

Berlin, 22. November 2024

Jetzt umsetzen: Bahnreform, Infrastrukturfonds und Trassenpreisreform – Input für das Wahlprogramm der Freien Demokraten

Sehr geehrter Herr Djir-Sarai,

im Wahlkampf 2021 legte die FDP ein ausführliches Reformpaket zur Eisenbahn in Deutschland vor. Mit der Bereitstellung von mehr Bundesmitteln für die überfällige Schienennetzsanierung, der Erhöhung der Lkw-Maut und der Öffnung des Finanzierungskreislaufs Straße wurden dann auch erste Schritte gegangen. Allerdings sind diese – angesichts der bestehenden verkehrspolitischen Herausforderungen und der eigenen Ansprüche der FDP – bei weitem nicht ausreichend. Denn die zusätzlichen Mittel sind noch nicht angekommen, während die Qualität der Schieneninfrastruktur weiter einbricht. Gleichzeitig explodieren die Trassenpreise auf der Schiene, so dass diese voraussichtlich bereits 2025 die Erhöhungsrates der Lkw-Maut erreichen. Die DB AG und ihr Eigentümer leiden weiterhin unter erheblichen Ineffizienzen und entziehen sich Steuerung und Reform. Zudem drohen Milliardenzahlungen wegen Nichteinhaltung der europäischen Klimaziele im Verkehr, zusätzlich zu den steigenden Klimafolgeschäden.

Im Folgenden möchten wir mit Hinweisen für das Wahlprogramm Ihrer Partei ausdrücklich Bezug auf Ihre Vorhaben aus dem April 2021 nehmen. Wir möchten betonen, dass die volkswirtschaftlich sinnvolle Stärkung der Schiene im Verkehr und besonders im Güterverkehr nicht durch eine einzelne Maßnahme, sondern nur durch Verbesserungen bei Infrastruktur, Rahmenbedingungen, Innovationsförderung und einer Bahnreform zusammen erreicht werden kann und nicht durch kontraproduktive Maßnahmen unterlaufen werden darf. Das Bundesverkehrsministerium hat es leider innerhalb von drei Jahren nicht vermocht, ein Konzept vorzulegen, wie die gemeinsamen verkehrspolitischen Ziele der Regierungsparteien umgesetzt werden sollen. Wir schlagen vor diesem Hintergrund vor:

1. Eisenbahn marktorientiert und effizient organisieren

„Der Staat soll sich in Form einer bundeseigenen Infrastrukturgesellschaft Schiene einzig und allein auf die Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur und auf die Überwachung eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene konzentrieren.“ – [FDP Fraktion](#), 2021

Es ist höchste Zeit, das natürliche Monopol der Schieneninfrastruktur aus dem DB-Konzern herauszulösen und in ein effizient gesteuertes, gemeinwohlorientiertes Bundesunternehmen zu überführen. Die von Volker Wissing forcierte Verschmelzung der DB Netz AG und der DB-Bahnhofstochter zur DB InfraGO AG hat in dieser Hinsicht [keine nennenswerten Verbesserung](#) erbracht. Die DB als mit Abstand größtes Eisenbahnunternehmen, das bisher betrieblichen Wettbewerb und 90 Prozent der Eisenbahninfrastruktur unter einem Dach betreibt, verfehlt seit vielen Jahren ihre Ziele. Ungeachtet der unzureichenden Mittelausstattung seitens des Bundes ist die DB für die schlechte Performance des Verkehrsträgers Schiene maßgeblich mitverantwortlich. Die jüngsten Berichte des Bundesrechnungshofes zeigen, dass die Bundesregierung keine ausreichende Kontrolle über die DB AG und die ihr zur Verfügung gestellten Mittel hat.

„Die Infrastruktur soll von den DB-Verkehrsunternehmen getrennt und die Verkehrsgesellschaften DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo privatisiert werden.“ – [FDP Fraktion](#), 2021

Faire intramodale Wettbewerbsbedingungen gehören zu den zentralen Rahmenbedingungen für erfolgreichen und klimafreundlichen Schienengüterverkehr. Der Wettbewerb mit und zwischen privaten Güterbahnen hat zu einem spezialisierten, kundenorientierten und kompetitiven Markt geführt. Das Beihilfeverfahren der EU gegen die DB Cargo, das einen Ausgleich der DB Cargo-Verluste durch den Konzern ab 2026 nicht mehr zulässt, könnte unseres Erachtens nach die noch bestehenden Wettbewerbsverzerrungen beenden und ist daher konsequent zu Ende zu führen.

2. Investitionsfonds für Eisenbahninfrastruktur auflegen

„Mit dieser Infrastrukturgesellschaft wird ein Infrastrukturfonds geschaffen, der Planungssicherheit durch konjunkturunabhängige Investitionen ins Schienennetz ermöglicht.“ – [FDP Fraktion](#), 2021

Eine überjährige Infrastrukturfinanzierung, etwa in Form eines Schieneninfrastrukturfonds mit [festgelegten Finanzierungsquellen](#), ist weiterhin Voraussetzung für einen

funktionierenden Verkehrsmarkt. Die volatilen Finanzierungskonzepte und Haushaltsdebatten der laufenden Legislatur und der letzten Jahrzehnte führten häufig zu Planungsunsicherheiten, Verzögerungen und finanziellen Verwerfungen. Aktuell droht, ähnlich wie nach der Finanzkrise, ein Bruch bei langfristig geplanten, dringend überfälligen Investitionen in die Steigerung der Kapazität. Dagegen könnte eine abgesicherte, überjährige Finanzierung den Bundesverkehrswegeplan von einer Wunschliste in ein effektives Planungsinstrument verwandeln und die bisher noch nicht definierten Etappen im Deutschlandtakt-Konzept zuverlässig umsetzen. Vor allem beim Neu- und Ausbau muss, wie angekündigt, mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden.

3. Deutschlandtakt-Konzept entwickeln

Als langfristige Leitstrategie für Ausbau und Entwicklung des deutschen Schienennetzes müssen wir die Idee des Deutschlandtakt-Konzepts, den fahrplanbasierten Infrastrukturausbau, weiterverfolgen. Ziel muss es sein, binnen einer Generation den Nachholbedarf abzubauen und das deutsche Schienennetz in die Spitzengruppe der europäischen Eisenbahnnetze zu bringen. Dabei sind kurzfristige Engpassbeseitigungen das A und O, zudem muss intensive Instandhaltung eine weitere Verschlechterung verhindern und an den neuralgischen Punkten eine Zustandsnote von 2,0 erreicht werden. Parallel braucht es einen beschleunigten Neu- und Ausbau, die effiziente Erneuerung der Funk-, Leit- und Sicherungstechnik und eine Digitalisierung und Automatisierung des Betriebs, um mehr Kapazität zu schaffen. Der angestrebte Wachstumskurs des Schienenverkehrs muss in ambitionierten Etappen und einem in größeren Abständen fortgeschriebenen Zielfahrplan realisiert werden.

4. Trassenpreissystem reformieren

„Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit sollen die Trassenpreise deutlich gesenkt werden.“ – [FDP Fraktion](#), 2021

Das [Trassenpreissystem muss grundlegend reformiert](#) und damit planbar und transparent gestaltet werden. Die in der jetzigen Legislatur massiv ausgeweitete Infrastrukturfinanzierung durch Eigenkapitalerhöhungen bei der Deutschen Bahn AG lassen wegen des hierfür nicht gedachten Mechanismus im Eisenbahnregulierungsgesetz die Trassenpreise ohne Verbesserung der Netzqualität jedes Jahr um Größenordnungen zwischen 30 und 50 Prozent ansteigen. Ohne Systemkorrektur leiden darunter nicht nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern im Fall des Schienengüterverkehrs auch die verladende Industrie und das Klima, weil die Schiene gegenüber der Straße an Wettbewerbsfähigkeit verliert. Die FDP-Forderungen nach Senkung der Trassenpreise auf Grenzkosten und ein Ende des Renditeanspruchs durch den Netzbetreiber wurden in den letzten drei Jahren

nicht umgesetzt, dabei ist dies notwendiger denn je. Zudem bezahlt die Schiene bisher als einziger Verkehrsträger die Betriebskosten ihrer Infrastruktur komplett selbst – technologieneutral ist das nicht.

5. Fairen intermodalen Wettbewerb ermöglichen

Externe Kosten unterschiedlicher Verkehrsträger müssen sich auch im Wettbewerb zwischen Straße und Schiene abbilden. Dazu gehört eine europäische Bepreisung aller externalisierten Kosten, effektive Kontrollen im Straßengüterverkehr, die die Umsetzung von Sozial- und Sicherheitsbestimmungen auf der Straße auf das Niveau der Schiene anheben und der Abbau der klimaschädlichen Begünstigungen des Straßengüterverkehrs. Die jährlich [zweistelligen Milliardenbeträge](#) aus staatlichen Begünstigungen sollten dem Schieneninfrastrukturfonds zugeführt werden.

6. Digitalisierung mit mehr Tempo vorantreiben

„Am eklatantesten ist der Widerspruch zwischen digitalem Anspruch und analoger Wirklichkeit gegenwärtig bei der Schieneninfrastruktur.“
– [FDP Fraktion](#), 2021

Der amtierende Bundesverkehrsminister hat es nicht geschafft, das lange angekündigte Moderne Schiene Gesetz rechtzeitig vorzulegen. Der genaue Inhalt ist bisher nicht bekannt, dem Vernehmen nach sollte es allerdings unter anderem Regelungen um die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik der Schiene treffen. Ihre drei Jahre alte Analyse des Digitalisierungsstandes des deutschen Schienennetzes ist daher nach wie vor korrekt. Die nächste Bundesregierung muss hier dringend eine Trendwende einleiten. Gebraucht wird eine verlässliche Infrastrukturplanung mit gesicherter Finanzierung, die fünf Jahre im Voraus Investitions- und Planungssicherheit für Unternehmen über die Inbetriebnahme des European Train Control System (ETCS) schafft. Gleichzeitig ist eine Förderung, die in ausreichender Höhe Umrüstung von Fahrzeugen ermöglicht und eine Koordinierungsstelle, die Infrastruktur- und Fahrzeugumrüstung synchronisiert, notwendig. Zudem muss, in Zusammenarbeit mit den europäischen Partnern, eine gemeinsame ETCS-Systemversion festgelegt und über mehrere Jahre stabilisiert werden, damit ETCS auch wirklich ein europäisches System wird.

Die 113 Mitglieder der GÜTERBAHNEN sind weiterhin überzeugt, den Anteil der Schiene im Güterverkehrsmarkt bis 2030 auf 25 Prozent und bis 2035 auf 35 Prozent steigern zu können, wenn der Bund notwendige Voraussetzungen schafft. Ihre Leistungsfähigkeit haben die kundenorientierten und innovativen privaten Schienengüterverkehrsunternehmen, die bereits 56 Prozent des deutschen Schienengüterverkehrs betreiben, unter Beweis gestellt.

Wir würden uns freuen, wenn Sie die oben genannten Punkte in Ihrem Wahlprogramm berücksichtigen und im Regierungsfall umsetzen. Wir stehen jederzeit für einen weiteren Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer



Neele Wesseln
Geschäftsführerin