

Kurzfassung

Angeichts des fortschreitenden Klimawandels muss eine Stärkung des Schienenverkehrs forciert werden. Der Zustand des deutschen Schienennetzes und der Deutschen Bahn AG wird in der aktuellen Situation in der öffentlichen Diskussion kritisch gesehen. Daher wird immer wieder eine Trennung von Netz und Betrieb durch einzelne Stakeholder als Möglichkeit gesehen, den Anteil des Schienenverkehrs zu steigern und die Eisenbahn zu attraktivieren. Die Schweiz hingegen gilt in der breiten Öffentlichkeit und unter Fachleuten als ein Land mit hoher Qualität der Eisenbahn im Bereich des Personen- und Güterverkehrs. Beide Länder wurden in Bezug auf Finanzierung und Organisation miteinander verglichen. Ziel des Vergleichs war die Bestätigung oder die Ablehnung der Kernthese, dass nicht der Grad der Entflechtung der Infrastruktur für den Erfolg der Eisenbahn als Verkehrsträger verantwortlich ist, sondern die langfristige Finanzierung und strategische Zielvorgaben.

Innerhalb Europas haben sich mit der vertikalen Integration und der institutionellen Trennung zwei Ausgestaltungen der Infrastrukturverwaltung etabliert. Die vertikale Integration beschreibt die organisatorische und rechtliche Einheit von Infrastrukturverwaltung (Netz) und Transportdienstleistungen (Betrieb) innerhalb eines Konzerns. Die institutionelle Trennung realisiert eine vollständige rechtliche und organisatorische Separierung beider Funktionen in eigenständigen Gesellschaften mit vollkommener Unabhängigkeit voneinander. Die EU-Rechtsprechung ist in puncto einer Trennung von Netz und Betrieb moderat und flexibel ausgestaltet, sodass keine zwingende Pflicht zu einer institutionellen Trennung besteht.

Die Schweiz und Deutschland eignen sich für einen vergleichenden Analyseansatz mit Hilfe von Fallstudien, da beide Länder vergleichbar dichte Schienennetze mit Mischverkehr aufweisen und eine vertikale Integration in Form von Holdingstrukturen praktizieren. Die Sichtung der vorhandenen Literatur bezüglich der Ausgestaltung des Infrastrukturmanagements ergab sogar eine potenzielle Schwächung des Verkehrsträgers Schiene auf dicht befahrenden Schienennetzen mit Mischverkehr durch die Umsetzung einer institutionellen Trennung. Eine generelle Überlegenheit der institutionellen Trennung oder der vertikalen Integration konnte nicht festgestellt werden. Die Eisenbahn in der Schweiz ist pünktlicher, zuverlässiger und hat einen größeren Anteil an der gesamten Verkehrsleistung des Landes als in Deutschland.

Der Erfolg der schweizerischen gegenüber der deutschen Eisenbahn ergibt sich primär aus langfristig stabiler Infrastrukturfinanzierung, die nicht gänzlich auf jährliche Haushaltsverhandlungen angewiesen ist, explizite verkehrs- und versorgungspolitische Zielvorgaben sowie einer kapazitätsadäquaten Netzausbaupolitik, nicht aus dem institutionellen Trennungsgrad. Diese Erfolgsfaktoren des schweizerischen Eisenbahnsystems sind zugleich Ansatzpunkte für eine Verbesserung der Situation in Deutschland.

Die ausgearbeiteten Handlungsempfehlungen sind:

1. Verkehrspolitische Zielvorgaben für das Gesamtsystem Eisenbahn
2. Sicherstellung von langfristigen, teilweise vom Bundeshaushalt unabhängigen Finanzierungsmechanismen
3. Entflechtungsmaßnahmen der DB InfraGO innerhalb des bestehenden DB Konzerns
4. Generalsanierungen beibehalten, aber prüfen & Ertüchtigung des Flächennetzes

Abstract

Due to the progress of climate change, the efforts to strengthen the rail transport need to be intensified. The condition of the German rail network and Deutsche Bahn AG is a topic of public debate, particularly due to the current situation. Consequently, some stakeholders repeatedly suggested separating the network of operations as a way of increasing the share of rail transport and enhancing the appeal of railways. On the contrary, Switzerland is regarded by both the general public and experts as a country with high quality rail system for both transport and freight transport. Both countries were compared in terms of financing, organization. The aim of this comparison was to either support or reject the core thesis that long-time funding and strategic goals, rather than the extend of infrastructure unbundling, are what makes rail a successful mode of transportation.

Two recognized approaches to infrastructure management in Europe are the vertical integration and institutional separation. Vertical integration describes the organizational and legal unity of infrastructure management (network) and transport services (operations) within a company. Through institutional separation, both functions are legally and organizationally separated into separate businesses that are totally independent of each other. Regarding the division of network and operations, EU case law is moderate and adaptable, meaning that institutional separation is not required.

Because both Germany and Switzerland have rather dense rail networks with mixed traffic and use vertical integration in the form of holding structures, they make excellent targets for a comparative analysis approach using case studies. A review of literature on the form of infrastructure management revealed a potential weakening of rail as a mode of transport on densely trafficked rail networks with mixed traffic as a result of the implementation of institutional separation. No superiority of institutional separation or vertical integration could be established. Compared to Germany, the Swiss rail system is more punctual, more reliable and contributes to a bigger share of the nation's overall transportation performance.

Rather than the degree of institutional separation, the success of Swiss railways in comparison to Germany is primarily due to long-term stable financing of the infrastructure, which is not solely dependent on annual budget negotiations, specific transport and supply policy targets and a capacity-adequate network expansion policy. These success factors of the Swiss railway system are also starting points for improving the situation in Germany.

Listed below are the recommendations:

1. Setting transport policy targets for the entire railways system
2. Ensuring long-term financing mechanisms that are partially independent of the federal budget
3. Unbundling measures for DB InfraGO within the existing DB Group
4. Maintaining general renovations and modernizing the rail network