



Es geht bei der Bahnreform II auch darum, den Umgang mit der Eisenbahninfrastruktur zu regeln.

## Bahnreform II

# Baustein für mehr Schienenverkehr

In letzter Zeit ist öfter der Begriff Bahnreform II zu hören. Er stand zum Beispiel im Wahlprogramm der Grünen zur Bundestagswahl und auch etliche Verbände im Eisenbahnsektor verwenden ihn. Was ist darunter zu verstehen?

Zum einen soll der Begriff verdeutlichen, dass er in der Tradition der Bahnreform (I) von 1994 steht. Die Bahnreform ist eine Erfolgsgeschichte, hat sie doch den Wettbewerb auf der Schiene deutlich erhöht. Es sind aber schon 1994 etliche Anknüpfungspunkte für eine weitere Bahnreform angekündigt und vorbereitet worden, wie zum Beispiel die Infrastrukturfinanzierung, aber auch die Beseitigung intermodaler Wettbewerbsnachteile. Inhaltlich sind darunter die Beseitigung der Defizite der ersten Bahnreform und das Nachjustieren von Fehlentwicklungen in den letzten 23 Jahren zu verstehen.

Da ist zum einen das häufig im Zuge der Bahnreform II fallende Schlagwort „Trennung von Netz und Betrieb“. Dabei geht es darum, den Umgang mit der Eisenbahninfrastruktur zu regeln. Bei der Trennung von Netz und Betrieb geht es nicht um eine Strukturdiskussion und eine simple Zerschlagung der Konzernstrukturen der Deutschen Bahn AG (DB). Viel

wichtiger als die Struktur ist das Ziel, das mit der Infrastruktur erreicht werden soll. Ziel sollte doch eine Schieneninfrastruktur sein, die es ermöglicht, mehr Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Dafür sind die Planung, der Bau und der Betrieb an verkehrlichen Wirkungen auszurichten. Schieneninfrastruktur gehört zur Daseinsvorsorge des Staates, so wie auch das Straßennetz.

### Öffentlich und privatwirtschaftlich

Zurzeit ist die Verantwortung für die Infrastruktur mit ihren Teilen Schienennetz, Bahnhöfe, Bahnstromversorgung und Umschlagterminals unter dem Dach der Deutschen Bahn AG als DB Netze angesiedelt. Damit ist die DB nach wie vor ein integrierter Konzern mit Infrastruktur- und Transportbereichen. Es gibt in der Unternehmensorganisation Grenzen und ein Eisenbahnregulierungsgesetz sowie eine Bundesnetz-Agentur, die

über die Einhaltung dieser Grenzen wacht. Die Ziele für den Bereich Infrastruktur werden, wie es in einer privatwirtschaftlichen Aktiengesellschaft üblich ist, durch den Vorstand gesetzt. Da allerdings die Finanzierung zu 95 Prozent durch den Bund erfolgt, werden hier durch den Finanzier über den Bundesverkehrswegeplan und die auf diesem fußenden Schienenwegeausbaugesetze Projektvorgaben gesetzt. Die konkrete Umsetzung erfolgt dann aber durch die DB Netz AG nach Konzernvorgaben.

### Verschieben von Haushaltstiteln

Ein durch den Eigentümer vorgegebenes Ziel ist die Erwirtschaftung einer Rendite von zurzeit 500 Millionen Euro. Diese Rendite soll dann wieder in die Infrastrukturfinanzierung einfließen. Das ist ein unsinniges Verschieben von einem Haushaltstitel in den nächsten. Ein weiterer Punkt ist die Art und der Umfang, wie Trassenpreise erhoben werden. Für jeden Meter auf der Schiene ist ein Trassenpreis zu entrichten. Straßennaut gibt es nur für einige Lkw auf einigen wenigen Straßen. Pkw und Busse zahlen gar nichts. Trassenprei-

se werden darüber hinaus auf Vollkostenbasis erhoben. Rund ein Fünftel der angerechneten Kosten sind Kapitalkosten auf vorher vom Steuerzahler finanzierte Schieneninfrastruktur. Hier ist der Gesetzgeber gefordert, das Trassenpreisregime in Deutschland auf neue Füße zu stellen. Dann könnte auch ein erheblicher Teil der Regulierungsmechanismen entfallen und Trassenpreise müssten nicht gesenkt werden, was bisher noch nicht die Zustimmung der Regulierungsbehörde findet.

### Trennung in der Entscheidungsbefugnis

Auch Betrieb, Bauen und Unterhalt werden wirtschaftlich nach Konzernvorgaben optimiert. Maßgeblich muss auch hier die verkehrliche Notwendigkeit und Wirkung sein. Dies gilt ganz besonders für die Organisation der Bau- und Unterhaltstätigkeit, die sich nicht nach den Erfordernissen der im Konzernverbund tätigen Operateure richten darf, die trotz einer formalen wirtschaftlichen Trennung in Entscheidungen einfließen. Eine mögliche Organisationsform wäre eine gemeinnützige Aktiengesellschaft (gAG) oder eine gemeinnützige GmbH (gGmbH). Dies ist auch innerhalb des DB Konzerns möglich. Vorrangig ist allerdings erst eine konkrete Festlegung der Ziele, dann die Befreiung der DB Netze von der Gewinnorientierung – und erst dann ist die Strukturdiskussion zu eröffnen.

### Forschung und Entwicklung

Ein weiteres Versäumnis der Bahnreform von 1994 ist der Bereich Forschung und Entwicklung. Im DB-Gründungsgesetz wurde die Überführung vieler Funktionen der Behördenbahn geregelt. Vergessen wurde der Bereich, den die Bundesbahnenzentralämter (BZA – Deutsche Bundesbahn) oder die Versuchs- und Entwicklungsstellen (VES – Deutsche Reichsbahn) abgedeckt hatten. Die dort geleistete Arbeit für die Entwicklung des Gesamtsystems Schiene wird seither nicht mehr offen für

alle Marktteilnehmer abgedeckt. Die DB-Systemtechnik ist Teil der DB AG und damit Teils eines – wenn auch des größten – Marktteilnehmers. Sie kann und will nicht die Forschungs- und Entwicklungstätigkeit für die gesamte Bahnbranche übernehmen und die Ergebnisse offen für alle zur Verfügung stellen.

Hier ist der Gesetzgeber gefragt, diese Lücke zu schließen. Er muss Forschungs- und Förderstrukturen bilden, die offen für alle Marktteilnehmer sind und nicht durch einen dominiert werden. Erste Ansätze hierzu finden sich im Masterplan Schienengüterverkehr, der zum Ende der 18. Legislaturperiode im Juni 2017 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlicht wurde. Es ist jetzt wichtig, wie dieser Masterplan in der kommenden Legislaturperiode umgesetzt wird.

### Wie starten?

Wie kann nun eine Bahnreform II begonnen werden? Ein guter Weg war bei der ersten Bahnreform die Bildung der Regierungskommission Bahn. Hier wurde von 1989 bis 1992 die Bahnreform vorbereitet. Diesen Weg könnte man wieder beschreiten. Experten aus verschiedenen Bereichen sollten hier die jetzt noch zu regelnden Punkte ermitteln und Lösungsansätze entwickeln. Da der Umfang einer Bahnreform II nicht mehr so groß wie bei der Bahnreform 1994 ist, könnte diese Arbeit sicher in zwei Jahren abgeschlossen sein, sodass es noch in der 19. Legislaturperiode bis Sommer 2021 gelingen könnte, eine Bahnreform II per Gesetz zu verabschieden. In der Bündelung in einer Bahnreform II könnten einige seit 1994 erforderlich gewordene Prozesse und Organisationen wieder entschlackt werden, zum Beispiel der bürokratische Moloch Eisenbahnregulierungsgesetz. Dies würde das Gesamtsystem Bahn vereinfachen und transparenter machen. Letztlich könnte eine kluge Bahnreform II ein Baustein dafür sein, dass tatsächlich Verkehre auf die Schiene verlagert werden.

Jürgen Tuscher



### Wettbewerber-Report Eisenbahn 2017/18 vorgestellt

Neben den bisherigen Herausgebern, mofair e.V. und NEE e.V., ist der VPI das erste Mal Mitherausgeber des alle zwei Jahre erscheinenden Wettbewerber-Reports Eisenbahn. Am 10. Oktober 2017 stellten Stephan Krenz, Präsident mofair, Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender NEE, und Malte Lawrenz, Vorsitzender VPI, in Berlin den Wettbewerber-Report 2017/18 vor. Alle Unterlagen zum Wettbewerber-Report Eisenbahn 2017/18 finden Sie auf der VPI-Website ([www.vpihamburg.de/downloads](http://www.vpihamburg.de/downloads)).



Von links nach rechts: Malte Lawrenz, Stephan Krenz, Ludolf Kerkeling.

### VPI-Geschäftsstelle personell verstärkt

Ab 1. November 2017 hat Malte Lawrenz seine Tätigkeit als hauptamtlicher Vorsitzender in der VPI-Geschäftsstelle aufgenommen. Damit ist ein erster Schritt in Richtung der weiteren Professionalisierung der Arbeit des VPI getan.

### Save the date

Das VPI-Symposium 2018 findet am 9. Januar 2018 traditionell im Hotel Hafen Hamburg statt. Schwerpunkt werden Digitalisierung und Telematik im Schienengüterverkehr sein.

Am Vorabend an gleicher Stelle lädt der VPI zum Neujahrsempfang 2018 ein. Einladungen und Programme werden rechtzeitig versandt und auf der VPI-Homepage veröffentlicht.