MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

MOFAIR

FORDERUNGEN ZUR BUNDESTAGSWAHL 2021

Fairer Wettbewerb für eine nachhaltige Verkehrswende

FORDERUNGEN ZUR BUNDESTAGSWAHL 2021

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

FORDERUNGEN
ZUR BUNDES-
TAGSWAHL 2021

Inhalt

1 Gute Ansätze, aber keine nachhaltige Verkehrswende – Bahnpolitik der 19. Legislaturperiode
S. 4 – 7

2 Die Krise als Chance begreifen – Corona und die Folgen
S. 8 – 10

3 Ballungsräume und Regionen verbinden – Nahverkehr durch fairen Wettbewerb stärken
S. 11 – 15

4 Echten Wettbewerb auch im Fernverkehr einführen – Komfortabel reisen durch Deutschland und Europa
S. 16 – 19

5 Fahrausweisvertrieb liberalisieren – Für mehr attraktive Tickets von Tür zu Tür
S. 20 – 23

6 Infrastruktur nachhaltig managen – Mit digitaler Schiene und modernen Stationen
S. 24 – 28

7 DB-Konzernstruktur verändern – Für ein effizientes und stimmiges Bahnsystem
S. 29 – 32

8 Das Potenzial der Bahn entfalten – Fairer Wettbewerb mit Auto und Flugzeug
S. 33 – 35

9 Mehr Wettbewerb und Innovationen für eine nachhaltige Verkehrswende – Bahnpolitik der 20. Legislaturperiode
S. 36 – 37

1 Gute Ansätze, aber keine nachhaltige Verkehrswende – Bahnpolitik der 19. Legislaturperiode

Gesellschaft, Wirtschaft, Ökologie – in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens stehen wir vor großen Herausforderungen. Die Bahnpolitik macht da keine Ausnahme. Dass die Eisenbahn ein entscheidender Teil der Lösung der sich aus dem Klimawandel ergebenden Fragen ist, haben die meisten politischen Akteure verstanden.

Dennoch steht ein echter Einstieg in eine ökonomisch und ökologisch nachhaltige Verkehrswende weiter aus. Resultat einer sehr langen Regierungsbildung zwischen der Bundestagswahl im September 2017 und der Regierungsbildung im März 2018 war ein bemerkenswert schienenfreundlicher Koalitionsvertrag, viel konkreter formuliert als seine Vorgänger.

Erstmalig wurde ein „Beauftragter des Bundes für den Schienenverkehr“ berufen, der zudem ein engagierter Verfechter des Systems ist. Er versammelte mit dem „Zukunftsbündnis Schiene“ 26 Verbände und Unternehmen um sich, die in sechs Arbeitsgruppen einen „Masterplan Schiene“ erarbeiteten. Im Juni 2020 wurde er der Öffentlichkeit vorgestellt. Er enthält viele gute Ideen und Ansätze, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden müssen, lässt aber auch viele Fragen von grundlegender Bedeutung unbeantwortet.

Der „Masterplan Schiene“ enthält viele gute Ideen und Ansätze, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden müssen, lässt aber auch viele Fragen von grundlegender Bedeutung unbeantwortet.

Was jedoch nicht im Masterplan enthalten ist, sind nachhaltige Ansätze zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene. So fehlt beispielsweise ein eindeutiges Votum für eine nutzungsabhängige Pkw-Maut, womit der alte Fehler der Verkehrspolitik des Bundes wiederholt wurde: allen Verkehrsträgern immer mehr geben, statt nachhaltig umzusteuern. Auch die Beantwortung drängender Fragen zur Weiterentwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene waren nicht Thema des Masterplans.

Innerhalb der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) wurde die Finanzierung der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen ab 2020 erstmals festgeschrieben. Dennoch bleiben die Mittel zu gering, um den Instandhaltungsstau aufzuholen. Regionalnetze werden weiter vernachlässigt.

Mit der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) wurde die Finanzierung der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen ab 2020 erstmals über einen Zeitraum von zehn Jahren festgeschrieben. Das ist gut, weil es Planungssicherheit schafft. Trotz der gewaltigen kommunizierten Summen (gut 86 Mrd. Euro über die Laufzeit) bleiben die Mittel zu gering, um den Instandhaltungsstau aufzuholen. Regionalnetze werden weiter vernachlässigt.

Ein Schritt nach vorn im Wettbewerb mit dem Luftverkehr ist die Mehrwertsteuersenkung auf alle Bahntickets, also auch für den Fernverkehr, auf einheitlich sieben Prozent seit dem 1. Januar 2020. Nichts geändert wurde hingegen an der steuerlichen Ungleichbehandlung von Zugfahrten und grenzüberschreitenden Flügen.

Auch die substanzielle Erneuerung des 2016 beschlossenen Eisenbahnregulierungsgesetzes blieb offen, obgleich vielfältige Anregungen aus der Branche Änderungen ermöglicht hätten, die dem Zweck des Gesetzes dienen, nämlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Das im September 2019 von der Koalition auf den Weg gebrachte Klimaschutzpaket enthält einige für den öffentlichen Verkehr sehr positive Aspekte, wie die Anhebung der Regionalisierungsmittel sowie der Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Es enthielt aber auch den (Wieder-)Einstieg in ein gefährliches Instrument, nämlich Eigenkapitalerhöhungen für die Deutsche Bahn AG: Völlig überraschend kam der Beschluss, der DB über elf Jahre jeweils 1 Mrd. Euro mehr Eigenkapital zuzuführen. Eine Idee, die nicht nur in hohem Maße wettbewerbsverzerrend wirkt: Über die tatsächliche Verwendung der Mittel innerhalb einer AG kann auch der Alleingesellschafter Bund nicht wirklich entscheiden.

Er kann nicht sicherstellen, dass die Mittel wirklich nur, wie etwas verschämt nachgeschoben wurde, für Infrastrukturmaßnahmen aufgewendet werden. Außerdem würde die Eigenkapitalerhöhung von 1 Milo Euro pro Jahr der DB AG eine entsprechend hohe Neuverschuldung pro Jahr innerhalb der Verschuldungsgrenze ermöglichen. Die Verwendung dieser zusätzlichen Milliarde ist ebenfalls nicht steuerbar und intransparent. Zudem muss das zusätzliche Eigenkapital über kurz oder lang verzinst werden, was also zwangsläufig zu höheren Infrastrukturnutzungsentgelten führen wird – eine ungewollte Konsequenz, die sich die Koalitionäre offensichtlich nicht bewusst gemacht haben.

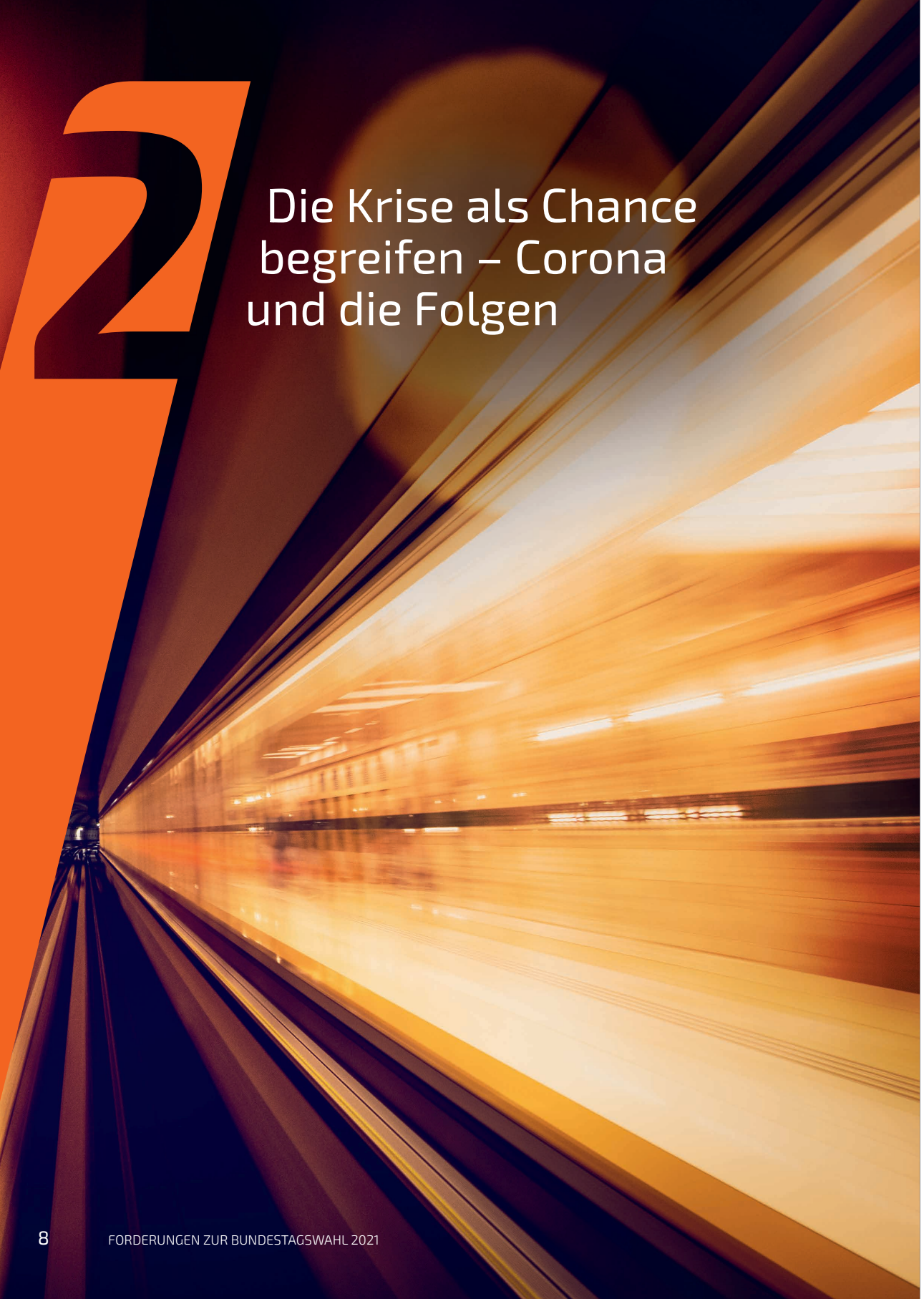
Die Folgen der Corona-Pandemie wurden durch den ÖV-Rettungsschirm, an dem sich der Bund mit 2,5 Mrd. Euro beteiligt, gemindert. Die Bereiche Schienenpersonenfernverkehr, Güterverkehr und die Infrastruktur erhielten jedoch keine Zuwendungen.

Ab März 2020 überlagerten die Folgen der Corona-Pandemie alles andere. Fahrgastzahlen gingen deutlich zurück und erholen sich nur langsam. Im gemeinwirtschaftlichen Verkehr wurde durch den ÖV-Rettungsschirm, an dem sich der Bund mit 2,5 Mrd. Euro beteiligt, angemessen reagiert. Alle anderen Bereiche – Schienenpersonenfernverkehr, Güterverkehr und die Infrastruktur – gingen leer aus. Mit einer Ausnahme: Für die Deutsche Bahn AG soll es fünf Mrd. Euro zusätzliches Eigenkapital geben, gleichzeitig wurde eine Erhöhung der Verschuldungsgrenze um weitere fünf Mrd. auf 30 Mrd. Euro beschlossen.

Ohne Auflagen seitens der EU-Kommission könnte dies der Nagel zum Sarg des Wettbewerbs auf den Gleisen sein. Wenn ein Unternehmen durch seinen Gesellschafter Bundesrepublik Deutschland, der nicht insolvent werden kann, so selektiv gestützt wird, können Wettbewerber nicht mithalten. Diese krasse Fehlentscheidung kann die Fortschritte der letzten vier Jahre zunichtemachen.

Umso dramatischer ist, dass eine strukturelle Diskussion über den Konzern Deutsche Bahn nicht stattgefunden hat, obwohl sie durch den Bundesverkehrsminister selbst im November 2019 angekündigt worden war. Sie verlief im Sand: Zunächst blieb über Monate unklar, in welchem Rahmen sie denn zu führen sei, und dann kam die Corona-Krise dazwischen.

Noch ist es nicht zu spät, die Weichen für die Schiene als „Verkehrsträger des 21. Jahrhunderts" (Bahnbeauftragter Enak Ferlemann) wieder richtigzustellen. Die Entscheidungen hierzu müssen jedoch sehr bald getroffen werden, spätestens kurz nach der Bundestagswahl 2021.



2 Die Krise als Chance begreifen – Corona und die Folgen

Bereits zu Beginn der COVID-19-Pandemie wurde deutlich, dass diese im öffentlichen Verkehr langfristig schwere Folgen haben würde. Die eingebrochenen Fahrgastzahlen untermauern dies: Fast die Hälfte der geplanten Fahrgeldeinnahmen werden bis Ende 2020 nicht erwirtschaftet. Das sich hieraus ergebende Defizit wird sich sehr langsam abbauen.

Um der Corona-Pandemie nachhaltig zu begegnen, sind zwei Dinge nötig:

- finanzielle Unterstützung für die Unternehmen, damit diese ihre wichtigen Aufgaben weiter erfüllen können, und
- Vorsorge für die Zukunft, damit eine langfristige COVID-19-Pandemie oder andere Pandemien den öffentlichen Verkehr weniger hart treffen können.

Alle Eisenbahnunternehmen sind von der Corona-Krise gleichermaßen betroffen. Deshalb muss der Rettungsschirm auf die eigenwirtschaftlichen Verkehre, also den Schienenpersonenfernverkehr, den Schienengüterverkehr und auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen übertragen werden.

RETTUNGSSCHIRM AUSWEITEN – MINDEREINNAHMEN KOMPENSIEREN

Der gemeinwirtschaftliche Verkehr hat es vorgemacht: Für Regional- und S-Bahnen, für U- und Straßenbahnen und Busse wurde binnen kurzer Zeit ein Rettungsschirm aus Bundes- und Landesmitteln aufgespannt. Insgesamt fünf Mrd. Euro stehen zur Verfügung, um die erwarteten Fahrgeldmindereinnahmen der Verkehrsunternehmen auszugleichen. So können die Betriebe weiter ihr Angebot machen, und auch die Aufgabenträger im SPNV, wenn sie in Bruttoverträgen die Erlösverantwortung tragen, bleiben unbeschadet.

Dieser Rettungsschirm muss auf die eigenwirtschaftlichen Verkehre, also den Schienenpersonenfernverkehr, den Schienengüterverkehr und auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen übertragen werden. Alle Eisenbahnunternehmen sind von der Krise in gleicher Weise betroffen. Es gilt, nach transparenten Maßstäben Ausgleich für entgangene Fahrgeldeinnahmen (SPFV), entgangene Frachtraten (SGV) und entgangene Infrastrukturnutzungsentgelte (EIU) zu leisten und vor allem die Wiederaufnahme der Verkehre durch dauer-haftes Absenken der Entgelte zu fördern. Die Eigenkapitalerhöhung für die Deutsche Bahn AG ist der falsche Weg, denn sie bringt einen ohnehin fragilen Markt vollends aus dem Gleichgewicht.

NACHHALTIG VORSORGEN – NEUE ANGEBOTE FINANZIEREN

Mehr Angebote, neue und angepasste Fahrzeuge und bessere, digitale Informationen müssen finanziert werden, um den öffentlichen Verkehr künftig besser gegen Pandemien zu immunisieren.

Ob die Infektionszahlen wieder ansteigen, ob es weitere „Wellen" gibt oder nicht: Zwar ist schon ein Großteil der bisherigen Fahrgäste wieder in den öffentlichen Verkehr zurückgekehrt, aber die Unsicherheit wird noch lange Zeit andauern, bis die Fahrgastzahlen des Jahres 2019 wieder erreicht werden. Und das, obwohl bisher keine Ansteckungen in Bussen und Bahnen nachgewiesen wurden.

Schon vor der Krise waren Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs oft überfüllt. Das verbesserte Angebot der vergangenen Jahre war manchmal „zu" erfolgreich. Corona-Krise und Klimawandel werden den Bedarf nach einem größeren Verkehrsangebot nochmals erhöhen. Die Fahrgäste werden Überfüllungen viel weniger als bisher akzeptieren. Und es wird nicht nur mehr Fahrzeuge geben müssen. Fahrzeuge werden künftig anders konfiguriert werden – mit größeren Sitzabständen, leistungsfähigeren Lüftungen, keimabtötenden Oberflächen und vielem anderen mehr. Ähnliches gilt für Bahnhöfe und Stationen – sie werden noch schneller als bisher gedacht großzügiger werden müssen, da die Fahrgäste Gedränge nicht mehr tolerieren werden.

Eine wichtige Rolle werden auch kontaktlos nutzbare digitale Dienste und Informationen spielen, die das Berühren von Kontaktflächen und das Warten an Fahrkartenschaltern hinfällig machen. Informationen in Echtzeit über den Auslastungsgrad von Zügen erleichtern es Fahrgästen, ihr Fahrtverhalten anzupassen. Neue Tarifmodelle werden sich an verändertem Reiseverhalten – mehr Homeoffice, aber ggf. weitere Wege ins Büro – orientieren müssen.

Mehr Angebote, neue und angepasste Fahrzeuge und bessere, digitale Informationen müssen finanziert werden, um den öffentlichen Verkehr künftig besser gegen Pandemien zu immunisieren.

3 Ballungsräume und Regionen verbinden – Nahverkehr durch fairen Wettbewerb stärken

Die Vergabe vom SPNV-Netzen im Wettbewerb führte dazu, dass die Aufgabenträger, die für die Länder die Zugleistungen einkaufen, gegenüber den früheren Monopolpreisen der Bundesbahn bzw. der DB Regio viel Geld sparen konnten. Diese „Wettbewerbsdividende“ verblieb im System, und mehr Leistungen konnten so bestellt werden.

Ohne Wettbewerb und die steigende Effizienz wäre der Modal-Split-Anteil der Eisenbahn nicht leicht gestiegen, sondern sicher gefallen. Aber die Erfolge der vergangenen Jahre können nicht einfach wiederholt werden. Es kommt jetzt darauf an, den Markt intelligent nachzujustieren.

WETTBEWERBLICHE VERGABEN SICHERN

Vergabeverfahren müssen so gestaltet werden, dass mehrere Bieter ernsthaft in Frage kommen.

Zwar hat sich die wettbewerbliche Vergabe im SPNV nach dem Abellio-Urteil von 2011 als Regelfall durchgesetzt. Dennoch gibt es einen beunruhigenden Trend, nach dem Direktvergaben als „Notvergaben“ oder als „Interimsverträge“ zugenommen haben. In fast allen Fällen waren die DB-Töchter die Nutznießer. Nicht selten entstand der Eindruck, dass der integrierte Konzern kräftig mithalf, die Sachzwänge erst zu schaffen, deretwegen Direktvergaben unumgänglich wurden. Vergabeverfahren müssen so gestaltet werden, dass mehrere Bieter ernsthaft in Frage kommen. Werden Ausschreibungen so gestaltet, dass nur ein Bieter – und das war in der Vergangenheit fast immer die DB – zum Zuge kommen kann, wird der Wettbewerb ad absurdum geführt.

VERGABERECHT ANPASSEN

Es muss die maximale Größe von Ausschreibungsnetzen begrenzt werden.

Auch im Vergaberecht gibt es Anpassungsbedarf. So muss unter anderem die maximale Größe von Ausschreibungsnetzen begrenzt werden, um die realistische Teilnahme von mittelgroßen Unternehmen zu ermöglichen. Andernfalls kommt bei immer größeren Netzen fast nur noch die DB Regio in Frage. Ab einem Vergabevolumen von acht Mio. Zug-km sollte eine Losbildung verpflichtend vorgesehen werden. Es sollte ferner klargestellt werden, dass Loslimitierungen ein geeignetes Mittel sind, um den Markt dauerhaft zu pflegen. Diese sollten ab einem Volumen von zwölf Mio. Zug-km verpflichtend sein.

Außerdem müssen qualitative Vergabekriterien in Ausschreibungen gestärkt und transparent angewendet werden. Sie sind ebenso „wasserdicht“ zu machen wie der Angebotspreis je Zug-km. Die zunehmende Konzentration auf den durchschnittlichen Zugkilometerpreis als „hartes“ Wertungskriterium hat dazu geführt, dass das System zu fragil wird: Die Bieter kalkulieren mit immer spitzerem Bleistift, weil sie sich anders nicht mehr von der Konkurrenz absetzen können. Dadurch wurden möglicherweise zu optimistische Annahmen zu künftigen Kosten provoziert. Vorsichtigere Annahmen hätten aber mit Sicherheit dazu geführt, dass das Unternehmen den Zuschlag nicht erhält.

Es müssen qualitative Vergabekriterien in Ausschreibungen gestärkt und transparent angewendet werden.

LAUFENDE VERKEHRSVERTRÄGE BESSER MANAGEN

Das Management der Verkehrsverträge muss flexibler werden.

Für die Innovationsförderung sollte gelten: Um neue Konzepte in sich schnell wandelnden Bereichen zu erleichtern und anzureizen, sollten „Innovationsbudgets“ ermöglicht werden.

Das allein wird allerdings nicht ausreichen, um die Wettbewerbslandschaft abzusichern. Verkehrsverträge im SPNV laufen bis zu 15 Jahre; hinzu kommt die Zeitspanne von der Angebotsabgabe über die Zuschlagserteilung und Mobilisierung bis hin zur Betriebsaufnahme selbst. Mit anderen Worten: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich um ein Linienbündel bewerben, müssen finanzielle und inhaltliche Festlegungen treffen, die auch nach 20 Jahren noch Bestand haben. Das ist kaum zu schaffen. Daher muss insbesondere das Management der Verkehrsverträge flexibler werden.

So müssen Anpassungen der Verträge stärker als bisher vom Ursprungsvertrag (bisher +/– 20 %) abweichen dürfen, ohne dass eine Neuvergabe notwendig wird. Gleiches sollte auch für die Innovationsförderung gelten: Um neue Konzepte in sich schnell wandelnden Bereichen wie dem Fahrausweisvertrieb, der Fahrgastinformation oder bei der technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge zu erleichtern und anzureizen, sollten „Innovationsbudgets“ ermöglicht werden. Mit ihnen können EVU und Aufgabenträger gemeinsam bestehende Verkehrsverträge anpassen, ohne dass neue Verfahren notwendig werden.

Künftige Verträge sollten Pönalen für Minder- und Schlechtleistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen nur dann vorsehen, wenn diese deren Ursachen beeinflussen konnten.

Künftig dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen nur noch dann Vertragsstrafen erhalten, wenn sie objektiv in der Lage sind, den Anlass zum Beispiel für mangelnde Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu beheben. Das ist bei Infrastrukturmängeln regelmäßig nicht der Fall. Gleiches gilt für die Auswirkungen von Extremwetterereignissen. Aus verschiedenen Gründen sind diese Herausforderungen immer drängender geworden. Sie konnten aber bisher und können auch künftig nicht angemessen in Kalkulationen berücksichtigt werden. Daher müssen künftige so ausgeschriebene und bestehende Verträge so angepasst werden, dass Pönalen für Minder- und Schlechtleistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen nur dann anfallen, wenn sie deren Ursachen beeinflussen konnten.

Um die Risiken zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern angemessen zu verteilen, muss ein neuer Index gefunden und angewendet werden.

Weiteren Änderungsbedarf bringt der dramatisch angestiegene Personalbedarf aufgrund von Tarifabschlüssen der vergangenen Jahre, die z. B. Wahlmodelle (mehr Geld oder mehr Freizeit) enthalten. In der Folge sind die Personalkosten der EVU überproportional gestiegen, was in den Wertsicherungsklauseln der Verkehrsverträge berücksichtigt ist. Ein neuer Index muss gefunden und angewendet werden, der die Risiken zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern angemessen verteilt und bei der Indizierung die tatsächliche branchenübliche Kostensteigerung wiedergibt.

PERSONALÜBERGÄNGE ERLEICHTERN

Es müssen bei Betriebsübergängen im SPNV die Anreize verstärkt werden, den Personalübergang vom bisherigen Betreiber DB Regio zu einem konzernfremden Folgebetreiber zu fördern und kooperativ zu unterstützen.

Noch in der 18. Legislaturperiode (2015) hatte der Bundestag über eine Änderung des GWB dafür gesorgt, dass bei einem Betreiberwechsel im SPNV den Beschäftigten des Altbetreibers durch den neuen Betreiber ein Übernahmeangebot gemacht werden muss. Dieses muss bei Annahme so gestellt werden, als fände ein Betriebsübergang nach § 613a BGB statt. Im Vertrauen darauf haben Neubetreiber seitdem kalkuliert. Allerdings lässt die DB Regio – in den meisten Fällen der Altbetreiber – die in Frage kommenden Mitarbeiter kaum ziehen, sondern verhindert im Gegenteil eher eine Zusammenarbeit mit dem Neubetreiber, als den Übergang zu fördern.

So versucht sie, auf einem umkämpften Markt Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an sich zu binden. Damit hat sie den Sinn der Gesetzesänderung, nämlich zum Wohle der Beschäftigten zu wirken, konterkariert. Daher müssen bei Betriebsübergängen im SPNV die Anreize verstärkt werden, den Personalübergang vom bisherigen Betreiber DB Regio zu einem konzernfremden Folgebetreiber zu fördern und kooperativ zu unterstützen.

GEBRAUCHTFAHRZEUGMARKT LIBERALISIEREN UND REGULIEREN

Fahrzeuge müssen allen Betreibern zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen.

Vorteile, die die DB-Töchter durch ihren großen Gebrauchtfahrzeugpark in Ausschreibungen ziehen können, müssen wirksam neutralisiert werden. Das Zurückhalten vorhandener Fahrzeuge vom Markt durch die DB Regio, statt sie zu Marktpreisen Mitbewerbern zur Verfügung zu stellen, ist zu unterbinden. Vorhandene Nahverkehrsfahrzeuge müssen allen Betreibern zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen, sofern sie nicht nachweisbar selbst benötigt werden. Gleiches gilt auch für den Fernverkehr.

Noch immer kommt es vor, dass in Ausschreibungen der Aufgabenträger Neu- und Gebrauchtfahrzeuge gleichermaßen angeboten werden können und dass dabei der Wertungsabschlag für Gebrauchtfahrzeuge zu gering ist. Das führt regelmäßig zu einer klaren Bevorteilung der DB Regio, da nur sie über disponible Gebrauchtfahrzeuge in nennenswertem Umfang verfügt. Die Abwägung zwischen Gebraucht- und Neufahrzeugen muss angemessen getroffen werden.

DUMPINGANGEBOTE VERHINDERN

Eine neutrale Preisbeobachtungsstelle sollte Angebote für Verkehrsleistungen unter den eigenen Kosten wirksam ausschließen.

Die „Regionalverkehre Start Deutschland GmbH“ muss aufgelöst werden.

Angebote für Verkehrsleistungen unter den eigenen Kosten müssen wirksam ausgeschlossen werden. Eine neutrale Preisbeobachtungsstelle kann diese Aufgabe übernehmen.

Die Eigenkapitalspritzen allein für die DB können dazu führen, dass sie noch aggressiver als bisher versuchen wird, in den vergangenen Jahren verloren gegangenes Terrain zurückzugewinnen. Daher muss noch genauer darauf geachtet werden, dass sie keine Angebote unter den eigenen Kosten unterbreitet – weder im Nah- noch im Fern- noch im Güterverkehr. Die „Regionalverkehre Start Deutschland GmbH“, die als Low-Cost-Tochter der DB Regio eigens zum Zweck der Marktrückeroberung gegründet wurde, muss daher aufgelöst werden.

INTEGRALE TAKTFAHRPLÄNE ABSICHERN UND WEITERENTWICKELN

Die integralen Taktfahrpläne müssen fortentwickelt und im Deutschland-Takt-Fahrplan "aufgehoben“ werden.

Die integralen Taktfahrpläne, die es in allen Regionen Deutschlands inzwischen gibt, sind eine große Erfolgsgeschichte. Sie müssen im Rahmen der Einführung des Deutschland-Taktes fortentwickelt und im deutschlandweiten Deutschland-Takt-Fahrplan „aufgehoben“ werden. Das wird an einigen Stellen zu Verschiebungen der heutigen Fahrpläne führen.

Es muss aber im Grundsatz durch entsprechende Regelungen in der Eisenbahnregulierung sichergestellt werden, dass die bisherigen, zum Deutschland-Takt-Konzept nicht passenden Vorrangregelungen des ERegG angepasst bzw. konkretisiert werden müssen. Angesichts des Wegfalls der alten Rahmenverträge zur langfristigen Absicherung von Bandbreiten bei der Trassenvergabe ist eine Änderung absolut dringlich. Andernfalls kämen wir bei der Vertaktung nicht vorwärts.

4 Echten Wettbewerb auch im Fernverkehr einführen – Komfortabel reisen durch Deutschland und Europa

Neben der Absicherung der Takttrassen für den Deutschland-Takt muss vor allem auch ein neues faires Vergabemodell für den Fernverkehr geschaffen werden.

DEUTSCHLAND-TAKT ENTWICKELN, SPFV-GESETZ SCHAFFEN

Zum einen werden die bis heute geltenden Vorrangregelungen allein nicht ausreichen, um eine befriedigende Vergabe der Takttrassen zu gewährleisten, die fahrgaststark und damit attraktiv für Eisenbahnverkehrsunternehmen sind. Es muss gewährleistet werden, dass aus dem Deutschland-Takt am Ende kein DB-Takt wird und Wettbewerber nur Resttrassen erhalten können. Zum anderen muss gesichert werden, dass politisch gewollte und im Deutschland-Takt-Fahrplan vorgesehene Fernverkehrstrassen, die sich durch die Fahrgeldeinnahmen allein nicht wirtschaftlich betreiben lassen, tatsächlich einen Betreiber finden.

Aus dem Deutschland-Takt darf am Ende kein DB-Takt werden.

Dazu könnte ein sukzessiv stetig steigender Anteil der Trassen für Wettbewerber reserviert werden, analog dem Vorgehen von Start- und Landerechten im Luftverkehr. Neue Anbieter können damit in den Markt integriert werden, weitere Erfahrungen sammeln und innovative Konzepte entwickeln.

Netze müssen im Wettbewerb vergeben werden.

Ein anderer möglicher und damit kombinierbarer Ansatz wäre, das geplante Fernverkehrsnetz analog zum Nahverkehr in Linienbündel zu organisieren und dabei nachfragestarke („Rosinenstrecken“) und schwächere („Zitronenstrecken“) zusammenzubinden. Schritt für Schritt müssten diese Netze im Wettbewerb vergeben werden. Da die meisten Fernverkehrsstrecken heute bereits eigenwirtschaftlich betrieben werden können, wird der Bund hier eher Einnahmen als zusätzlichen Subventionsbedarf generieren.

In jedem Fall muss die Forderung des Grundgesetzes nach einem Fernverkehrsgesetz, das seit der Bahnreform der Neunzigerjahre überfällig ist und trotz zweier erfolgloser Bundesratsinitiativen nicht umgesetzt wurde, in absehbarer Zeit realisiert werden. So kann der Deutschland-Takt-Fahrplan in seinem Fernverkehrsteil Gesetzeskraft erlangen. Hierin konkretisiert der Bund seine Verantwortung für den Fernverkehr, die er laut Grundgesetz bereits hat, bisher aber de facto an die DB Fernverkehr delegiert hat, was ordnungspolitisch hochproblematisch ist.

Das seit der Bahnreform der Neunzigerjahre überfällige Fernverkehrsgesetz ist umzusetzen.

ZUGANG ZU FAHRZEUGEN SICHERN

DB Fernverkehr muss nicht benötigte Gebrauchtfahrzeuge mit allen notwendigen technischen Dokumentationen auf dem Markt anbieten. Auflagen, nach denen diese Fahrzeuge in Deutschland nicht eingesetzt werden dürfen, sind nicht statthaft.

Für ein konkurrenzfähiges Angebot im SPFV müssen alternative Anbieter eine „kritische Masse" an Verbindungen auf die Gleise bringen können. Dies ist auf Dauer nur mit einem entsprechend großen Fuhrpark möglich. Ein Gebrauchtmarkt für – vor allem höherwertige – Fernverkehrsfahrzeuge besteht praktisch nicht. Also ist der geordnete und regulierte Zugang zu Fahrzeugen im SPFV mindestens genau so dringend wie im Nahverkehr.

Dabei hat die DB Fernverkehr als 100%ige Tochter des Bundes weiterhin einen uneinholbaren Vorteil: Sie hat historisch bedingt als einziges Unternehmen in nennenswertem Umfang Gebrauchtfahrzeuge. Diese muss sie, wenn sie nicht benötigt werden, mit allen notwendigen technischen Dokumentationen auf dem Markt anbieten. Auflagen, nach denen diese Fahrzeuge in Deutschland nicht eingesetzt werden dürfen, sind nicht statthaft.

Es gilt aber auch, Wettbewerbsvorteile der Deutschen Bahn bei der Beschaffung von Neufahrzeugen im Fernverkehrsbereich, vor allem auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken, zu neutralisieren. Geschieht dies nicht, wird auch künftig nur die DB ein wahrnehmbares „Netz" im Fernverkehr anbieten können und Monopolist bleiben. Denkbar sind zum einen eine Beschaffungsgesellschaft des Bundes, die die Finanzierungskonditionen allen interessierten Mitbewerbern zugänglich macht.

Zum anderen könnte man die Bildung einer unternehmensübergreifenden Fahrzeuggesellschaft anstreben, an der sich verschiedene interessierte Parteien beteiligen könnten – Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughersteller, Finanzierer usw. Einzelne Betreiber könnten hier individuell konfigurierbare Fahrzeuge leasen, müssten aber nicht das volle Investitionsrisiko tragen. Angesichts der besonders hohen Investitionskosten im Fernverkehr wäre das ein gutes Werkzeug, Risiken auf mehrere Schultern zu verteilen.

TEE 2.0 UND NACHTZUGNETZ UNTERNEHMENSOFFEN ENTWICKELN

Noch immer ist kein „einheitlicher europäischer Eisenbahnraum" erkennbar. Wegen langer und unkomfortabler Fahrzeiten, vor allem aber aufgrund sehr unterschiedlicher technischer und regulatorischer Standards spielt der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr in Europa noch immer keine große Rolle. Das sollte sich ändern, denn gerade besonders klimaschädliche Kurz- und Mittelstreckenflüge könnten durch ein echtes europäisches Fernverkehrsnetz entbehrlich werden.

Deutschland hat im Rahmen seiner Ratspräsidentschaft die Schaffung eines „Trans-Europa-Express 2.0" angeregt, inklusive bereits durchgeplanten Streckennetzes als Erweiterung des Deutschland-Takts. Dieses wäre sowohl für Tageslinien- als auch für Nachtverkehr denkbar.

Die Schwäche des Konzepts ist, dass es bislang nur als Kooperationen zwischen den Staatsbahnen (allen voran DB, SNCF, SBB, ÖBB) geplant ist. Die vorgesehene Buchungsplattform ist ebenfalls nur als Zusammenschalten von bahn.de und den Buchungssystemen der Staatsbahnpartner gedacht.

Um Qualität und Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten, müssen die rudimentären Planungen konsequent weiterentwickelt werden. Dabei muss sichergestellt werden, dass Wettbewerber im Betrieb ebenfalls partizipieren können. Das kann beispielsweise durch eine wettbewerbliche Vergabe von Strecken und den regulierten Zugang von Wettbewerbsbahnen zu geeignetem Rollmaterial erfolgen.

Partizipation durch wettbewerbliche Vergabe von Strecken und den regulierten Zugang von Wettbewerbsbahnen zu geeignetem Rollmaterial.

Auch der Fahrausweisvertrieb muss fair organisiert werden. Es gilt das in den vorherigen Absätzen für Deutschland Gesagte analog für Europa.

5 Fahrausweisvertrieb liberalisieren – Für mehr attraktive Tickets von Tür zu Tür

Fahrgastinformation und Ticketverkauf werden noch immer von der DB und ihrer Vertriebstochter dominiert. Viele Diskriminierungen im Kleinen verhindern bis heute fairen Wettbewerb.

TICKETKAUF BEI ALLEN UNTERNEHMEN ERMÖGLICHEN

Das geschieht zum Nachteil der Fahrgäste, die beispielsweise oft nicht wissen, wo sie welchen Fahrausweis bekommen können. Die „Brancheninitiative gegenseitiger Verkauf" will dies endlich ändern. Sie besteht aus den DB-Gesellschaften, Wettbewerbsbahnen, Aufgabenträgern, Verkehrsverbünden sowie ihren Verbänden und hat über eineinhalb Jahre gute Fortschritte auf dem Weg zu einem diskriminierungsfreien Verkauf gemacht.

Es ist aber wichtig, das bisher Erreichte auf höherer Normebene im Gesetz festzuschreiben und gegen künftige Rückschritte abzusichern. Entscheidend sind dabei wettbewerbsfreundliche Regelungen zu Provisionen, zur Zurechnung kassentechnischer Einnahmen etc., damit die Marktöffnung nicht nur nominell erfolgt, sondern für andere Anbieter auch kommerziell attraktiv wird. Andernfalls werden sich andere Fahrausweisverkäufer – andere Verkehrsunternehmen oder spezialisierte Ticketvertreiber – nicht engagieren. Die durch den Wettbewerb zu erzielenden Vorteile aus Kundensicht würden ausbleiben.

Das bisher Erreichte muss auf höherer Normebene im Gesetz festgeschrieben und gegen künftige Rückschritte abgesichert werden.

Konkret müssen alle Fahrausweise des Bahntarifs kurzfristig zum Vertrieb durch alle Eisenbahnverkehrsunternehmen freigegeben werden. Auch die Fahrplandaten (Soll-, Prognose- und Echtzeit) sowie Auslastungs- und ähnliche Daten werden freigegeben. Umfasst sind alle Vertriebskanäle. Die Provisionen werden wettbewerbsfreundlich gestaltet.

Alle Fahrausweise des Bahntarifs müssen kurzfristig zum Vertrieb durch alle Eisenbahnverkehrsunternehmen freigegeben werden. Auch die Fahrplandaten (Soll-, Prognose- und Echtzeit) sowie Auslastungs- und ähnliche Daten werden freigegeben. Umfasst sind alle Vertriebskanäle. Die Provisionen werden wettbewerbsfreundlich gestaltet.

Regelungen zur Einnahmenaufteilung bei der Anerkennung von Fernverkehrsfahrkarten in den Zügen des Nahverkehrs werden so überarbeitet, dass keine Ausnutzung des bisherigen Monopols der DB mehr möglich ist und die Nahverkehrsunternehmen so den ihnen zustehenden Anteil des Fahrausweiserlöses gemäß ihrer Verkehrsleistung erhalten.

Es müssen alle Verkehrsunternehmen, die dies wünschen, Zugriff auf die Vertriebsinfrastruktur der Deutschen Bahn und zum DB-Tarif zu fairen, nichtdiskriminierenden und wirtschaftlich attraktiven Bedingungen erhalten.

Außerdem müssen alle Verkehrsunternehmen, die dies wünschen, Zugriff auf die Vertriebsinfrastruktur der Deutschen Bahn und zum DB-Tarif zu fairen, nichtdiskriminierenden und wirtschaftlich attraktiven Bedingungen erhalten. Die Plattform bahn.de ist durch die Namensgebung und die Monopolstellung der DB in den letzten Jahrzehnten die maßgebliche Vertriebsplattform für Bahntickets (z. B. erkennbar am enorm hohen Anteil des organischen Traffics und auch in Kundenwahrnehmung). Nicht über diese Plattform buchbar sein zu können, stellt für Eisenbahnverkehrsunternehmen einen erheblichen Wettbewerbsnachteil dar. Daher muss es in diesem Fall möglich sein, dass Wettbewerber der Deutschen Bahn ihre eigenen Tarifprodukte über die Kanäle der DB Vertrieb gegen angemessenes Entgelt verkaufen können. Dass wie bisher Angebote von Wettbewerbsbahnen auf den Bahn-Kanälen zwar angezeigt werden (und das auch nur, weil es gerichtlich erstritten wurde!), jedoch nicht gekauft werden können, muss der Vergangenheit angehören.

Um den Vertriebswettbewerb im Sinne der Verbraucher zu intensivieren, sollten auch dritte Anbieter, die nicht notwendigerweise selbst Verkehrsdienstleistungen anbieten, Fahrausweise zu fairen und nichtdiskriminierenden Bedingungen verkaufen dürfen. Bedingung ist natürlich, dass diese sich ihrerseits auf die von der Verkehrsbranche gemeinsam festgelegten Standards etwa zur Sicherheit, Kontrollierbarkeit etc. verpflichten.

BAHN.DE UND DB NAVIGATOR REGULIEREN

Die Portale bahn.de und DB Navigator müssen durch die Bundesnetzagentur reguliert werden.

Obwohl die Wettbewerber der Deutschen Bahn eigene Vertriebssysteme aufgebaut haben und dies weiter tun werden, haben die Portale bahn.de und die Smartphone-App „DB Navigator“ aufgrund der von der DB betriebenen Marktabschottung eine extrem große Marktdurchdringung erreicht, gegen die anzukommen selbst bei höchster Vertriebsqualität und Kundenfreundlichkeit kaum möglich ist. Aus Sicht fairer Wettbewerbsbedingungen muss die DB www.bahn.de allen Wettbewerbsbahnen zugänglich machen – denn auch die Wettbewerbsbahnen sind „Bahn“. Diese Änderung würde das Bewusstsein der Kunden, es mit einem Bahnsystem zu tun zu haben, stärken. Millionen Menschen werden bei dieser Änderung erstmals wahrnehmen, dass sich der Markt verändert hat.

Die Marktmacht der Portale bahn.de und des DB Navigators ist allein durch die Marktabschottung der DB in der Vergangenheit möglich geworden. Daher müssen diese beiden Vertriebskanäle, die einem natürlichen Monopol zumindest sehr nahekommen, zumindest in geeigneter Form durch die Bundesnetzagentur reguliert werden.

DEUTSCHLAND-TARIF IM NAHVERKEHR UND IM FERNVERKEHR UMSETZEN

Es muss auch der Fernverkehrstarif (heutige Preisklassen A und B) in die Hoheit der „Deutschland Tarif GmbH“ überführt werden.

Der Fernverkehrstarif, der in der öffentlichen Wahrnehmung besonders präsent ist, ist anders als der Nahverkehrstarif außerhalb von Verbünden auch nach der Gründung der „Deutschland Tarif GmbH“ (Juni 2020) noch immer ein Haustarif der Deutschen Bahn AG.

Andere Verkehrsunternehmen müssen ihn zwar anwenden, können aber kaum über ihn mitbestimmen und diesen weiterentwickeln. Die DB kann ihn weiter strategisch einsetzen. Das geschieht beispielsweise beim Einsatz von besonderen Rabattangeboten (Spar- und Supersparpreisen, zuletzt „Super Sparpreis Young“) auf Verbindungen, die vor allem von Wettbewerbsbahnen bedient werden, die gesetzlich und verkehrsvertraglich verpflichtet sind, die Produkte des Fernverkehrstarifs der DB anzuerkennen.

Dass ein Unternehmen Sonderangebote macht, diese dann aber von seinen Mitbewerbern – oder im Bruttovertrag den Aufgabenträgern – bezahlen lässt, ist inakzeptabel.

Vor allem braucht der Deutschland-Takt einen passenden Tarif, der mit Flex-Tickets und Zeitkarten die Nutzung aller Linienangebote auch unterschiedlicher Betreiber erlaubt, um die Vorteile des Taktfahrplansystems für den Kunden nutzbar zu machen.

Daher muss auch der Fernverkehrstarif (heutige Preisklassen A und B) in die Hoheit der „Deutschland Tarif GmbH“ überführt werden.

6 Infrastruktur nachhaltig managen – Mit digitaler Schiene und modernen Stationen

Der Deutschland-Takt muss nicht nur regulatorisch abgesichert werden. Er ist auch der Maßstab für den weiteren Netzausbau. Um die ermittelten Ausbauprojekte schnell angehen zu können, müssen die Titel des Bundeshaushalts entsprechend ausgestattet werden.

INSTANDHALTUNG SOWIE AUS- UND NEUBAU FÖRDERN

Bereits der Koalitionsvertrag der 19. Legislaturperiode beinhaltete ein Elektrifizierungsziel von 70 Prozent für das bundeseigene Gleisnetz. Bisher ist aber völlig unklar, wie dieses Ziel angesichts der niedrigen dafür vorhandenen Finanzmittel erreicht werden soll. Die Ausbauplanungen müssen genauer jahresscharf erfolgen und die dafür notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden. So wird auch deutlich, welche Strecken dauerhaft ohne Elektrifizierung bleiben werden. Auch diese „negative" Festlegung muss schnell erfolgen, denn erst dann können die regionalen SPNV-Aufgabenträger ihre Ausschreibungen entsprechend ausrichten und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (batterieelektrische oder Wasserstoffzüge) in Ausschreibungen vorsehen.

Angesichts der hohen Zahl amtlich festgestellter Überlastungen bei Strecken und Stationen ist es dringend notwendig, die heute vorhandenen verschiedenen Förder- und Finanzierungstöpfe besser aufeinander abzustimmen. Bisher haben die im Falle von Überlastungserklärungen vorgesehenen „Pläne zur Erhöhung der Schienenwegskapazität" kaum Besserung bringen können, weil es für den in den meisten Fällen notwendigen Infrastrukturausbau „keinen Topf" gibt – für den Bundesverkehrswegeplan sind die Projekte fast immer zu klein. Daher muss der Haushaltstitel für „kleine und mittlere Maßnahmen" dringend aufgestockt werden.

Ausbauprojekte sollten schnell angegangen und die verschiedenen Förder- und Finanzierungstöpfe besser aufeinander abgestimmt werden.

Die neue, dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) sieht erstmals zusätzliche Mittel für „kapazitätsorientiertes Bauen" vor. Damit kann DB Netz als Bauherr auch teurere Bauverfahren oder zusätzliche Bauinfrastruktur (Baugleise, Behelfsbrücken etc.) anwenden, die die Kapazität während der Bauphase erhöhen, aber das jeweilige Bauprojekt aus betriebswirtschaftlicher Perspektive teurer machen. Der Bedarf für diese Maßnahmen ist kontinuierlich zu überprüfen und anzupassen. Die Mittel für die Regionalnetze müssen erhöht werden.

„Kapazitätsorientiertes Bauen": Der Bedarf ist kontinuierlich zu überprüfen und anzupassen. Die Mittel für die Regionalnetze müssen erhöht werden.

Für die Weiterentwicklung des Netzes und der Serviceeinrichtungen muss es eine Ausbauplanung geben.

Für die Weiterentwicklung des Netzes und der Serviceeinrichtungen, wie Werkstätten und Abstellanlagen, muss es ergänzend zu den Anforderungen, die sich aus dem Deutschland-Takt-Fahrplan ergeben, eine frühzeitige und kontinuierliche Engpassdetektion und Ausbauplanung geben, die viel früher als bisher ansetzt. Sie muss in der Eisenbahnregulierung verankert werden. Im Gegenzug muss die Möglichkeit, die Nutzung von Engpässen im Netz besonders teuer zu machen, restlos entfallen. Außerdem muss Wettbewerbern und besonders Neueinsteigern der Zugang zu Serviceeinrichtungen erleichtert werden; langlaufende Nutzungsverträge müssen daraufhin überprüft werden und dürfen nicht strategisch eingesetzt werden.

Grundsätzlich müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger im SPNV besser als bisher in die Baustellenplanung einbezogen werden. Das gilt auch für die mittel- und langfristige Planung. Es muss dabei ausgeschlossen werden, dass die DB-Transportgesellschaften durch ihre engeren Beziehungen ihre Ausbauwünsche eher erfüllt bekommen als andere EVU und Aufgabenträger.

Ersatzneubauten, Elektrifizierung, neue Sicherungstechnik und Kapazitätserhöhung sollten künftig allein durch eine Plangenehmigung möglich sein.

Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes können nur dann in angemessener Zeit Nutzen bringen, wenn das Planungsrecht schnellere Genehmigungen erlaubt und die mit der Planung befassten Stellen besser ausgestattet werden. Viele Maßnahmen (Ersatzneubauten, Elektrifizierung, neue Sicherungstechnik und Kapazitätserhöhung) sollten künftig allein durch eine Plangenehmigung möglich sein.

DIGITALISIERUNG BESCHLEUNIGEN

Die Digitalisierung des Netzes muss beschleunigt werden.

Dass sich der Bund zur Digitalisierung des Netzes bekannt hat, ist ein wichtiger Meilenstein für eine grundlegende weitere Modernisierung des Systems und für mehr Kapazität. Die Bundesförderung von frequenzdurchlässigen Scheiben und neuer Zugfunkmodule und -anlagen wird dazu führen, den Mobilfunkempfang an den Zugstrecken auf ein angemessenes Niveau zu bringen.

Das Ziel, eine Vollausrüstung mit dem European Train Control System (ETCS) erst bis 2040 zu realisieren, ist viel zu wenig ambitioniert. Eine Beschleunigung ist dringend geboten.

Außerdem müssen die neuen technischen Möglichkeiten allen ihren Nutzern in gleichem Umfang zur Verfügung stehen. Die Daten, die zunächst einmal beim Netzbetreiber DB Netz anfallen, müssen auch für Zwecke anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzbar gemacht werden, etwa für Fahrerassistenzsysteme, und zwar zu Konditionen, die transparent, nichtdiskriminierend und wirtschaftlich tragfähig sind.

Die durchgreifende Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik durch digitale Stellwerke und ETCS ist einfacher, schneller und kostengünstiger möglich, wenn auf ortsfeste Signale verzichtet und die Signale gewissermaßen in die Züge verlagert werden. Gleichwohl bleibt die Signalisierung Aufgabe der Infrastruktur, für diese ist laut Grundgesetz der Bund zuständig. Er muss daher auch die für die Signalisierung notwendigen ETCS-Bordgeräte finanzieren und kann sich nicht darauf berufen, für „Fahrzeugfinanzierung" nicht zuständig zu sein. Andernfalls würde sich der Bund auf Kosten der Länder, die zumindest im SPNV die Rechnung bezahlen müssten, aus der Verantwortung stehlen.

QUALITÄT SICHERN

Haftungsrisiken aus Baustellen und Betriebserschwerniskosten der Verkehrsunternehmen, die sich aus Baustellen ergeben, müssen durch die DB Netz übernommen werden.

Anders als in anderen Branchen üblich, übernimmt DB Netz keine Haftung für Folgeschäden, die aus schlechter Infrastruktur oder unzureichendem Infrastruktur- und besonders Baustellenmanagement resultieren. In ihren AGBs ist eine Haftung nur auf grobe Fahrlässigkeit beschränkt, die vor Gericht kaum wirksam durchsetzbar ist. Im Ergebnis hat DB Netz kaum Anreize, die Qualität zu steigern, weil die Folgeschäden, welche die Eisenbahnverkehrsunternehmen etwa durch Pönale wegen Unpünktlichkeit in ihren Verkehrsverträgen leisten müssen, sie nicht belasten. Dies muss dringend geändert werden. Haftungsrisiken aus Baustellen und Betriebserschwerniskosten der Verkehrsunternehmen, die sich aus Baustellen ergeben, müssen durch die DB Netz übernommen werden. So wird der effizienteste Anreiz für besseres Baustellenmanagement gesetzt.

Die Nutzer der Infrastruktur müssen in die Entscheidungsfindung der Gesellschaften einbezogen und in die Aufsichtsräte der Gesellschaften berufen werden.

Nutzer der Eisenbahninfrastruktur sind alle Verkehrsunternehmen, keineswegs nur die Transporttöchter des DB-Konzerns. Alle sind sie an einer gleichbleibend hohen Qualität der Infrastruktur interessiert. Da die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns natürliche Monopole sind, müssen die Nutzer der Infrastruktur in die Entscheidungsfindung der Gesellschaften einbezogen werden. Das geschieht am besten, indem Vertreter aller Nutzer – und eben nicht nur der DB-Konzernschwestern – in die Aufsichtsräte der Gesellschaften berufen werden.

EFFIZIENTERE REGULIERUNG

Die Möglichkeiten der Regulierungsbehörde müssen deutlich gestärkt werden.

Zwar werden die Zugangsbedingungen und die Entgelte der Schieneninfrastrukturgesellschaften durch die Bundesnetzagentur reguliert. Die Möglichkeiten der Regulierungsbehörde sind aber sehr eng begrenzt und müssen deutlich gestärkt werden. Künftig muss es möglich sein, dass die Bundesnetzagentur aktiv Bestimmungen in den Nutzungsbedingungen ändern kann und nicht mehr nur darauf beschränkt wird, von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragte Änderungen zu genehmigen. Auch müssen Ordnungsgelder der Bundesnetzagentur gegen die EIU bei Verstößen gegen ihr eigenes Regelwerk leichter möglich werden.

ENTGELTE SENKEN

Eine Senkung der Infrastrukturnutzungsentgelte auf die Grenzkosten („unmittelbare Kosten des Zugbetriebs“) oder sogar unter dieses Niveau ist dringend notwendig.

Die Rechtsform der Aktiengesellschaften nötigen die Infrastrukturgesellschaften DB Netz und DB Station und Service dazu, Gewinne zu erzielen. Das macht den Eisenbahnverkehr unnötig teuer. Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen, ist eine kurzfristige europarechtlich mögliche – in Corona-Zeiten sogar gebotene – Senkung der Infrastrukturnutzungsentgelte auf die Grenzkosten („unmittelbare Kosten des Zugbetriebs“) oder sogar unter dieses Niveau dringend notwendig. Die fehlenden Kostendeckungsbeiträge werden aus dem Bundeshaushalt direkt geleistet.

Mittelfristig müssen die Regelungen zur „Markttragfähigkeit“ der Infrastrukturnutzungsentgelte grundlegend geändert werden, das hat spätestens die Corona-Krise gezeigt. Gerade im Schienenpersonenfernverkehr dürfen nicht allein die DB Fernverkehr und deren Kunden der Maßstab für Markttragfähigkeit und Kundenelastizitäten sein. Es braucht eine Marktsegmentierung, die den Markt realistisch abbildet (mit Low-Cost-Anbietern, Neueinsteigern etc.)

7 DB-Konzernstruktur verändern – Für ein effizientes und stimmiges Bahnsystem

Ein gutes Vierteljahrhundert nach der Bahnreform und mehr als ein Jahrzehnt nach dem Ende der Pläne für einen Börsengang ist es an der Zeit, die Struktur der Eisenbahnen des Bundes auf den Prüfstand zu stellen.

Dies gilt umso mehr angesichts der Milliardensummen, die in den integrierten Konzern fließen sollen. Schließlich sollen diese Mittel die optimale Wirkung für die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene erzielen und die Klimaziele des Bundes erreichen helfen. Folgendes muss dabei beachtet werden:

Man muss künftig klar zwischen den Monopol- und den Wettbewerbssparten der heutigen Deutschen Bahn AG unterscheiden. Außerdem muss jedem bewusst sein, dass der Verkehrsträger Schiene mehr ist als die Deutsche Bahn AG. Probleme eines Unternehmens sind nicht die Probleme eines Verkehrsträgers. Und die Wettbewerber müssen in der Debatte gehört werden, denn sie können praktische Probleme ohne Rücksicht auf die Konzerndisziplin benennen und so wesentliche Hinweise geben, die aus dem DB-Konzern selbst nicht kommen.

GEWINNABFÜHRUNGS- UND BEHERRSCHUNGSVERTRÄGE BEENDEN

Um Quersubventionierungen zwischen den Monopol- und Wettbewerbsbereichen ab sofort auszuschließen, werden die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge innerhalb des DB-Konzerns gekündigt.

Um Quersubventionierungen zwischen den Monopol- und Wettbewerbsbereichen ab sofort auszuschließen, werden die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge innerhalb des DB-Konzerns gekündigt. Dieses ist die absolute Kernmaßnahme, weil der „Verschiebebahnhof" zwischen dem Monopol- und dem wettbewerblichen Bereich das zentrale Hindernis für den fairen Wettbewerb auf der Schiene in Deutschland ist. Zwar wird durch viele Normen versucht, eine Quersubventionierung des Transportsektors durch den Infrastruktursektor zu vermeiden. Aber diese Normen bleiben lückenhaft und sind selbst mit gewaltigem Aufwand praktisch nicht kontrollierbar. Darauf hat auch der Bundesrechnungshof wiederholt hingewiesen.

Ein Ende der Verträge würde endlich die notwendige Transparenz zur tatsächlichen wirtschaftlichen Lage der einzelnen Konzernsparten liefern. So erhielte die Politik Hinweise zur zukünftigen Konfiguration der einzelnen Konzerngesellschaften bzw. -sparten, sowohl im Hinblick auf die optimale Leistungserbringung als auch auf eine sparsame Haushaltsführung.

MONOPOL- UND WETTBEWERBSBEREICHE KONSEQUENT TRENNEN

Monopol- und wettbewerbliche Funktionen innerhalb des heutigen Konzerns müssen eindeutig einzelnen Gesellschaften und diese entsprechenden Vorstandsressorts zugeordnet werden.

Derzeit sind auch innerhalb der einzelnen Gesellschaften und Vorstandsressorts Monopolbereiche und Unternehmen(steile), die im Wettbewerb stehen, bunt gemischt, was eine effiziente Ausrichtung am Bundesinteresse (Monopolbereich) oder an den Erfordernissen des Marktes (Wettbewerbsbereich) de facto unmöglich macht. Monopol- und wettbewerbliche Funktionen innerhalb des heutigen Konzerns müssen daher eindeutig einzelnen Gesellschaften und diese entsprechenden Vorstandsressorts zugeordnet werden. Das für Infrastruktur zuständige Vorstandsmitglied darf nicht gleichzeitig für das Konzernlobbying zuständig sein.

Das Bahnstromnetz muss gesellschaftsrechtlich vom Energieversorger getrennt werden.

Obwohl die DB Energie nach eigenen Angaben der fünftgrößte Stromversorger in Deutschland ist, ist das Unternehmen nicht gesellschaftsrechtlich in seine Rollen als Stromlieferant und Bahnstromnetzbetreiber getrennt. In den vergangenen Jahren hat das zu vielen Ineffizienzen und zu drastischen Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten anderer Bahnstromanbieter und der Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt. Um dies künftig auszuschließen, muss das Bahnstromnetz gesellschaftsrechtlich vom Energieversorger getrennt werden.

Erst danach können die bereits im Koalitionsvertrag der 19. Legislaturperiode vorgesehenen, aber bisher nicht umgesetzten Satzungsänderungen vorgenommen werden. Die geplante stärkere Orientierung an volkswirtschaftlichen, gemeinwohlorientierten Kriterien kann sich aber nur auf die Monopolbereiche erstrecken. Bei den Wettbewerbsbereichen soll der Bund die Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer zugunsten des Wettbewerbs setzen.

MONOPOLGESELLSCHAFTEN FUSIONIEREN

Die Monopolfunktionen Gleisnetz, Stationen und das Bahnstromnetz werden in einer gemeinsamen Gesellschaft zusammengefasst.

In einem weiteren Schritt werden dann die Monopolfunktionen Gleisnetz, Stationen und das Bahnstromnetz in einer gemeinsamen Gesellschaft zusammengefasst. Idealerweise sollte sich diese in direktem Bundesbesitz befinden.

So können heutige überflüssige, dysfunktionale Schnittstellen reduziert werden und der Bund kann seine „volkswirtschaftlichen Ziele" am besten verwirklichen.

ENGAGEMENT DES BUNDES ZEITNAH WIEDER ZURÜCKFÜHREN

Der Rückzug des Bundes aus DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo und DB Vertrieb muss erfolgen.

Staatsbeteiligungen in Krisensituationen werden als vorübergehende Maßnahme konzipiert. Da die im Juli 2020 beschlossene Kapitalaufstockung für die Deutsche Bahn AG explizit mit den negativen Konsequenzen der Corona-Pandemie begründet wird, ist es nur angemessen, dass diese neuerliche staatliche Beteiligung nach Abklingen dieser Folgen wieder beendet werden muss. Da die Eigenkapitalerhöhung zudem explizit für die im Wettbewerb stehenden Transporttöchter gedacht ist, muss der Rückzug des Bundes aus diesen Gesellschaften erfolgen, vor allem aus DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo und DB Vertrieb. Das fordern auch die einschlägigen Rechtsakte.

Nach einer gewissen Zeit müssen also Unternehmensanteile im Wert von fünf Mrd. Euro an den Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, DB Cargo AG sowie DB Vertrieb veräußert werden.

„SYSTEMVERBUND BAHN“ ZUM „SYSTEMVERBUND SCHIENE“ AUSWEITEN

Alle Netznutzer, auch die Wettbewerbsbahnen, müssen in Strukturen eines Systemverbundes einbezogen werden.

Um ihr Kerngeschäft in Deutschland von ihren Auslandsaktivitäten abzugrenzen, bemüht die Deutsche Bahn oftmals den Ausdruck „Systemverbund Bahn“ für die deutschen Aktivitäten. Dabei vermischt sie aber immer bewusst Monopol- mit Wettbewerbsgesellschaften. Aus Sicht der Wettbewerber ist es sehr sinnvoll, die Zusammenarbeit der fragmentierten Unternehmen des Bahnsektors an vielen Stellen (wieder) zu intensivieren.

Dies muss aber so geschehen, dass nicht die DB-Verkehrsgesellschaften allein Vorteile aus einer engen Zusammenarbeit mit den Infrastrukturgesellschaften ziehen können. Vielmehr müssen alle Netznutzer, auch die Wettbewerbsbahnen, in Strukturen eines „Systemverbundes Schiene“ einbezogen werden.

8 Das Potenzial der Bahn entfalten – Fairer Wettbewerb mit Auto und Flugzeug

Auf die bisher gezeigte Weise muss und kann sich der Verkehrsträger Bahn verbessern. Nicht zuletzt der faire intramodale Wettbewerb hilft, schlummernde Potenziale der Schiene voll zu entfalten. Dazu gehört aber auch, dass der Schiene im intermodalen Wettbewerb, also gegenüber den anderen Verkehrsträgern, nicht ständig neue Fesseln angelegt werden.

EISENBAHNSPEZIFISCHE GEBÜHREN UND BÜROKRATIE REDUZIEREN

Es sollen nur noch die Gebühren anfallen, die es analog auch bei anderen Verkehrsträgern gibt.

In den vergangenen Jahren sind die Gebühren, die spezifisch den Verkehrsträger Bahn belasten, an vielen Stellen gestiegen. Das betrifft Gebühren für Sicherheitsbescheinigungen und die Überprüfung der Sicherheitsmanagementsysteme der Bahnen. Gebühren für die Verfahren vor der Bundesnetzagentur gehören ebenso dazu wie für Einsätze der Bundespolizei. Grundlage ist jeweils die Vorstellung, dass jede „individuell zurechenbare Leistung“ auch einen Preis haben müsse und von den vermeintlichen Veranlassern zu zahlen sei. Wichtig ist aber der Vergleich: Für alle diese Gebührentatbestände gibt es auf der Straße keine Entsprechung – sie gelten allesamt als hoheitliche Aufgaben. Daher muss das Bundesgebührengesetz entsprechend geändert werden. Es sollen nur noch die Gebühren anfallen, die es analog auch bei anderen Verkehrsträgern gibt.

FINANZKREISLÄUFE UMSTELLEN

Von „Straße finanziert Straße“ zu „Verkehr finanziert Verkehr“.

Der 2011 bei den Lkw-Mauteinnahmen eingeführte Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“ muss durch „Verkehr finanziert Verkehr“ ersetzt werden. Nur so kann ein Umsteuern hin zu mehr Verkehr auf der Schiene gelingen, andernfalls gibt es nur ein sehr teures „more of the same“. Die Schweiz macht es mit ihrer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) vor: Einnahmen aus der dortigen Lkw-Maut fließen in einen überjährigen Fonds, aus dem neben Straßen- auch Schienenprojekte finanziert werden.

UMWELTSCHÄDLICHE SUBVENTIONEN ABSCHAFFEN, DEKARBONISIERUNG FÖRDERN

Umweltschädliche Subventionen im Verkehr wie das Dieselprivileg müssen abgeschafft werden. Die Mehreinnahmen des Staates bieten den finanziellen Handlungsspielraum für die Forcierung einer nachhaltigen Verkehrswende.

Umweltschädliche Subventionen im Verkehr wie das Dieselprivileg müssen abgeschafft werden.

Anstelle einer erneuten Abwrackprämie für Autos muss die Neubeschaffung neuer Schienenfahrzeuge mit Mehrsystem-, Batterie- oder Wasserstoffantrieb sowie die dafür notwendige Infrastruktur durch den Bund gefördert werden. Die Umsetzung solcher Projekte muss vom Bund mit entsprechender Priorität vorangetrieben werden.

Schienenfahrzeuge mit Mehrsystem-, Batterie- oder Wasserstoffantrieb sowie die dafür notwendige Infrastruktur müssen durch den Bund gefördert werden.

STEUERN UND ABGABEN REFORMIEREN

Darüber hinaus bedarf es einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen für eine intermodale Verkehrspolitik im Sinne der Verkehrswende, wie die weitere Reduktion der Trassen- und Anlagenpreise, die Befreiung der Bahnen von der Stromsteuer, die Senkung der EEG-Umlage für elektrisch betriebene Züge und die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßenkategorien. Die steuerliche Ungleichbehandlung zwischen internationalem Luft- und Zugverkehr muss beendet werden.

Es sind Maßnahmen nötig, wie die Reduktion der Trassen- und Anlagenpreise, die Befreiung der Bahnen von der Stromsteuer, die Senkung der EEG-Umlage für elektrisch betriebene Züge und die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßenkategorien.

„MASTERPLAN VERKEHR“ ENTWICKELN

In den vergangenen Jahren haben erst der „Masterplan Schienengüterverkehr“ und danach der „Masterplan Schiene“ die Ideen der Branche zusammengebracht und viele einzelne Zukunftskonzepte entwickelt. Was aber noch schmerzlich vermisst wird, ist ein „Masterplan Verkehr“, der endlich verkehrsträgerübergreifende Ziele formuliert, darunter konkrete Änderungen im Modal Split. Dieser muss mit entsprechenden Maßnahmen und Meilensteinen zur Zielkontrolle untersetzt werden.

Ein „Masterplan Verkehr“ ist nötig, der endlich verkehrsträgerübergreifende Ziele formuliert,

9 Mehr Wettbewerb und Innovationen für eine nachhaltige Verkehrswende – Bahnpolitik der 20. Legislaturperiode

Die 19. Legislaturperiode hat mit der Besinnung auf die Bedeutung der Klimaschutzpolitik einen wichtigen Schritt nach vorn gemacht und gezeigt, dass die Eisenbahn ein wichtiger Teil der Lösung ist.

Was die Stärkung der Bahn als Verkehrsträger angeht, hat die 19. Legislaturperiode also die Frage nach dem „Ob“ beantwortet. Die 20. Legislaturperiode muss sich dem „Wie“ widmen.

Dabei müssen Konflikte auch innerhalb der Eisenbahnbranche gelöst werden. Fragen der Marktordnung dürfen nicht nur andiskutiert werden, sondern müssen nun auch entschieden werden.

mofair ist der Überzeugung, dass das wahre Potenzial der Eisenbahn am besten genutzt wird, wenn man sie im intermodalen Wettbewerb mit Straße und Schiene stärkt.

Um das zu rechtfertigen, muss die Eisenbahn ihre Stärken aus sich selbst heraus ausspielen. Dies gelingt nur mit einem geordneten, fairen und Innovationen fördernden Wettbewerb auf den Gleisen.

Impressum

Herausgeber
mofair e.V.
Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin

TEL +49 (0)30 53149147–0
FAX +49 (0)30 53149147–2
info@mofair.de
mofair.de

Verantwortlich im Sinne des Presserechts
Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer

Fotos
Adobe Stock: S. 2, 4, 11, 16, 20, 24, 39
GettyImages: Titel, Rückseite, S. 8
iStock Photo: S. 33
Shutterstock: S. 29, 33

Idee, Konzept, Gestaltung
Schütz Brandcom GmbH
Agentur für Markenkommunikation
schuetz-brandcom.de

Redaktionsschluss
November 2020

Druck
XXX

FORDERUNGEN
ZUR BUNDES-
TAGSWAHL 2021