

Gesetz zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs

Stellungnahme für den Verkehrsausschuss
des Deutschen Bundestags
zur Sitzung am 1. Juli 2009

24. Juni 2009
Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S.
Starenweg 11a . 82194 Gröbenzell
Tel.: 08142-53477, Fax: -593426
kd.bodack@gmx.de

Inhalt

| | |
|-------------------------------------------------|----|
| Die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs | 3 |
| DB Fernverkehr 1996/97, Netzgrafik | 4 |
| DB Fernverkehr 2009, Netzgrafik | 5 |
| Erschließung der Oberzentren | 6 |
| Ergänzendes Fernverkehrsnetz | 7 |
| Fernverkehr 2012, Netzgrafik | 8 |
| Abschätzung der notwendigen Hauhaltsmittel | 9 |
| Integraler Taktfahrplan | 10 |
| Konsequenzen für „mehr Verkehr auf der Schiene“ | 10 |
| Qualitätsmerkmale der Züge | 11 |
| Korrekturen im Gesetzentwurf | 11 |
| Durchführung des Gesetzes | 12 |

Die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs

Die Entwicklung des Fernverkehrs der DB AG spiegeln die folgenden Daten:

| | 1994/95 | 2000 | 2006 |
|-------------------------------------------|---------|-------------|-------------|
| Zugleistungen Mio.Zugkm/Jahr (2) | 166 | 176 | 152 |
| Fahrgäste Mio.P/Jahr (1) | 139 | 145 | 120 |
| Personenkilometer Mio.Pkm/Jahr (1) | 34,8 | 36,2 | 34,5 |
| <i>Prognose von 1992 Mio.Pkm/Jahr (3)</i> | | <i>42,7</i> | <i>48,8</i> |

In Anbetracht massiver Investitionen in Neubaustrecken, den Ausbau vorhandener Strecken und der Beschaffung weiterer 199 ICE-Triebzüge erscheint die aus den genannten Daten ableitbare Bilanz katastrophal: Die Leistungen der Züge sind gegenüber 1994 reduziert, es reisten 2006 13,7% weniger Fahrgäste als 1994.

Den Mehrleistungen der neuen ICE-Züge steht ein stärkerer Abbau der Zugleistungen im lokbespannten Zugverkehr auf den konventionellen Strecken gegenüber; die zweifellos auf den Neubaustrecken erreichten Zuwächse werden überkompensiert durch dramatische Rückgänge auf den übrigen Fernstrecken. Es stellt sich damit die Frage, ob die über 100 Mia.Euro Zuwendungen (4), die die DB AG für Investitionen vom Bund seit 1994 erhalten hat, sinnvoll verwendet wurden.

Diese Entwicklung finden sich bestätigt in den Netzgrafiken des Fernverkehrs, die eine deutliche Konzentration auf wenige Magistralen erkennen lassen, während weite Räume, selbst Ballungsgebiete, mehrere Großstädte und sogar eine Landeshauptstadt gar nicht mehr im Fernverkehr bedient werden.

Dabei muss auch die Entwicklung im Nahverkehr der DB AG und der übrigen Bahnen betrachtet werden:

| | 1994/95 | 2000 | 2006 |
|--------------------------------------------------|---------|-------------|-------------|
| Zugleistungen Mio.Zugkm/Jahr (2)* | 481 | 613 | 654 |
| Fahrgäste Mio.P/Jahr, alle Bahnen (1) | 1369 | 1855 | 2103 |
| Personenkilometer Mio.Pkm/Jahr, alle Bahnen (1) | 30,3 | 39,2 | 44,3 |
| <i>Prognose nur DB AG, 1992 Mio.Pkm/Jahr (3)</i> | | <i>38,9</i> | <i>41,7</i> |

* Werte aus (2) ergänzt um die Leistung anderer Bahnen, für 2006 Anteil von 16% der aller Zugkm

Der erreichte Anstieg der Personenkilometer entspricht sehr gut der Prognose, wenn man die Leistungen der anderen Bahnen berücksichtigt. Der Zuwachs kann primär eindeutig auf die Bestellung wachsender Zugleistungen seitens der Länder zurückgeführt werden: Die DB AG erhielt für den Nahverkehr 4,2 Mia.Euro Bestellerentgelte, das sind im Durchschnitt 7,64 Euro je Zugkm bzw. 2,38 Euro/Fahrgast.

Die Daten zeigen als wesentliche Ursache für die enttäuschende Entwicklung die mangelhafte Angebotsentwicklung im Fernverkehr: Das substanzielle Wachstum im Nahverkehr wurde maßgeblich durch die massive Steigerung der Zugleistungen erreicht, die allerdings erheblich öffentliche Mittel erfordern. Dabei zeigt ein Vergleich mit anderen Ländern, dass die Bahnen der Schweiz, Schwedens, Frankreichs und Österreichs teilweise erheblich geringere öffentliche Mittel je Leistungseinheit Ptkm erfordern (4).

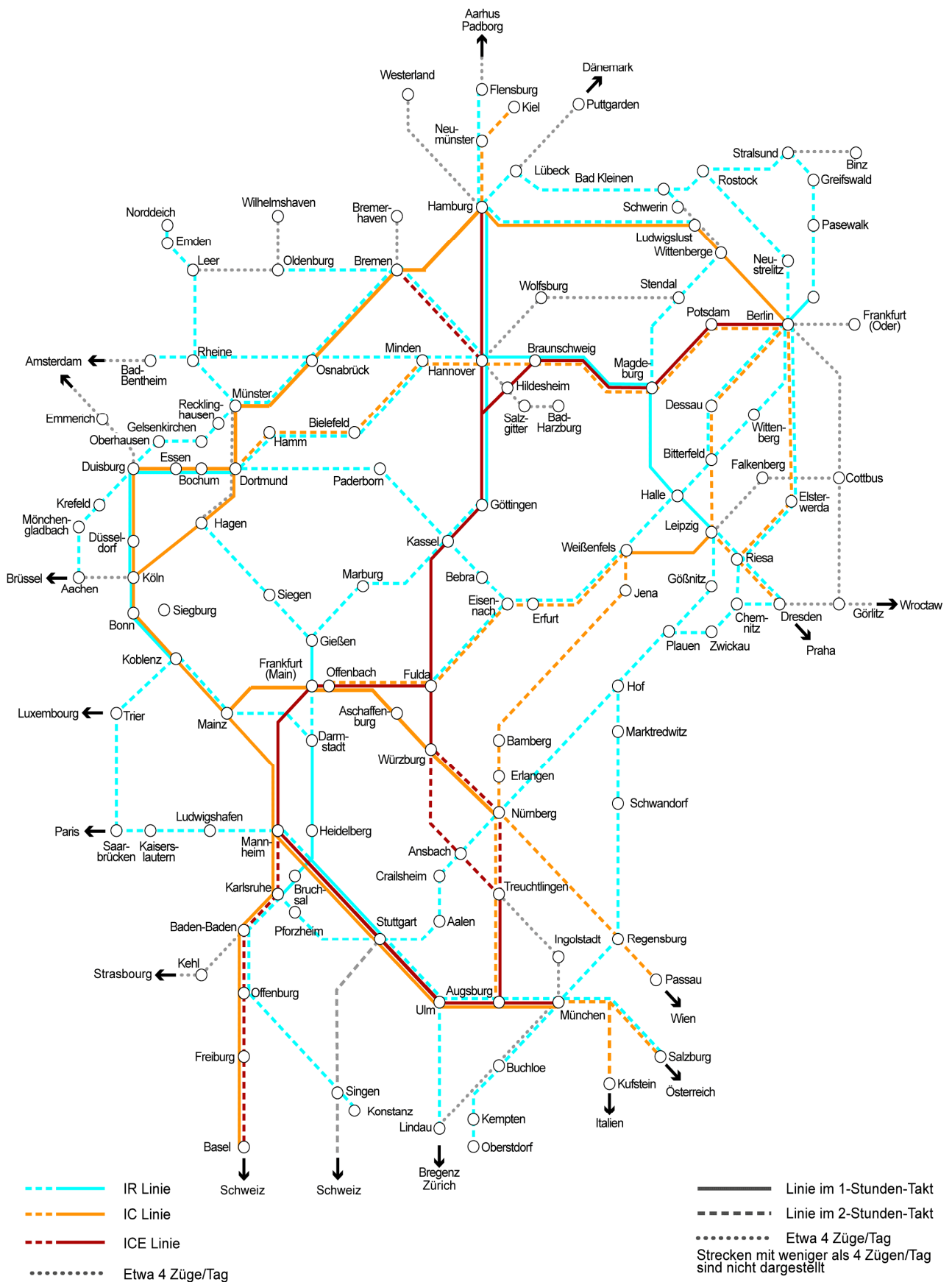
(1) Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Verkehr in Zahlen 2007/2008

(2) Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten der genannten Jahre

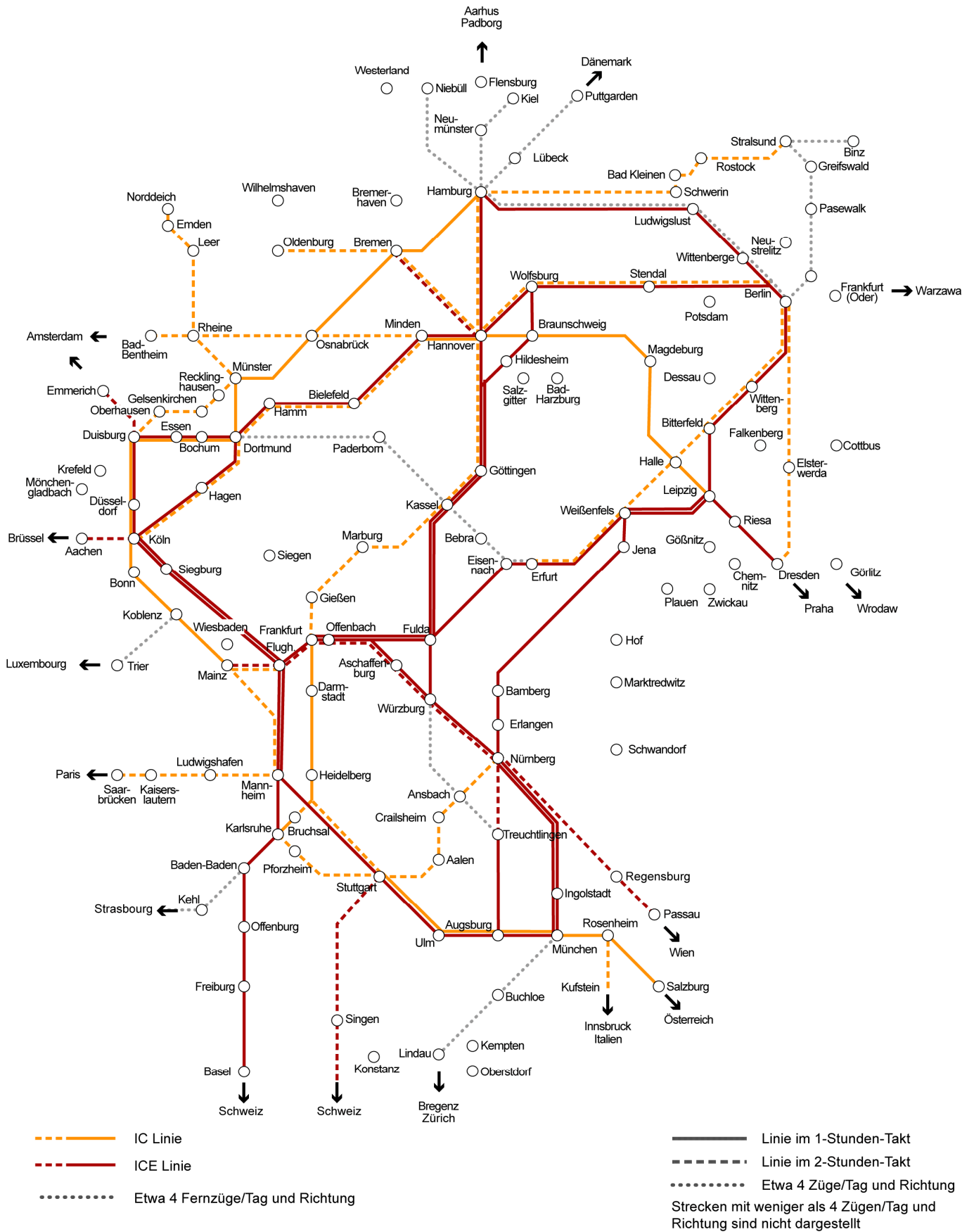
(3) Sitzung des Aufsichtsrats am 9. April 1992

(4) Booz/Allen/Hamilton: Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“, 1. März 2006

Fernverkehr der DB AG 1996/97



Fernverkehr der DB AG 2009



Erschließung der Oberzentren

Als „Oberzentrum“ werden im Rahmen der Raumordnung diejenigen Orte definiert, die besondere Funktionen für Mittel- und Unterzentren leisten. Die Kriterien für die Definition eines „Oberzentrums“ weichen in den einzelnen Bundesländern in Details ab. In einzelnen Fällen fungieren zwei Nachbarorte als „Doppelzentrum“, sie werden im Folgenden mit nur einem Städtenamen genannt und sollten sinngemäß mit nur einem Bahnhof im Fernverkehr bedient werden. Für das Oberzentrum Lörrach wird der Bahnhof Basel Badischer Bahnhof akzeptiert.

In der Bundesrepublik Deutschland gibt es unter der genannten Bedingung 105 Oberzentren.

Davon sind unter den Bedingungen des Gesetzentwurfs 72 bedient, 33 sind es nicht. Gravierend erscheint vor allem die Nichtbedienung

- von Potsdam (zugleich Landeshauptstadt) – das Bundesland Brandenburg hat überhaupt keine Fernverkehrsbedienung im Sinne des Gesetzentwurfs!),
- des Wirtschaftsraums Friedrichshafen-Ravensburg, von Wilhelmshaven und Bremerhaven,
- der Großstädte Chemnitz, Mönchengladbach und Krefeld, die je über 200 Tausend Einwohner haben,
- des relativ bevölkerungsreichen Gebiets Plauen – Chemnitz – Gera.

Andererseits gibt es in Bayern derzeit nicht bediente Oberzentren, die knapp unter 50 Tausend Einwohner haben und daher ein nur relativ geringes Potenzial für Schienenpersonenfernverkehr haben dürften, das sind:

› Die 6 Oberzentren: Amberg, Coburg, Hof, Memmingen, Straubing, Weiden.

Die derzeit nicht bedienten Oberzentren waren bis zum Jahr 2000 mit wenigen Ausnahmen mit InterRegio-Zügen, in der Regel im Zwei-Stunden-Takt erschlossen (5). Dieses Zugsystem hatte 24 Linien, bot täglich etwa 440 Züge und hatte (1998) 68 Mio Fahrgäste, das waren 40% aller Fernverkehrsreisenden im Netz der DB AG.

Das System wurde schrittweise von 1999 bis 2006 abgeschafft, 10 der Linien wurden in IC-Linien umgewandelt, die übrigen wurden durch zusätzlich bestellte Leistungen seitens der Länder durch Regional-Express-Linien ersetzt.

Durch diese Maßnahmen wurde die Bedienung der betroffenen Regionen in aller Regel merklich verschlechtert:

- Die Regional-Expresslinien sind kürzer und oft nicht länderübergreifend, daher erfordern Fernreisen häufigeres Umsteigen,
- Durch Umsteigen entstehen meist längere Fahrzeiten,
- Der Zwang, IC-Züge und/oder auf Teilstrecken ICE-Züge zu benutzen, führt zu höheren Fahrpreisen,
- Die Möglichkeit, Plätze zu reservieren, gibt es in Regional-Expresszügen nicht,
- Weiträumige durchgehende Verbindungen mit Fahrradmitnahme gingen verloren,
- Wichtige Komfortmerkmale für Fernreisen, wie Abteile, Gepäckabstellflächen, Koffer-taugliche Gepäckablagen, Garderoben, Plätze mit Tischen, Kindersitze fehlen in Regional-Expresszügen,
- Speisen und Getränke werden in Regional-Expresszügen während der Fahrt nur in Ausnahmefällen und in schlechterer Qualität angeboten,
- Regional-Expresszüge bieten keine gedruckten Reisepläne und haben in manchen Fällen noch nicht einmal Zugbegleiter.

(5) Karl-Dieter Bodack: InterRegio – Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg, 2005

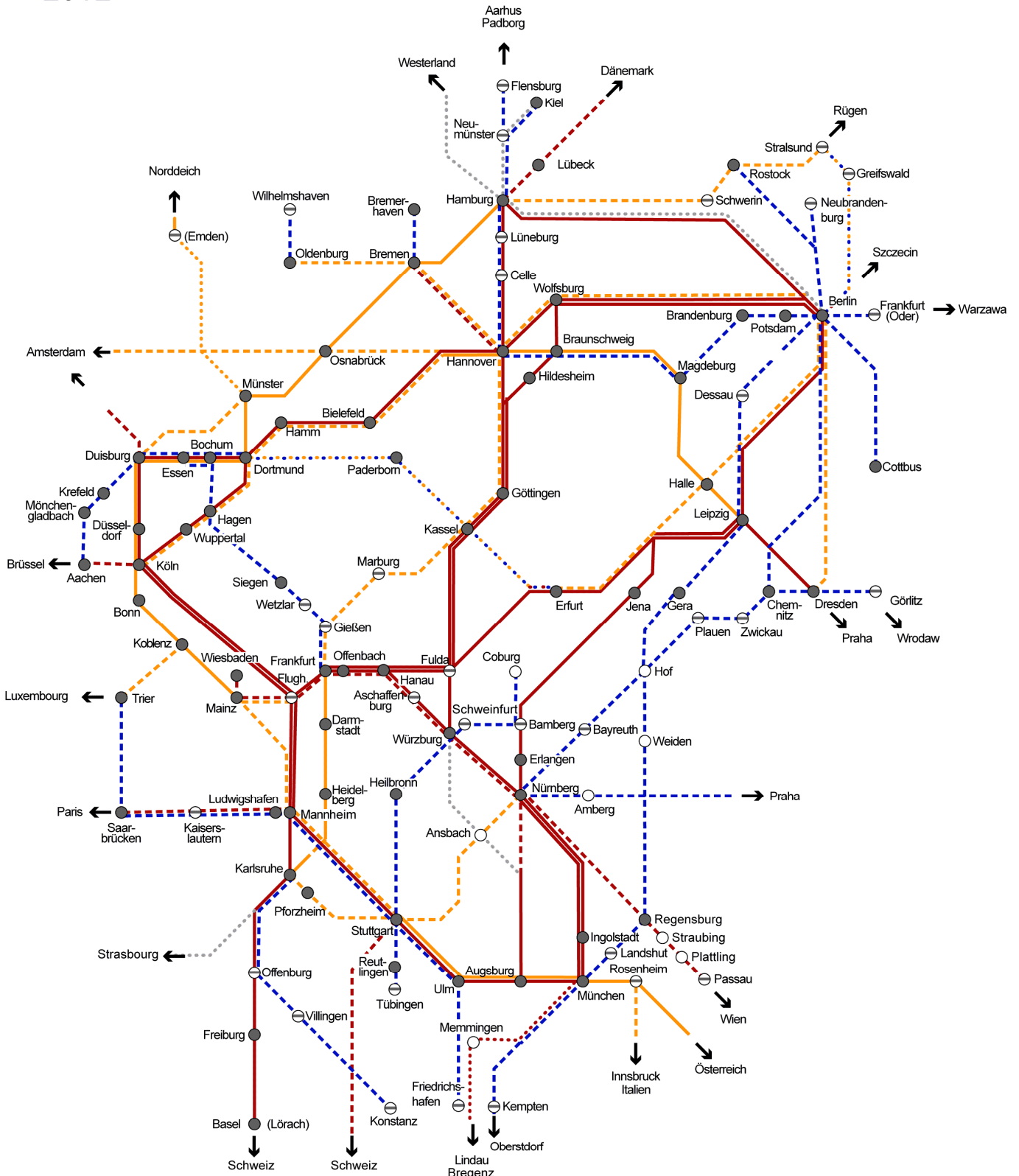
Ergänzendes Fernverkehrsnetz

Die Forderung des Gesetzentwurfs nach einer Bedienung aller Oberzentren mit Fernverkehrszügen mindestens 6 Mal täglich je Richtung kann für das Oberzentrum Straubing durch zusätzliche Halte durchfahrender ICE-Züge erfüllt werden. Für die übrigen 32 derzeit nicht oder nicht ausreichend bediente Oberzentren müssen zusätzliche Linien im Fernverkehr geschaffen werden. Damit sie möglichst wirtschaftlich sind, sollten sie in Bahnknotenbahnhöfen beginnen und enden und ggf. auch Auslandsverbindungen schaffen. In der Netzgrafik „Fernverkehr 2012“ ist eine Gestaltungsvariante dargestellt, die die Anforderungen des Gesetzentwurfs erfüllt. Sie ist gekennzeichnet durch die folgenden Linien, Linienverlängerungen und Daten. Für neue Linien wurde, da hier gar keine oder einzelne Züge verkehren, mit 6 Zugpaaren/Tag gerechnet, bei Linienverlängerungen, bei denen zur Zeit einzelne Züge verkehren, mit ergänzenden 4 Zugpaaren je Tag und bei Linienergänzungen, die heute schon bedient werden, mit 3 Zugpaaren je Tag.

| Neue Linien: | T.Zugkm | km | /Jahr |
|----------------------------------------------------------------------|---------|-----|--------------|
| Rostock/Neubrandenburg – Berlin – Chemnitz | 480 | 480 | 2074 |
| Hannover – Magdeburg – Brandenburg - Berlin – Frankfurt(Oder) | 360 | 360 | 1555 |
| Berlin – Dessau – Leipzig – Gera – Hof – München – Obersdorf | 800 | 800 | 3456 |
| Görlitz - Dresden – Hof – Nürnberg | 500 | 500 | 2160 |
| Nürnberg – Amberg - Furth im Wald (-Prag) | 160 | 160 | 691 |
| Essen – Hagen – Siegen – Frankfurt | 300 | 300 | 1296 |
| Coburg – Bamberg – Würzburg – Heilbronn – Stuttgart – Tübingen | 410 | 410 | 1771 |
| (Trier –) Saarbrücken – Mannheim – Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen | 560 | 560 | 2419 |
| <i>8 Linien je 6 Zugpaare</i> | | | 15422 |
| Linienverlängerungen | | | |
| Flensburg – Hamburg | 150 | 150 | 432 |
| Kiel – Hamburg | 110 | 110 | 317 |
| Wilhelmshaven – Oldenburg | 60 | 60 | 173 |
| Bremerhaven – Bremen | 60 | 60 | 173 |
| Berlin – Cottbus | 120 | 120 | 346 |
| Aachen – Krefeld – Duisburg – Dortmund | 150 | 150 | 432 |
| Karlsruhe – Offenburg – Konstanz | 250 | 250 | 720 |
| <i>7 Verlängerungen je 4 Zugpaare</i> | | | 2593 |
| Linienergänzungen | | | |
| Dortmund – Kassel – Erfurt | 370 | 370 | 800 |
| Berlin – Stralsund | 250 | 250 | 540 |
| <i>2 Ergänzungen je 3 Zugpaare</i> | | | 1340 |
| Summe Tausend Zugkm/Jahr | | | 19355 |

Zur Erfüllung der Forderung des Gesetzentwurfs, nach der alle Oberzentren mindestens 6 Mal täglich in jeder Richtung im Fernverkehr bedient werden sollen, erscheinen nach diesem Liniensystem die Bestellung von 19,355 Millionen Zugkilometern pro Jahr notwendig.

Fernverkehr 2012



- ICE Linie
 - IC Linie
 - IR neu bestellt
 - Oberzentrum mit mehr als 100T Einw.
 - ⊖ Oberzentrum mit 50 bis 100T Einw.
 - Oberzentrum mit weniger als 50T Einw.
 - Linie im 1-Stunden-Takt
 - - - Linie im 2-Stunden-Takt
 - Linie im 4-Stunden-Takt
- Strecken mit weniger als 4 Zügen/Tag und Richtung sind nicht dargestellt

Abschätzung der notwendigen Hauhaltsmittel

Die derzeitigen durchschnittlichen Kosten eines Zugkilometers bei der DB AG lassen sich aus (2) abschätzen, wenn der Gesamtumsatz abzüglich Gewinn auf die Leistung in Zugkilometer bezogen wird: Das ergibt:

Für den Nahverkehr bei DB Regio etwa 12,30 Euro/Zugkm

Für den Fernverkehr der DB AG etwa 17,40 Euro/Zugkm.

Für den neu einzurichtenden InterRegio-Verkehr wird der Durchschnitt aus beiden Werten für die spezifischen Kosten je Zugkm angenommen, da Service und Komfort mehr Aufwand erfordern als die Züge des Regionalverkehrs, kleinere Zügeinheiten, die Höchstgeschwindigkeit von nur 180 oder 200 km/h ohne Nutzung aufwendiger Neubaustrecken im Durchschnitt geringere Kosten je Zugkm verursachen als die Züge des jetzigen Fernverkehrs.

Daraus ergibt sich

ein Schätzwert für die zukünftigen IR-Züge von 14,85 Euro/Zugkm.

Die neuen Linien lassen unterschiedliche Erlöse erwarten und erfordern dementsprechend unterschiedliche Bestellerentgelte. Aus den Erfahrungen mit dem InterRegio-Netz lässt sich ableiten, dass

die nachfragestärkste Linie/Linienverlängerung eine Kostendeckung von 85%,

die nachfrageschwächste Linie/Linienverlängerung nur 67% Kostendeckung

erreichen wird. Um aus der Gesamtleistung die Summe der Bestellerentgelte zu ermitteln, wird der Durchschnitt der Extremwerte gewählt: Er ergibt eine mittlere Kostendeckung von 76% mit einem zu erwartenden Defizit von

24% von 14,85 Euro/Zugkm, das sind (gerundet) 3,60 Euro/Zugkm.

Daraus resultiert als Summe der Bestellerentgelte

19,355 Mio.Zugkm x 3,60 Euro/Zugkm = 70 Mio. Euro/Jahr.

Auf diesem Netz dürfte die Durchschnittsgeschwindigkeit (einschließlich der Halte) des früheren InterRegio-Netzes ohne die Nutzung von Neubaustrecken erreichbar sein: Sie betrug 80 km/h. Sind die Züge täglich 14 Stunden im fahrplanmäßigen Einsatz und sind 10% der Züge als Reserve geplant so ergibt sich eine durchschnittliche Laufleistung je Zug von 368 Tausend km/Jahr.

Zu Abdeckung der 19,355 Mio.Zugkm/Jahr werden rechnerisch 53 Züge benötigt, de facto voraussichtlich nur 50, da Linienverlängerungen und -ergänzungen partiell mit vorhandenen Fahrzeugen abgedeckt werden können.

Zur Abschätzung der notwendigen Investitionskosten für diese Züge werden die Vergleichswerte von Nah- und Fernverkehrszügen, die aktuell hergestellt werden, herangezogen. Sie betragen bei den von der DB AG beschafften elektrischen Nahverkehrszügen 18 bis 23 T.Euro/Sitzplatz, bei Fernverkehrszügen 33 bis 47 T.Euro/Sitzplatz. Es wird hier für die InterRegio-Züge ein Wert von 30 T.Euro/Sitzplatz veranschlagt.

Mit 200 Sitzplätzen kostet ein Zug 6 Mio.Euro, für 50 Züge erscheint

ein Investitionsvolumen von 300 Mio.Euro notwendig.

Die Kosten für diese Investitionen sind in den genannten Zugkm-Werten und Leistungsentgelten enthalten, vorausgesetzt, die Bestellzeiträume decken sich mit den Abschreibungszeiten. Um eventuelle Differenzen abzudecken und um anderen Bahnen einen Einstieg in diesen Markt zu eröffnen, sollte erwogen werden, für einige Jahre jeweils 10% dieses Betrages als Investitionszuschüsse bereit zu stellen, das wäre

30 T.Euro/Jahr.

Integraler Taktfahrplan

Von Verkehrsexperten wird seit Jahren zunehmend ein „Integraler Taktfahrplan“ für den gesamten Fern- und Nahverkehr in der Bundesrepublik gefordert. Er ist gekennzeichnet durch Bahnknotenbahnhöfe, die aus allen Richtungen zu gleichen Zeiten von Fern- und Nahverkehrszügen erreicht werden. Damit werden Wartezeiten beim Umsteigen vermieden, kürzeste Reisezeiten ermöglicht und die Zuggarnituren bestmöglich genutzt. Ein solches Fahrplansystem ist bei üblichen Stundentakten nur effizient, wenn sich die gegenläufigen Fernzüge zu gleicher Zeit in den Bahnknoten treffen. Ein solches System hat die DB AG bislang nur bruchstückhaft geschaffen, die Schweizer Bahnen haben es weitgehend realisiert und damit hervorragende Erfolge erreicht:

Die Schweizer Bahnen erreichen im Vergleich zu den deutschen Bahnen zweifach höhere Werte am Modal-Split und benötigen mit 2,4 c/Personen-Tonnenkm nur ein Drittel der öffentlichen Zuschüsse Deutschlands je Leistungseinheit (4).

Der Gesetzentwurf eröffnet mit dem Auftrag eines „Schienenpersonenfernverkehrsplans“ die Möglichkeit, ein solches System vorzugeben. Es müsste dazu führen, dass Investitionen in das Netz vordringlich so eingesetzt werden, dass wichtige Orte integrale Knoten werden, indem dort alle Anschlüsse geschaffen werden. Dies hat die DB AG bislang weitgehend versäumt und sieht sich daher nicht in der Lage, ein solches Fahrplansystems durchgängig zu realisieren. Da die Bundesregierung maßgeblich die Investitionsmittel für das Netz leistet, liegt bei ihr die tatsächliche Verantwortung für einen möglichst effizienten Einsatz der öffentlichen Mittel: Der Gesetzentwurf schafft hier ein Werkzeug, um diese Verantwortung wahrnehmen zu können.

Konsequenzen für „mehr Verkehr auf der Schiene“

Das derzeitige Volumen der Bestellerentgelte, das der Bund den Ländern zur Verfügung stellt, sollte beibehalten werden. Die neu bestellten IR-Zugleistungen werden mit Sicherheit zu einem hohen Anteil derzeit bestellte RE-Zugleistungen ersetzen können. Damit werden bei den Ländern Mittel frei zu Bestellung weiterer Nahverkehrsleistungen. Sie sind dringend notwendig, um Verkehre in Ballungsgebieten zu verdichten und um periphere Strecken in den Regionen besser zu bedienen oder überhaupt wieder zu bedienen. Damit kann erreicht werden, dass das Leistungsvolumen des Nahverkehrs in der jetzigen Größenordnung erhalten bleibt.

Dann können die Leistungen des neuen IR-Zugsystems zu einem substantziellen Zuwachs im Fernverkehr führen. Aus den Daten des früheren IR-Verkehrs lässt sich ableiten, dass im neuen System mit durchschnittlich 100 Fahrgästen über alle Züge und Linien gerechnet werden kann. Damit würde mit den 19,355 Mio Zugkm ein Mehrverkehr von rechnerisch 3,871 Mrd.Pkm generiert. Allerdings muss damit gerechnet werden, dass ein kleiner Teil aus jetzigen Fernzüge kommen wird: Beträgt dieser 10%, so bleiben **3,48 Mrd.Pkm/Jahr echter Zuwachs, entsprechend etwa 10% der heutigen Leistung des Fernverkehrs.**

Bei einer durchschnittlichen Reiseweite von 125 km (wie im früheren IR-System (5)), fahren im neuen System pro Jahr dann 27,8 Mio Personen/Jahr und erhöhen die Zahl der Fahrgäste im Fernverkehr um 22,5%. (Zum Vergleich: das frühere IR-System hatte im Jahr 1998 68 Mio.P.(5)).

Qualitätsmerkmale der Züge

Zur Sicherstellung eines adäquaten Qualitätsniveaus erscheint es erforderlich, dass der Bund als Auftraggeber die Qualitätsmerkmale der Züge festlegt. Dazu wird vorgeschlagen, bei der Ausschreibung u.a. die folgenden Kriterien festzulegen:

- Möglichst viele Anschlüsse an allen Bahnknoten,
- Exakter Taktfahrplan, so weit als möglich integriert,
- Bedienung aller Orte auf den Linien die etwa 10 Tausend Einwohner oder mehr haben,
- Möglichst weit fahrende Züge, um viele Direktverbindungen zu schaffen,
- Akzeptanz aller Normalpreisfahrkarten des Nahverkehrs der DB AG,
- damit niedrigere Fahrpreise als im IC und ICE,
- Akzeptanz von BahnCards und dauerhaften Ermäßigungen z.B. für Kinder,
- Reduzierte Akzeptanz der Ländertickets und des „Schönen Wochenendtickets“ z.B. in der Weise, dass die Mehr-Personen-Fahrkarten für eine Person gültig sind,
- Option für Platzreservierungen,
- Mitnahme von Fahrrädern mit Platzreservierung,
- Sitzkomfort, Gepäckablagen, WC, Klimatisierung sowie
- Behinderteneinrichtungen äquivalent zum IC,
- Warme und kalte Getränke sowie Snacks an Bord,
- Ständige Begleitung durch Zugbegleiter,
- Gedruckter Fahrplan mit allen Anschlüssen und Hinweisen wie im IC.

Die Züge sollten, unabhängig vom beauftragten Bahnunternehmen, unter einheitlichem Markenbild verkehren, das Marketing und die Vertriebsaktivitäten sollten für alle Linien gemeinsam geleistet werden. Hier wurde der Name „InterRegio“ verwendet - es wäre nahe liegend, diesen immer noch bekannten Namen zu verwenden. Allerdings müsste die DB AG hier zustimmen, da sie sich diesen Namen schützen ließ. Außerdem wäre dieser Name international bekannt, da mehrere Nachbarbahnen InterRegio-Züge anbieten, die etwa gleiche Qualitäten haben.

Korrekturen im Gesetzentwurf

Im Gesetzentwurf sollte ergänzt werden, dass Doppelzentren mit nur je einem Halt bedient werden müssen.

Falls die Leistungen als zu extensiv angesehen werden, könnte im Gesetzentwurf eingefügt werden, dass nur Oberzentren mit mehr als 50 Tausend Einwohner zu bedienen sind. Dann würden sechs der insgesamt 22 Oberzentren im Freistaat Bayern, eine Linie und drei Linienabschnitte neu zu planender Linien entbehrlich werden.

Um zu verhindern, dass andere Bundesländer nach Verabschiedung des Gesetzes extensiv weitere neue Oberzentren benennen, sollte die Mindest-Forderung von 50 oder 100 Tausend Einwohnern für zukünftige mit dem Fernverkehr zu verbindende Oberzentren eingefügt werden. Damit kann verhindert werden, dass die finanzielle Belastung des Bundes in der Zukunft nennenswert anwächst.

Durchführung des Gesetzes

Die im Gesetz geforderte Erstellung eines Schienenpersonenfernverkehrsplans und die Bestellungen der Leistungen müssen qualifiziert ausgeschrieben und vergeben werden. Dies muss unter Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geschehen, kann jedoch von beauftragten Instituten oder Verbänden durchgeführt werden, z.B. von der Bundesnetzagentur oder von der BAG, Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V in Berlin.

Außerdem sollte geprüft werden, ob die Ausschreibung nicht so erfolgen kann, dass die Bieter einen frei zu vereinbarenden Trassenpreis anbieten und dass dann der DB Netz AG die Differenzen zu den Preisen des Trassenpreissystems erstattet werden. Die untere Grenze der Vergabe wäre dann der Trassenpreis 0. Damit könnte der Bund aus den Trassenpreislisten ohne weiteres die maximale Haushaltsbelastung vorab ermitteln. Bei entsprechender Bundesaufsicht und -kontrolle könnte dann auch die DB Netz AG die Ausschreibung vornehmen, vorausgesetzt, die Bundesregierung garantiert zuverlässig, dass keine Diskriminierung dritter Bewerber erfolgt.

Die Linien- und Fahrplanstruktur – so weit als möglich mit integriertem Taktfahrplan – muss von einem qualifizierten Planungsbüro entwickelt werden, mit dem Ziel, maximale Fahrgastpotenziale mit minimalen Bestellerentgelten zu gewinnen. Die hier dargestellte Linienstruktur ist nur ein Beispiel und ist nicht optimiert: Werden bessere Lösungen gefunden, die höhere Einnahmen versprechen, kann mit geringerem Bestellerentgelt und reduzierter Haushaltsbelastung gerechnet werden.

Das Gesetz eröffnet die Chance, für einen bundesweiten Taktfahrplan im Fernverkehr, der Grundlage für die Planungen des Nahverkehrs in den Ländern darstellen könnte. Damit erscheint es möglich, das Eisenbahnsystem der Bundesrepublik grundlegend zu verbessern und die Investitionen in die Infrastruktur in Zukunft so zu steuern, dass sie bestmöglichen Nutzen für alle Regionen schaffen.