von der grundsätzlichen Unbundling-Thematik und Wirtschaftlichkeitsdiskussion wird eine zeitnahe organisatorische Zusammenlegung der drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB als konkreter erster Schritt für sinnvoll gehalten und vom Bund als Eigentümer eine rasche Umsetzung gefordert. Bei einer Zusammenlegung sind die Belange aller integrierten Unternehmensbereiche zu berücksichtigen.*

Die Länder stellen fest, dass Schieneninfrastrukturprojekte gerade dort schneller umgesetzt werden können, wo Entscheidungen nahe an den Projekten getroffen werden und es eine längere personelle Kontinuität kompetenter Führungskräfte gibt. Beispielhaft seien hierfür die Regionetze der DB (RNI) oder auch viele nichtbundeseigene Eisenbahnen genannt. Hierarchische und zentralistische Strukturen bei den DB-EIU behindern dagegen oft die Maßnahmen. Die Länder sehen zudem trotz Verbesserungen in der Abstimmung mit den DB-EIU immer noch erhebliche Defizite in der Synchronisation der Infrastrukturprojekte mit den Angebotskonzepten der Aufgabenträger bzw. Verbünde im SPNV wie auch bei der Gestaltung des regionalen Güterverkehrs.

### Forderung 6:

*Zur Beschleunigung von Bahninfrastrukturprojekten der DB sollen die Möglichkeiten von dezentralen Entscheidungsfindungen genutzt und deutlich ausgeweitet werden. Dazu müssen die Entscheidungsbefugnisse auf regionaler bzw. auf Projektebene vor Ort gestärkt und auch zentrale Regelwerke auf den Prüfstand genommen werden.*

In regionalen Pilotprojekten könnten beispielsweise die DB-Regelwerke zumindest teilweise flexibilisiert werden, solange die Sicherheit gewährleistet bleibt. In definierten Spielräumen könnten die DB-EIU dann so freier zusammen mit den Ländern bzw. SPNV-Aufgabenträgern agieren. Dadurch könnten regionale oder streckenbezogene Spezifika deutlich besser antizipiert und berücksichtigt werden.



Forderung 7:

*Eine - grundsätzlich unentgeltliche - Übertragung der Verantwortung für Teile der Schieneninfrastruktur oder Bereichen davon in regionale bzw. kommunale Verantwortung soll geprüft und erprobt werden. Hierzu sind in einem ersten Schritt zwischen Bund und interessierten Ländern Pilotprojekte zu identifizieren und dann in Kooperation mit der DB umzusetzen, um Praxiserfahrungen zu sammeln.*

Die NE-Bahnen zeigen oft eindrucksvoll, wie – unter anderem unter Nutzung der Spielräume als nicht dem übergeordneten Netz zugeordnete Infrastrukturen – innerhalb der gesetzlichen Regelungen und außerhalb DB-interner Regelwerke flexible, kostengünstige Lösungen für die Infrastruktur umgesetzt werden können und damit z.B. auch kurzfristige Angebotsverbesserungen (zusätzliche Halte, Taktverdichtungen o.ä.) ermöglicht werden.

Der Ansatz der Regionalisierung der Schieneninfrastruktur war bereits im Koalitionsvertrag auf Bundesebene vor zwölf Jahren enthalten, kam jedoch nicht zur Umsetzung. Aus Sicht der Länder eignen sich hierfür in erster Linie kleine Netze oder einzelne Strecken mit nahezu ausschließlicher SPNV- oder SGV-Bedienung, aber auch die nur dem SPNV dienende Stationsinfrastruktur an Hauptstrecken. Voraussetzung dabei ist, dass die dann neuen Infrastrukturverantwortlichen (z.B. Länder, Regionen, Aufgabenträger, Kommunen) anteilig entsprechende Mittel vom Bund für Ersatz- und Neuinvestitionen erhalten.

Aus Sicht der Länder sollten bereits in der nächsten Legislaturperiode bundesweit unterschiedlich ausgestaltete Pilotprojekte realisiert werden, ohne schon eine ggf. notwendige Änderung des Grundgesetzes angehen zu müssen. Die Pilotprojekte sollten wissenschaftlich begleitet werden und zur Ableitung konkreter Handlungsempfehlungen genutzt werden.

**iii. Netzentgeltregulierung**

Die EU erlaubt bei der Entgeltregelung für die Schieneninfrastrukturnutzung alles zwischen dem Grenz- und Vollkostenprinzip. Deutschland hat sich bislang für Letzteres entschieden – auch wegen der Gewinnorientierung der EIU.

Bereits heute bestehen mit der Preisregulierung Eingriffe durch die Begünstigung des SGV bei den Trassenpreisen und durch die automatische 1,8-%ige Steigerung der SPNV-Entgelte. Letztere muss aus Ländersicht wegen der unmittelbaren Auswirkung auf die verfügbaren Regionalisierungsmittel als Schranke nach oben erhalten bleiben.

Bereits im *Zukunftsbündnis Schiene* ist unter dem Aspekt der Steigerung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit die hohe Kostenbelastung für die Infrastrukturnutzung als ein wesentliches Hemmnis identifiziert worden, das auch auf Wunsch des Bundes in der neuen Legislaturperiode aufgegriffen werden soll.

**Forderung 8:**

*In einem ersten Schritt soll in der kommenden Legislaturperiode mittels eines neutralen Gutachtens das jetzige Vollkostenmodell für die Infrastrukturnutzungsentgelte mit einem Grenzkostenansatz verglichen werden – auch vor dem Hintergrund einer möglichen Gemeinwohlorientierung beim Bahnnetz. Zudem soll geprüft werden, ob über das Infrastrukturnutzungsentgeltsystem monetäre Anreize zum Einsatz emissionsfreier Schienenfahrzeuge implementiert werden können.*

**iv. Robustes Netz**

Punktuelle Störungen in der Infrastruktur werden sich nie ganz verhindern lassen. Sie können jedoch zum einen besser vermieden und zum anderen kann auch der oft resultierende Domino-Effekt verringert werden. Viele unterschiedliche Ereignisse der letzten Jahre haben gezeigt, dass die Strukturen und Anreize im Schieneninfrastruktursystem verbessert werden müssen, um das deutsche Bahnnetz resilienter gegenüber negativen Sonderereignissen zu machen, seien sie extern verursacht wie beispielsweise die jüngste Hochwasserkatastrophe oder endogen erzeugt wie der Baustellenunfall in Rastatt oder der Fahrdienstleiterengpass in Mainz. Die Gewinnorientierung der EIU steht diesem Ziel gegenüber, da Maßnahmen zur Resilienz sich in betriebswirtschaftlicher Betrachtung typischerweise nicht wirtschaftlich darstellen lassen.

**Forderung 9:**

*Im Rahmen von Strukturveränderungen im deutschen Bahnsystem müssen dringend auch die Voraussetzungen für eine Erhöhung der Robustheit bzw. Resilienz des Bahnbetriebs geschaffen werden. Dies gilt insbesondere auch für hochbelastete und überlastete Schienenwege.*

**v. Transparenz und Entbürokratisierung**

Um die Transparenz zu steigern und verkehrlich sinnvolle Maßnahmen effizienter umzusetzen, ist eine Überprüfung des Modells der Infrastrukturfinanzierung notwendig. Es gibt für die DB-EIU diverse Töpfe zur Finanzierung von Infrastruktur, diese sind aber oftmals hart vonei-

nander abgegrenzt bzw. dürfen nicht kombiniert werden. Dies führt dazu, dass viel Bürokratie zwischen DB-EIU und Bundesdienststellen und teilweise auch den Ländern, Verbänden oder Kommunen – sofern diese mitfinanzieren - entsteht. Projekte könnten durch weniger Verwaltungsaufwand schneller umgesetzt werden bzw. ein Scheitern der Realisierung verhindert werden.

Forderung 10:

*Die vorgeschlagene Expertenkommission soll Vorschläge vorlegen, wie die Finanzierungsmechanismen zwischen Bund und DB sowie Dritten effizienter gestaltet werden können.*

#### **vi. Kostendämpfung**

Bei Bahninfrastrukturprojekten hat sich die Kostenentwicklung innerhalb des Planungs- und Realisierungsprozesses in den letzten Jahren massiv verschärft - unabhängig von der Größe der Maßnahme und trotz inzwischen erfolgter Einberechnung von Risiken. Aus Sicht der Länder liegen die Ursachen hierfür nicht nur in der „Marktüberhitzung“ der bahnspezifischen Baubereiche, sondern auch in den ineffizienten Strukturen und im überbordenden Regelwerk der DB. Mit einer Entschlackung ist auch mit planungsbeschleunigenden Effekten zu rechnen.

Forderung 11:

*Die vorgeschlagene Expertenkommission soll eine Untersuchung in Auftrag geben, inwieweit das DB-Regelwerk zu unnötig längeren und teureren Prozessen führt und wie diese Vorgaben optimiert werden können.*

#### **c) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

Im SPNV sind in den letzten drei Jahrzehnten viele der mit der Bahnreform angestrebten Ziele wie Regionalisierung und die Implementierung des Wettbewerbs mit den Ländern und SPNV-Aufgabenträgern erreicht worden. Dazu haben auch DB Regio und weitere SPNV-Tochtergesellschaften der DB als leistungsfähige und kooperative Partner beigetragen.

Weitere Verbesserungsmöglichkeiten im SPNV durch Strukturveränderungen sehen die Länder daher weniger bei der Organisation des SPNV im DB-Konzern, sondern vielmehr mittelbar bei den Infrastruktur- und Netzentgeltfragen.

Ein permanentes Thema für den SPNV sind die Qualitätsmängel bei der Infrastruktur. Die heutige Situation gibt EVUs wie SPNV-Aufgabenträgern nur begrenzte Möglichkeiten, Nachteile für den SPNV aufgrund Infrastrukturmängeln zu pönalisieren. Ziel ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung.

**Forderung 12:**

*Die vorgeschlagene Expertenkommission soll ein System entwickeln, dass stärkere Anreize für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen setzt, noch mehr in Qualität und Robustheit von Netz und Stationen zu investieren.*

Verbesserungspotenzial besteht zudem noch bei grenznahen bzw. grenzüberschreitenden Netzen.

**Forderung 13:**

*Die vorgeschlagene Expertenkommission soll Rahmenbedingungen entwickeln, damit sich in einem liberalisierten Schienenpersonennahverkehrsmarkt auch Eisenbahnverkehrsunternehmen aus benachbarten Staaten verstärkt insbesondere bei grenznahen Ausschreibungsnetzen bewerben.*

**d) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)**

Die bestehenden Angebote im eigenwirtschaftlichen SPFV haben seit der Bahnreform in einigen Bereichen an Qualität und Umfang zugenommen (insbesondere im Servicebereich), jedoch bestehen in diesem Bereich drei wesentliche Ansatzpunkte:

- Erhöhung der Pünktlichkeit,
- Wiederherstellung der Flächenabdeckung als wesentlicher Standortfaktor und
- Aktivierung von Wettbewerb mit Mehrwert für das Gesamtsystem SPFV.

Schon bisher sind die Länder oft freiwillig mit fernverkehrsähnlichen SPNV-Angebot eingesprungen, wenn sich DB Fernverkehr aus einer Bedienung zurückgezogen hat. Dies ist aber nicht nur ordnungs- und standortpolitisch suboptimal, sondern bindet letztlich unsachgemäß Regionalisierungsmittel und vermindert die Perspektive für Infrastrukturverbesserungen auf diesen Strecken.

In diesem Zusammenhang wird insbesondere auch zu klären sein, wie die Bedienung der im Deutschlandtakt als Fernverkehrslinien aufgeführten, von DB Fernverkehr aber nach derzei-

tigem Stand nicht eigenwirtschaftlich zu erbringenden Linien sichergestellt werden soll. Denkbare Ansätze sind der vom Bundesrat beschlossene Gesetzentwurf zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (BT-Drs. 18/11747) sowie alternativ analog zum SPNV oder ÖPNV die Vergabe von Ausschreibungsbündeln.

**Forderung 14:**

*Die Rahmenbedingungen des Schienenpersonenverkehrs (SPFV) sollen insbesondere zugunsten von mehr Pünktlichkeit und mehr Flächenabdeckung durch vertaktete Verkehre unter ausreichender Anbindung aller Oberzentren und weiterer bedeutender Zentren weiterentwickelt werden. Dabei sind auch Maßnahmen zur gezielten Aktivierung des Wettbewerbs im SPFV umzusetzen.*

**e) Vertriebsstruktur im Schienenpersonenverkehr**

Aus Sicht der Länder muss die Kundenorientierung die oberste Prämisse bei der Vertriebsstruktur sein. Informationen zu den Reisemöglichkeiten und -abläufen sowie der Ticketerwerb müssen allen so einfach wie möglich zugänglich sein, dies sowohl im nationalen wie auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Länder erkennen hier einen Optimierungsbedarf und kritisieren, dass zu oft noch Einzelinteressen der EVU über das Kundenwohl gestellt werden. Eine mögliche Option ist der systemweite Vertrieb durch einen neutralen und unabhängigen Betreiber, z.B. die Infrastrukturorganisation.

**Forderung 15:**

*Die Bundesnetzagentur sollte in einem ersten Schritt ihre Anstrengungen mit Fokus auf einen diskriminierungsfreien und kundenorientierten Vertrieb intensivieren. Vor allem soll die von den Ländern geforderte Expertenkommission Vorschläge zur Optimierung des Vertriebs für alle Vertriebskanäle einschließlich der Verbindungsauskunft und der Nutzung von Vertriebsdaten erarbeiten.*

**f) Schienengüterverkehr (SGV)**

Im SGV hat die Bahnreform bisher wohl die größten Effekte im Wettbewerb bewirkt, obschon dieser ebenso wie der SPFV eigenwirtschaftlich arbeitet. Der Marktanteil des ehemaligen Monopolisten DB ist hier auf unter 50 % gesunken.

Dennoch gibt es aus Sicht der Länder weitere Ansätze zur Verbesserung, die verfolgt werden sollten – auch weil im Schienenbereich über den SGV sehr signifikante Beiträge zum

CO<sub>2</sub>-Einsparungsziel des gesamten Verkehrssektors zu erzielen sind. Insbesondere gilt es, den Marktanteil der Schiene am Güterverkehr in Deutschland zu erhöhen. Durch den Ausstieg aus der Kohlestromversorgung wird dieses Ziel noch herausfordernder, weil ein wichtiges klassisches Transportprodukt der Schiene wegfallen wird.

Ein bedeutendes SGV-Zukunftsfeld wird insbesondere im Kombinierten Verkehr gesehen. Zudem muss die Organisation und Wirtschaftlichkeit des Einzelwagenverkehrs gestärkt werden, der im Gegensatz zu den Ganzzugverkehren deutlich herausfordernder ist. Hierbei ist auch eine mögliche betriebliche Verzahnung mit dem Kombinierten Verkehr näher zu untersuchen.

Aus Sicht der Länder sind vor allem drei Aktionsfelder zu betrachten:

1. intermodaler Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern,
1. intramodaler Wettbewerb innerhalb des SGV und
2. Änderungsanforderungen im SGV

1. Intermodaler Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern

Im Sinne einer Stärkung der Schiene sind vergleichbare Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger wichtig. Aktuell sind beispielsweise lokal emissionsfreie Lkw von der Maut befreit.

Forderung 16:

*Der Schienengüterverkehr muss im Wettbewerb der Verkehrsträger noch deutlich bessergestellt werden. So soll er beim Einsatz von emissionsfreiem Antrieb bis auf Weiteres faktisch von den Trassen- und Anlagenpreisen befreit werden.*

1. Intramodaler Wettbewerb innerhalb des SGV

Die Umsatzrentabilität der SGV-Unternehmen ist in den letzten Jahren deutlich gesunken. Auch die DB Cargo hat in den letzten Jahren Verluste gemacht, sogar stärker als der Gesamtmarkt. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die DB in diesem Segment richtig aufgestellt ist. Eine konzerninterne Quersubventionierung dieses Unternehmensfelds entzieht dem Konzern Mittel, die z.B. für den Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur fehlen.

Forderung 17:

*Die Aufstellung des DB-Konzerns im Schienengüterverkehrsbetrieb muss intensiver als bisher hinterfragt und vom Bund als Eigner geeignete Umstrukturierungsmaßnahmen in die Wege geleitet werden. Darüber hinaus muss die DB AG so aufgestellt werden, dass bei ihr ein Eigeninteresse an zusätzlichen Verkehrsanschlüssen (Gleisanschlüsse) besteht, so dass sie aktiv mit eigenen Finanzmitteln diese vorantreibt.*

2. **Änderungsanforderungen im SGV**

Um die Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs (KV) zu forcieren, ist ein Netz passend dimensionierter Umschlaganlagen notwendig. Diese werden grundsätzlich vom Bund gefördert.

**Forderung 18:**

*Die Fördermöglichkeiten für Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) und Gleisanschlüsse sowie ihre leistungsfähige Einbindung in die Netze müssen durch den Bund fortgesetzt und attraktiver gestaltet werden. Zudem sollte geprüft werden, ob die baurechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von KV-Terminals reduziert werden können und somit eine beschleunigte Umsetzung erreicht werden kann. Zudem sollten die KV-Terminals kundengerechte Betriebszeiten anbieten.*

Da in der Vergangenheit viele Anschlüsse abgebaut wurden bzw. neue Industriegebiete ohne Bahnanschluss errichtet wurden, ist es notwendig, in der Wirtschaft stärker für eine Nutzung bzw. Infrastrukturausbau für den Einzelwagenverkehr zu werben.

**Forderung 19:**

*Um potentielle Kunden für den Schienengüterverkehr zu gewinnen, sollte die DB gemeinsam mit der Schienengüterverkehrsbranche neue Vertriebswege und bessere Serviceangebote entwickeln sowie eine geeignete Organisation initiieren, die gezielt Marketing bei Unternehmen durchführt. Der Gütertransport auf der Schiene muss genauso einfach und unkompliziert wie auf der Straße werden.*

## **g) Digitalisierung der Schiene**

Zur Erhöhung der Kapazitäten sowie zur Steigerung der Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik mit European Train Control System (ETCS) sowie eine darauf aufbauende Digitalisierung und Automatisierung des Bahnbetriebs unabdingbar. Die Länder fordern den Bund auf, zur schnellstmöglichen und flächendeckenden Umsetzung der „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) als Eigner des Schienennetzes eine aktive gesetzgeberische Rolle einzunehmen und dabei die Länder partnerschaftlich einzubinden. Der Bund muss insbesondere als Fördermittelgeber zielgerichtet wirken und die Aufwärtskompatibilität für zukünftige Systeme sicherstellen. Um die DSD-Ausrüstung der Fahrzeuge vorlaufend zur Infrastrukturausrüstung bis zum Jahr 2030 weitestgehend abschließen zu können, ist umgehend ein verlässliches bundesseitiges Förderinstrument zu schaffen, das mit ausreichend Bundeshaushaltsmitteln versehen und gesetzlich abgesichert wird. Dieses Förderinstrument muss alle Verkehrsarten inkl. neuer Fahrzeuge gleichartig berücksichtigen und auch weitere technische Innovationen (u.a. automatisiertes Fahren (ATO) und die „Digitale Automatische Kupplung (DAK)“) umfassen.

### Forderung 20:

*Um die mit der „Digitalen Schiene Deutschland“ (DSD) verbundenen Kapazitätssteigerungen des Schienennetzes zur Erreichung der verkehrs- und klimapolitischen Zielstellungen bundesweit bis zum Jahr 2035 erzielen zu können, bedarf es umgehend für alle Verkehrsarten einer zielgerichteten bundesseitigen Förderung der notwendigen DSD-Fahrzeugaus- und -umrüstung (inkl. ETCS, ATO u.a.), die durch europäische Fördermittel ergänzt werden kann. Um auch die intermodalen Wettbewerbsbedingungen zu verbessern, bedarf es zusätzlich im SGV die Förderung der flächendeckenden Einführung der „Digitalen Automatischen Kupplung“ (DAK).*

*Dabei ist eine gesamthafte Betrachtung des Systems Schiene inklusive der nichtbundeseigenen Bahnen notwendig.*