

Investitionen in und Finanzierung von Schieneninfrastruktur – Bahnreform 3.0

Stellungnahme zur Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages zum Thema „Verkehrsinfrastruktur“ am 13.4.2011

von Michael Holzhey, KCW GmbH, Partner

Ausgangssituation: Hoffnungsträger Schiene...

In der Fachöffentlichkeit herrscht Konsens, dass die Mehrzahl der Megatrends dem Schienenverkehr erfreulich gute Wachstumschancen beschert. Insbesondere im Marktsegment des Schienengüterverkehrs (SGV) ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass sich die globale Arbeitsteiligkeit der Prozesse weiter ausdifferenziert, in deren Folge die Handelsströme und Transportketten bis auf weiteres ungebrochen zunehmen.

Aufgrund der zentralen Lage in der Mitte Europas hat diese Entwicklung für Deutschland zur Folge, dass die heimischen Verkehrswege nicht nur durch den nationalen Quell-/Ziel-Verkehr, sondern vor allem auch wegen der Transitfunktion in den kommenden Jahren an die Belastungsgrenze getrieben werden. Für die Schiene liegt hierin „mehr Lust als Last“, da vor allem der Seehafenhinterlandverkehr hohen Steigerungsraten entgegenseht, was den Systemstärken der Eisenbahn in die Hände spielt, indem die Tonnage an einem Ende der Transportkette gebündelt bereitgestellt wird.

Auch der Personenverkehr der Schiene hat Wachstumspotenzial, jedoch auf deutlich niedrigerem Niveau. Im Nahverkehr steigen die Fahrgastzahlen überall dort erheblich, wo Verkehrsleistungen im Wettbewerb vergeben werden und moderne Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Dagegen fällt der Erfolg im Personenfernverkehr bescheiden aus, insbesondere in Relation zum hohen Mitteleinsatz zugunsten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs.

...stößt an seine Grenzen

Damit die Schiene ihre Wachstumschancen wahrnehmen kann, muss die Schlüsselressource – die Schieneninfrastruktur – in hinreichender Kapazität („Trassenmenge“) und Betriebsqualität zur Verfügung stehen. Sollte die Investitionspolitik der letzten 20 Jahre allerdings auch

künftig fortgesetzt werden, wird die Wachstumsstory der Schiene in naher Zukunft abrupt enden.

Bereits heute weist das Schienennetz zahlreiche Engstellen auf, die den Leistungszuwachs zu begrenzen drohen. Ausdruck dessen ist die zunehmende Zahl der als überlastet erklärten Streckenabschnitte. Nachdem der SGV 2010 mit 107,3 Mrd. tkm Verkehrsleistung bereits rund 60% des krisenbedingten Einbruchs wettmachen konnte, dürfte die Rekordmarke von 2008 (115,7 Mrd. tkm) spätestens 2012 überschritten werden. Unter Ausnutzung weiterer Reserven sehen Fachleute die absolute Aufnahmegrenze des Bestandsnetzes bei etwa 130 bis 140 Mrd. tkm. Den Flaschenhals bilden die Magistralen (Nord-Süd-Achse Hamburg/Bremen – Hannover – Würzburg – München/Passau; gesamtes Rheintal Rhein-Ruhr bis Basel) einschließlich ihrer Knoten. Nadelöhre wie das Harburger Kreuz (Hamburg) verursachen inzwischen Trassenkonflikte zwischen Personennah- und Güterverkehr, die die Politik und Netzbetreiber vor die Entscheidung stellen, wem der Vorzug einzuräumen ist.

Diese Effekte werden exponentiell bis 2015 und erst recht danach zunehmen, wenn der Bund seine Investitionspolitik nicht sehr bald fundamental umsteuert. Die aktuelle Liste der geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen über die Neu- und Ausbauprojekte beansprucht ein Mittelvolumen von rund 8 Mrd. Euro für den Zeitraum 2011 bis 2020, wenn die 2010 festgestellten Mehrkosten der NBS Wendlingen – Ulm von 890 Mio. Euro eingerechnet werden. Das korrespondierende Bedarfsplanbudget des Bundes wird bis 2020 maximal 12 Mrd. Euro kumuliert betragen. Ich halte einen Plafond von 10 Mrd. Euro für realistischer, da die Mechanik der Schuldenbremse in Kombination mit der nächsten Konjunkturdelle alle Gebietskörperschaften zu erheblichen Sparanstrengungen nötigen wird. Bei durchschnittlicher Teuerung und Anpassung der vielfach veralteten Kostenwerte zeichnet sich ab, dass die Haushaltsmittel des Bundes schon heute bis 2020 vollständig absorbiert sind. Projekte, die zur Zeit keine Finanzierungsvereinbarung vorweisen können, werden bis 2020 nicht ernsthaft begonnen werden können, von Symbolmaßnahmen abgesehen.

Diese Perspektive ist für den SGV, aber auch für das Gesamtsystem insofern bedrückend, als die gegenwärtige Priorisierung der Bedarfsplanprojekte in hohem Maße politischen Kriterien folgt, nicht jedoch dem verkehrlichen Bedarf des Marktes. Allein die beiden teuersten Vorhaben (VDE 8.1/8.2 Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig und Stuttgart 21 mit Wendlingen – Ulm, sofern es tatsächlich gebaut würde) binden Mittel in Höhe von offiziell rund 5 bis 6 Mrd. Euro, real wegen der sicheren Kostensteigerung der NBS Wendlingen – Ulm von mindestens 7 bis 8 Mrd. Euro. Dies bedeutet, dass 7 bis 8 Jahresetats in Neu- und Ausbauprojekte zu fließen drohen, die dem Schienengüterverkehr keinen einzigen Tonnenkilometer Zuwachs einbringen. Kostspielige Bauten, die

hinterher von einem bzw. bestenfalls 3 ICE pro Stunde und Richtung befahren werden, werden sichtbar ineffizient genutzt, wenn an anderen Engstellen des Netzes wie z.B. im Rheintal oder zwischen Fulda und Bebra 12 bis 15 Züge in der gleichen Zeiteinheit Trassen benötigen.

Die vorgenannten Beispiele verdeutlichen, dass die Investitionspolitik der Schiene nicht in erster Linie an zu gering dotierten Budgets krankt (sofern die Bundeshaushaltlinie für Schieneninvestitionen verlässlich bei mind. 4 Mrd. Euro liegt), sondern an der falschen Verwendung der Mittel. Auch die Straße leidet unter diesem Systemmangel, wie der Bau vieler fragwürdiger Ortsumgehungen zeigt. Das Missverhältnis zwischen Aufwand und verkehrlichem Ertrag wirkt sich bei Schienenprojekten jedoch kritischer aus, weil die mittlere Projektgröße ungleich größer ist. Wenige Fehlentscheidungen können den Etat so stark blockieren, dass für die sinnvollen Projekte über Jahre kaum etwas abfällt.

Die Ursachen der Fehlsteuerung sind vielschichtig und sprengen den Rahmen dieser Stellungnahme. Auf ihren Kern reduziert liegt das Hauptproblem darin, dass die Anforderungen an eine nachhaltige, auf 30 oder mehr Jahre ausgerichtete Investitionspolitik quer zum Tagesgeschäft, d.h. den kurzfristigen Interessen der beiden wichtigsten Entscheider (Bahnvorstand eines integrierten DB-Konzerns, auf Zeit gewählte Bundes- und Landespolitik) liegen. Diese Fehlanreize sind systemisch angelegt und im Grundsatz parteipolitisch neutral.

Was muss sich ändern, damit der Schienenverkehr wachsen kann?

Der Koalitionsvertrag der schwarz-gelben Bundesregierung bietet aus bahnpolitischer Sicht an vielen Stellen eine **exzellente Grundlage**, um das System Schiene voranzubringen. Entscheidend ist, ihn möglichst „eng am Text“ umzusetzen, insbesondere im Hinblick auf die Strukturfragen wie die Netzunabhängigkeit. Positive Ansätze sind dem Vernehmen nach im neuen AEG-Entwurf erkennbar (Einführung Beschluskammer bei Bundesnetzagentur, Prinzip der „Kosten effizienter Leistungserbringung“ als Regulierungsmaßstab), an den zentralen Stellen wie der Kappung der Gewinnabführung der DB-EIU und deren Entherrschung zeichnet sich aber ein Stillstand ab. Solange dieser nicht überwunden wird, können alle anderen Maßnahmen zwar einen Fortschritt bedeuten, ohne aber „des Pudels Kern“ zu erreichen.

Im Weiteren werden die wichtigsten Änderungsbedarfe kurz skizziert.

1. BVWP-Methodik

Die derzeit geltende Methodik des BVWP ist nicht geeignet, die realen Kosten und Nutzen der Bedarfsplanprojekte der Schiene abzubilden. Insbesondere die Leitwegeermittlung, die von den echten Trassenpreisen und deren Struktur abstrahiert, erweist sich als Schwachpunkt, ebenso die Wahl einiger Annahmen in

Relation zu tatsächlichen Entscheidungsparametern in der eisenbahnbetrieblichen Praxis. Es ist nicht nachvollziehbar, warum auf der NBS Wendlingen – Ulm künftig 16 leichte Güterzüge zwischen 460 und 618 t fahren sollen, wenn der Trend im SGV seit 20 Jahren in die andere Richtung verläuft und sogar die wenigen Parcel-InterCitys auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg schwerer werden (und langsamer fahren). Kein EVU könnte es sich leisten, einen mit maximal 8 bis 10 Wagen behängten Zug (618 Tonnen) auf die NBS mit steilerem (!) Profil zu schicken, wenn nebenan die Altstrecke über die Geislinger Steige flacher ist, dadurch bei gleicher Zugkraft mehr Wagen befördert werden können, sie weniger Energiekosten verursacht und ihr Trassenpreis geringer ist.

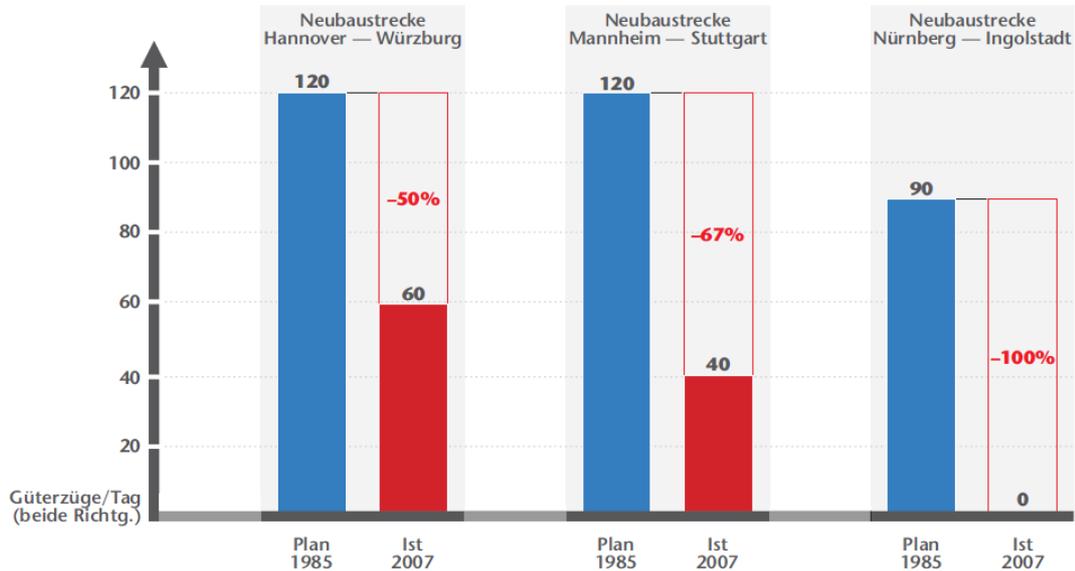
Die heutige Methodik wendet eine Deltabetrachtung (Änderungen im Plan- zum Bezugsfall) für behauptete Verkehrsverlagerungen an, deren Kriterien in der umgekehrten Blickrichtung nicht in der Lage sind, den Status quo zu erklären. Wären also die für die Zukunft angenommenen Effekte in der Vergangenheit eingetroffen, wäre die Schiene seit 1992 und davor „überannt“ worden. Dies war nachweislich nicht der Fall.

Es ist zu begrüßen, dass die Methodik derzeit neu ausgeschrieben wird und einer gründlichen Revision unterzogen werden soll. Meines Erachtens sollte die gesamte Nutzen-Kosten-Rechnung auf eine betriebliche Analyse umgestellt werden, die die Engpässe in fehlende Trassenkapazitäten übersetzt. Wenn der Schienenverkehr eine Existenzberechtigung hat, was hiermit unterstellt sei, müssen die gravierendsten Flaschenhälse jene mit der besten Wirtschaftlichkeit sein.

Allerdings ist zu konstatieren, dass der politische Wille sich über jedes objektive Verfahren hinwegsetzen kann. So ist methodisch nicht erklärbar, warum in der im November 2010 veröffentlichten Neubewertung der BVWP-Projekte die Mottgers-Spange in der Hauptrechnung zum Nutzen-Kosten-Koeffizienten herausgenommen wurde, obwohl es seit jeher Gesetz ist, den Zielzustand aller Projekte simultan zu betrachten, also nicht über die Wahrscheinlichkeit der Umsetzbarkeit von Einzelvorhaben zu spekulieren. Offensichtlich war es das Ziel, den stark gefährdeten Nutzen-Kosten-Wert der umstrittenen NBS Wendlingen – Ulm zu stabilisieren, der ohne den Kunstgriff der leichten Güterzüge und mit Mottgers bei 0,92 gelegen hätte. Damit wäre das Projekt zuwendungsrechtlich nach der Bundeshaushaltsordnung durchgefallen.

Der erhebliche Aufwand zur Bewertung von Investitionsvorhaben ist entbehrlich, wenn die Wirtschaftlichkeit einzelner Projekte vom Ergebnis her definiert wird. Deutschland kann es sich

wirtschaftspolitisch nicht länger leisten, Zugzahlen für Hochgeschwindigkeitsstrecken anzusetzen, die lediglich dazu dienen, die Nutzen-Kosten-Wert über 1,0 zu halten.



Quelle: UBA-Studie 2010, Schienennetz 2025/2030, S. 130

2. Neupriorisierung der Bedarfsplanprojekte:

Sollen künftig verkehrlich sinnvolle Projekte an die Spitze der Prioritätenliste rücken, ist es aus Budgetgründen unerlässlich, unproduktive Leuchtturmvorhaben zu streichen. Zu diesen zählen Stuttgart 21 in Kombination mit NBS Wendlingen – Ulm, die Y-Trasse zwischen Hamburg/Bremen und Hannover sowie die Fehmarnbeltquerung. Bei allen drei Projekten steht der immense Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Verkehrsnutzen.

Der Lackmustest für die Nachfrageorientierung und Lernfähigkeit der Investitionspolitik ist in der **Y-Trasse** zu sehen. Sie stellt ein Planungsfossil der späten 1980er Jahre dar, das zu einer Zeit entwickelt wurde, als die Renaissance des SGV nicht zu erahnen war. Selbst wenn nun die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit auf $V_{\max} = 250$ km/h gesenkt und eine Ostumfahrung Hannovers zwischen Isernhagen und Lehrte gebaut würde, änderte dies nichts an der Fehlkonzeption des Projektes. Die prognostizierten Zuwächse von 200 Güterzügen auf Bremen/Bremerhaven/JadeWeserPort und 200 Zügen aus Hamburg bis etwa 2025 lassen sich nicht mit einer Trasse abfangen, die auf die Bedürfnisse des Fernverkehrs ausgerichtet bleibt, während die Entlastung für den SGV maximal 50% der benötigten Mehrkapazität beträgt. Bereits der Ansatz ist verfehlt, die Kapazi-

tätsengpässe in der Lüneburger Heide zu wännen, während die tatsächlichen Probleme im Knoten Hannover und den anschließenden Laufwegen durch Deutschland beheimatet sind.

Zur verkehrlichen Ineffektivität kommt erschwerend hinzu, dass das Projekt mindestens 4 Mrd. Euro kosten wird und damit selbst im Bestfall nicht vor 2025 fertig gestellt ist – wenn der Markt bereits davongelaufen und das Netz kollabiert sind. Da die Y-Trasse erneut ein „Alles-oder-nichts-Projekt“ ist, tritt die – bescheidene – Entlastung erst mit dem Tag der Schlüsselübergabe ein, vorher wird keine einzige Trasse hinzugewonnen. Norddeutschland steht in den nächsten fünf Jahren vor der Entscheidung, mit einem Kraftakt das Richtige anzustoßen (Ausbau mehrerer Bestandsstrecken wie Rotenburg – Verden, Amerika-Linie [die aus methodisch falschen Gründen aussortiert wurde], Uelzen – Stendal) oder aber auf eine Lösung wie das Y zu setzen, die das schienenseitige Wachstum der Häfen verlässlich abwürgt.

In der Gesamtschau ist es notwendig, auf eine Änderung der Planungs-, Bau- und Betriebsphilosophie als Grundlage der künftigen Investitionspolitik hinzuwirken. Anstelle der Prestigevorhaben ist eine Politik der kleinen, unspektakulären, aber beharrlichen Schritte gefragt. Ausgehend von einem Masterplan, der ergebnisoffen ein Zielnetz im Dialog mit den Nutzern entwickelt, müssen Maßnahmen ergriffen werden, die die engsten Flaschenhälse vorrangig weiten. Handlungskriterium muss allein der Zugewinn an Trassenkapazität sein, nicht der politische Prestigefaktor.

Sinnvolle Ansätze gibt es genügend, z.B. das Wachstumsprogramm der DB AG als Fortsetzung des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr, die VDV-Listen der Einzelmaßnahmen als Ergebnis der Nutzerbefragung oder die KCW-Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes. In dieser schlagen wir vor, sechs Korridore zu bilden, entlang derer die Investitionen konzentriert werden, entweder an der Engstelle selbst oder aber in Form von Bypassen (siehe nachstehende Abbildung).

3. Finanzierung

Weil die Finanzierung der Schieneninfrastruktur sich aus mehreren Quellen speist, auf mehrere Aufgaben (Investition, Instandhaltung, operativer Betrieb) erstreckt und zahlreiche Akteure involviert sind, können isoliert herausgegriffene Maßnahmen nur an den Symptomen kurieren, nicht aber die fehlerhafte Statik des Gesamtsystems heilen. Notwendig ist ein Bündel institutioneller Änderungen, das dem Anspruch einer „Bahnreform 3.0“ gerecht würde. Bei Lichte besehen handelt es sich jedoch in vielem nur um die Vollendung der Bahnreform 1.0, deren Ziele und Instrumente ab 1999 systematisch ins Gegenteil verkehrt wurden. Im Einzelnen sind zu nennen:

- *Gewinnabführung der DB-EIU kappen/stärkere Netzunabhängigkeit:* Die Absicht des Koalitionsvertrags, die Gewinnabführung der EIU an die DB-Holding zu unterbinden, Doppelmandate zu untersagen und die Leitung der EIU unabhängiger zu machen, ist der Schlüssel zu einer erfolgreicherer Bahnpolitik, weshalb sie konsequent verfolgt werden muss. Es ist nicht nachvollziehbar, warum ein weitgehend steuerfinanziertes Schienennetz 8% Kapitalrendite auf die „Eigenmittel“ für den Konzern abwerfen soll, wenn der Bund bzw. die Gesamtheit der Steuerzahler die Renditeerwartung an die ihnen gehörende volkswirtschaftliche Ressource bestimmen können.

Erschwerend kommt hinzu, dass der Bahnvorstand die Gewinne zweckungebunden dort hin lenkt, wo die höchste Rendite winkt. Betriebswirtschaftlich ist dies legitim, volkswirtschaftlich jedoch kontraproduktiv. Da Infrastrukturprojekte in dem Ranking alternativer Ausgabevorhaben die letzten Plätze einnehmen, reduziert die DB AG ihre Eigenmittel bei den EIU auf das Allernotwendigste. Vorplanungen von Infrastrukturprojekten finden seit langem nicht mehr statt. Der Bund als Hüter der Verkehrspolitik schädigt sich mit dieser Haltung letztlich selbst. Sichtbar wird dies z.B. bei Konjunkturprogrammen, wenn alle Beteiligten Mühe haben, in kurzer Zeit hinreichend vorgeplante Projekte zusammenzustellen und kostbare Mittel in der Vergangenheit an die Straße flossen.

Die Argumente gegen die stärkere Netzunabhängigkeit sind vorgeschoben. So zeigt schon der heutige Cash-Flow der EIU, dass sie sich autonom refinanzieren könnten, erst recht gälte dies unter den künftigen Gewinnerwartungen, die allerdings darauf abzielen, den weiteren Kurs des Konzerns zu finanzieren. Auch der Hinweis auf die hohe Verschuldung der EIU ist kurios, da der Bund diese Last so oder so trägt. Solan-

ge Deutschland kreditwürdig bleibt, kann das Netz in jeder Aufstellung finanziert werden.

- *DB-Eigenmittelquote für Neu- und Ausbauprojekte muss mindestens 10% betragen/Bund muss Kostenbeteiligung deckeln:* Die Bahnreform 1994 sah vor, die Höhe der Eigenmittelbeteiligung der DB AG an den Infrastrukturinvestitionen daran zu knüpfen, wie hoch ihr wirtschaftliches Interesse an einer Strecke ist. In der Folgezeit hat es die DB AG geschafft, diese Beteiligung de facto auf nahe null Prozent abzusenken, so dass sie keinen Abschreibungsaufwand tragen muss. Die ökonomische Schenkung der Strecken übt erhebliche Fehlanreize aus. Sie ist ein maßgeblicher Grund dafür, dass teure Hochgeschwindigkeitsstrecken in der Diskussion bleiben und ökonomische Fehlentscheidungen wiederholt werden. Auch die lange Bauzeit steht in einem Zusammenhang zu den falschen Preissignalen (wenngleich es weitere Gründe gibt). Es ist nicht einsehbar, warum der Fernverkehr auf der angeblich europaweit dringlichen Strecke wie NBS Wendlingen – Ulm nicht wenigstens 10% der Investitionssumme in Form von Abschreibungsaufwand schultern können soll.

Wie heilsam die Kostendeckelung des Bundes ist, zeigen die Erfahrungen mit den Vorhaben Köln – Rhein/Main, Nürnberg – Ingolstadt – München und Berliner Hauptbahnhof. In allen drei Fällen vereinbarte der Bund eine absolute Kostengrenze, oberhalb derer die DB AG sämtliche Mehrkosten auffangen musste. Der Bund sollte daher diese Regelung dringend wiederbeleben.

- *Planungskostenpauschale differenzieren:* Aus DB-Papieren geht hervor, dass die Planungskostenpauschale derzeit 17% beträgt und perspektivisch auf 18,3% angehoben werden soll. Beide Ansätze sind als Pauschalierung viel zu hoch. Planer bestätigen in vertraulichen Unterredungen, dass alles über 10% begründungsbedürftig sei. Der Verdacht dränge sich auf, dass der Löwenanteil der Pauschale auf den großen Fixkostenapparat der DB ProjektBau entfällt, ehe die tatsächliche Projektplanung beginnt. Auch die pauschale Kopplung an die Bausumme setzt Fehlanreize. Vorzuziehen wäre eine Regelung, die 10% garantiert, während übersteigende Beträge gesondert nachgewiesen werden müssen. Stünde die DB AG im Wettbewerb zu anderen Projekt- und Netzbetreibern, würde die Planungsqualität einem Benchmarking zugänglich.
- *Trassenpreisstruktur anreizkonform ändern:* Das gegenwärtige Trassenpreissystem begünstigt den Fernverkehr, während der preisunsensible SPNV der Länder über Gebühr abgeschöpft

wird. Zwar zahlt der ICE absolut höhere Entgelte, doch der relativ geringe Abstand steht in keinem verursachungsgerechten Zusammenhang zu den gruppenspezifischen Kosten. Auch diese Verzerrung trägt dazu bei, dass teure Projekte immer wieder aufgelegt werden.

- *Revision der Regionalisierungsmittel für klaren Schnitt nutzen:* Der SPNV zahlt mittlerweile deutlich mehr als 3 Mrd. Euro für Trassen und Stationen. Damit fließen zwischen 40 und 50% der Regionalisierungsmittel vom Bund über die Länder an das Bundesunternehmen DB AG zurück, mit steigender Tendenz. Diese gigantische Umverteilungsmaschinerie steht in deutlichem Widerspruch zu den Entflechtungsbemühungen nach dem Vorbild der Föderalismuskommission und wirft die Frage auf, welchen Sinn sie haben soll, wenn die Länder Mittel in Milliardenhöhe lediglich durchreichen. Soll die Verausgabung eine Lenkungswirkung entfalten, eröffnen sich zwei Möglichkeiten:
 - Entweder werden die Länder gestärkt, indem sie z.B. im Wege der Auftragsverwaltung die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung überwachen bzw. regionale Netzteile herauslösen und von Dritten bewirtschaften lassen können.
 - Oder der Bund übernimmt die Aufgabe und die Mittel in Gänze, so dass die Länder ausschließlich für den Verkehrsbetrieb **auf** der Schieneninfrastruktur verantwortlich sind.
- *Bedarfsplanmittel für NE-Bahnen öffnen:* Der Koalitionsvertrag sieht vor, die rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur jenseits der DB AG zu schaffen. Diese Absicht ist zu unterstützen, weil die bisherige Praxis verkehrspolitisch antiquiert ist. Nicht die eigentumsrechtliche Verfasstheit von EIU ist verkehrspolitisch bedeutsam, sondern die verkehrliche Relevanz eines Projektes aus Bundessicht. Wer das Netz oder die Strecke betreibt, ist zweitrangig. Der bis dato in Rede stehende Mittelansatz von 50 Mio. Euro p.a. kann ein Einstieg sein, sollte aber zeitnah ausgeweitet werden. Insbesondere im Hinterland der Seehäfen stehen NE-Bahnen wie die Elbe-Weser-Verkehrsbetriebe oder die OHE mit ihren Schienenwegen zur Verfügung, die zur Entlastung des DB-Netzes beitragen können.
- *Sonderetat Güterverkehr:* Soll die Absicht unterstrichen werden, in Zukunft Investitionsmittel ausschließlich nach dem Kriterium des verkehrlichen Bedarfs auszureichen, erscheint es sinnvoll, diesen Etatposten von der bisherigen Praxis abzugrenzen, z.B. als Untertitel des VIFG-Etats. Auch wenn

Haushälter diesen Schritt prinzipiell kritisch beäugen, ist er zum Zweck der politischen Selbstbindung sinnvoll.

4. Netzbetrieb

Der Bund sollte zeitnah dazu übergehen, die Aufgabe des Netzbetriebs nicht ausschließlich dem Monopol der DB AG zu überlassen. Auch hier regt der Koalitionsvertrag zu Recht an, bei regionalen Schienenstrecken Betreibermodelle unter Einbindung Dritter zu erproben. Dort liegen erhebliche Potenziale brach, die zu erschließen Voraussetzung ist, die NetZRänder dauerhaft zu erhalten. Zudem muss der Bund ein Interesse haben, durch Marktvergleichspreise und Best Practice die DB AG unter Rechtfertigungsdruck zu setzen.