

## Positionen

Berlin – 29. September 2021

### 20. Legislaturperiode – was bedeutet „Priorität für die Schiene“ konkret?

Im Güterverkehr gibt es einen immensen politischen Handlungsbedarf. Obwohl es an Fahrpersonal mangelt, verstopfen immer mehr Lkw die Straßen und unterhöhlen die Klimaziele durch einen ordnungspolitisch inter- wie intramodal verzerrten Rahmen. Selbst die Pandemie hat die Entwicklung nur kurz aus dem Tritt gebracht. Bereits fast ein Drittel aller verkehrsbezogenen Treibhausgasemissionen trägt der Güterverkehr bei und diese kommen fast ausschließlich aus dem Lkw-Sektor. Die Suche der Nationalen Plattform „Zukunft der Mobilität“ nach CO<sub>2</sub>-freien, energieeffizienten und wettbewerbsfähigen Lkw-Antrieben hat gezeigt: Andere Technologien als der Diesel- und ähnlich klimaschädliche Gasantriebe sind im Fernverkehr nicht verfügbar und wären – selbst bei Verfügbarkeit auch künftig – der Schiene in ernsthaft entwickelten multimodalen Transportketten nie überlegen. *Priorität für die Schiene* ist daher nun die wichtigste strategische Entscheidung, um schnelle und nachhaltige Erfolge zu erzielen und die Transportbedürfnisse von Industrie und Handel mit den anerkannten politischen Zielen in Einklang zu bringen. Die Güterbahnen gehen davon aus, dass ihr Ziel eines Marktanteils der Schiene im gesamten Güterverkehr von 35 % im Jahr 2035 erreichbar ist und allein damit eine Einsparung von rund 10 Millionen Tonnen Treibhausgasäquivalenten möglich ist.

*Die folgenden Punkte müssen die politische Weichenstellung darstellen, um die Schiene zum Rückgrat der Transportketten zu machen:*

- Gewährleistung einer intermodal schlüssig verzahnten Verkehrspolitik, die der Bund durch Investitionen in Infrastrukturen, nutzerfreundlich agierende Betreiberstrukturen, Innovationen, eine leistungsfähige Hochschullandschaft sowie effiziente Genehmigungs- und Kontrollbehörden fördert und verantwortet.
- Auflösung der derzeitigen verkehrsmittelinternen „Finanzierungskreisläufe“ in der Infrastrukturfinanzierung sowie Substitution durch das Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“.
- Ersatz des Diesels durch klimafreundliche Antriebe im Straßengüterverkehr ohne Dauersubventionen.
- Reduzierung der einseitig den Schienenverkehr belastenden klimabezogenen Abgaben, um die relative Wettbewerbsfähigkeit zwischen Schiene und Straße zu verbessern – hin zu einem abgestimmten Mix aus Infrastrukturnutzungskosten, kostenwirksamen gesetzlichen Auflagen und Abgaben, der tatsächliche Änderungsanreize schafft.
- Wettbewerbliche Ausrichtung der Transportbranche und des Ordnungsrahmens, um Innovationen und Kundenfreundlichkeit zu fördern und die Attraktivität des Sektors für private Investitionen zu verbessern.
- Entwicklung einer internationalen Schienenverkehrsstrategie durch die Bundesregierung, die den Green Deal, die Fit-for-55-Strategie und die EU-Mobilitätsstrategie aufgreift, aber auch über die EU hinausdenkt.

# Positionen

*In den folgenden vier großen Handlungsfeldern sieht das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. die Notwendigkeit, die skizzierte Strategie konkret umzusetzen:*

## 1) Infrastruktur

- Sofortmaßnahme: Ab dem Haushalt 2022 schnelle und anhaltende Steigerung des Budgets für Neu- und Ausbauten im Schienennetz des Bundes über die veranschlagten 2. Mrd. Euro hinaus mit dem Ziel, alle Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bedarfsplans sowie weitere notwendige Ausbaumaßnahmen bis 2035 vollständig in Betrieb nehmen zu können.
- Sofortmaßnahme: Öffentliche Diskussion eines von einer Task Force vorgelegten Berichts zu den Ursachen der mangelhaften Performance der Schieneninfrastruktur und kurzfristig wirksamer Verbesserungsmöglichkeiten.
- Sofortmaßnahme: Auftrag an die DB Netz AG zur Ausarbeitung eines „Sofortprogramms Zusätzliche Schieneninfrastruktur“, mit dem die Umsetzung der folgenden Vorhabentypen im Vergleich zur bisherigen Entwicklung deutlich beschleunigt wird: Planfestgestellte Neu- und Ausbaumaßnahmen, 740-Meter-Gleis-Programm, Bypässe in gem. § 55 ERegG „überlasteten Schienenwegen“, „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ zur Steigerung der Kapazität im bestehenden Netz, Elektrifizierungslücken schließen, Serviceeinrichtungen und Abstellflächen erweitern, Steigerung der Leistungsfähigkeit von Neben- und Umleitungsstrecken, Streckenreaktivierungen, Einsatz längerer Güterzüge ermöglichen, geothermische Weichenheizungen, Modernisierung nichtbundeseigener Schienenstrecken.
- Sofortmaßnahme: Moratorium für bevorstehende Planfeststellungsbeschlüsse und Vergaben für kapazitätserweiternde Fernstraßenplanungen. Stopp der Vorbereitung eines nächsten herkömmlichen Bundesverkehrswegeplans im Verkehrsministerium und Entwicklung einer Methodik für die Infrastrukturplanung, mit der die mittel- und langfristigen Klimaschutzziele erreicht werden können (s.a. BuMoG).
- Sofortmaßnahme: Ende des Finanzierungskreislaufs „Straße finanziert Straße“ ab dem Haushalt 2022.
- Deutliche Beschleunigung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur sowie der Elektrifizierung und der Lärmsanierung des bestehenden Netzes durch Bereitstellung zusätzlicher Planungs-, Dialog-, Behörden- und Gerichtskapazitäten (z.B. auch durch Verlagerung aus dem Straßenneubau).
- Ausarbeitung eines Schieneninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild, mit dem die Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur bis 2035 sowohl ausgaben- als auch einnahmenseitig verbindlich durch ein Gesetz gesichert werden kann.

## Positionen

- Verankerung des Deutschlandtakt-Grundprinzips (fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung), der Ziele Kapazitätserhöhung und Transportzeitverkürzung sowie eine wirkungsvolle, wettbewerbsfreundliche Zusammenarbeit der Beteiligten im Inland und auf europäischer Ebene in einem eigenen Deutschlandtakt-Gesetz, sofern dies nicht im BuMoG realisiert wird.
- Mit der verladenden und transportierenden Wirtschaft sowie Ländern und kommunalen Spitzenverbänden abgestimmte Entwicklungsstrategie für eine Ausweitung und Modernisierung der Verladepunkte von Gütern auf die Schiene und der intermodalen Anlagen und den Anschluss von Produktions- und Lagerstätten sowie zentralen und citynahen Verteilzentren an das Schienennetz unter Einbeziehung der bisherigen KV- und Gleisanschlussförderung. Sicherung von Flächen für die Umladevorgänge in intermodalen Lieferketten und auch für die Fahrzeugabstellung. Verschärfung der raumordnerischen und bauplanungsrechtlichen Anforderungen, um eine schienennahe Lage von neuen Gewerbegebieten und einen nur im Ausnahmefall entbehrlichen Anschluss an das Schienennetz gesetzlich zu fixieren.
- Verzicht auf Lkw-Gewichtserhöhungen und die Ausweitung des mit überlangen Lkw befahrbaren Straßennetzes. Privilegierung von elektromobilen und emissionsarmen/-freien Straßenfahrzeugen im Vor- und Nachlauf intermodaler Transporte. Verzicht auf den Aufbau einer Oberleitungs- bzw. überdimensionierten Ladeinfrastruktur für Lkw im Autobahnnetz.
- Beschleunigte Ausrüstung des Schienennetzes sowie vorlaufend der Schienenfahrzeuge mit digitaler Leit- und Sicherungs- und Stellwerkstechnik mit dem Ziel, das relevante Netz bis 2035 vollständig umgerüstet zu haben. Bei der Planung müssen mögliche Kapazitätssteigerungen und Zusatznutzen wie künftige automatische Betriebsformen (ATO) konsequent erschlossen werden.
- Beschleunigung der Lärmsanierung und zusätzlich freiwillige Lärmschutzmaßnahmen für stärker genutzte Bestandsstrecken.
- Modernisierung der IT-Landschaft bei der DB Netz AG, Verzahnung der Datenerhebung an der Infrastruktur mit den Systemen von Eisenbahnunternehmen, konsequente Transparenz und Datenbereitstellung durch den Infrastrukturbetreiber.

## 2) Rahmenbedingungen

- Sofortmaßnahme: Weiterführung Trassenpreisförderung im Haushalt zunächst mindestens bis 2025 und ggf. darüber hinaus in Abhängigkeit der künftigen Straßenbemaßung sowie der Überprüfung der Trassenpreisermittlung (s. Maut und ERegG).
- Sofortmaßnahme: Korrektur des Haushaltsbeschlusses zur Bewältigung der Pandemie bei der DB zur konsequenten Begrenzung auf nachgewiesene Schäden. Eine Regelung muss auch für die nicht zur DB gehörende Unternehmen gelten).

## Positionen

- Sofortmaßnahme: Beginn des Abbaus des Dieselsteuerprivilegs (z.Zt. 18,4 Cent/Liter Diesel) und Gespräche mit Nachbarstaaten mit niedrigeren Dieselpreisen (A, PL, CZ, I) zwecks Harmonisierung.
- Sofortmaßnahme: Entlastung der Schiene durch einen – zunächst ersten - Schritt zur Reduzierung der Vierfachbelastung aus Stromsteuer, EEG-Umlage, EE-bedingten Netznutzungsentgelten und Kosten aus dem Emissionshandel.
- Sofortmaßnahme: Am Stromverbrauch orientierte Betriebskostenzuschüsse zur Förderung von Zweikraftantrieben bei Schienenfahrzeugen, so lange Kostennachteile in der Beschaffung überwiegen, um den verbliebenen Dieselanteil schnell zu senken.
- Sofortmaßnahme: Aufhebung der unwirksamen Förderrichtlinie Energieeffizienz und Verwendung der eingesparten Mittel für eine zeitlich befristete Abwrackprämie oder ggf. Nachrüstung älterer Schienenfahrzeuge.
- Beauftragung der von der Monopolkommission empfohlenen Untersuchung der staatlichen Finanzierung von Verkehren im Verkehrsmittelvergleich als Grundlage für die künftige Verkehrsstrategie.
- Verzicht auf eine starke Subventionierung von Lkw mit klimafreundlichen Antrieben (durch Mautbefreiung, Steuer, Kaufzuschüsse). Stopp der Subventionierung von gasbetriebenen Lkw.
- Einführung der Lkw-Bemautung auf dem gesamten Straßennetz und Ausdehnung auf alle Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Anpassung der EU-Wegekostenrichtlinie an die Klimaschutzziele der EU und Deutschlands – Orientierung für die Höhe der künftigen Lkw-Maut gibt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe der Schweiz. Kein Verzicht auf die Mauterhebung bei klimafreundlich angetriebenen Straßenfahrzeugen. Bei der angekündigten CO<sub>2</sub>-basierten Mautspreizung keine Anrechnung der erhobenen CO<sub>2</sub>-Abgabe.
- Geltung einer überarbeiteten Anlagenpreisförderung wie ursprünglich vorgesehen für alle Anlagen sowie Abstellgleise.
- Trassen- und Anlagenpreisförderung auch auf den Strecken von nichtbundeseigenen Bahnen.
- (Intra- wie intermodal) wettbewerbsneutrale, kooperations- und wachstumsorientierte neue Marktorganisation und auf regional- und industriepolitische Gründe begrenzte Förderung als letzte Konsequenz gegen intermodale Marktanteilsverluste im Einzelwagenverkehr.
- Umstellung der reinen Anlagenförderung im Kombinierten Verkehr auf eine Kombination aus Anlagen sowie – in Abhängigkeit von der Weiterentwicklung der relativen Wettbewerbsfähigkeit – Sendungen (mit Verlagerungskomponente).

## Positionen

- Umfang der Kontrollen der Tarif-, Arbeits- und Sozialvorschriften im gesamten Güterverkehrssektor harmonisieren.
- Auftrag für ein Konzept zur Entbürokratisierung des Eisenbahnbetriebs und -ausbaus ohne Abstriche am Sicherheits- und Umweltniveau, Orientierung an akzeptierten Standards im Straßenverkehr.
- Verzicht auf ausschließlich Eisenbahnen betreffende Gebührenerhebungen.

### 3) Innovationsförderung

- Sofortmaßnahme: Förderung der Umrüstung vorhandener Sattelaufleger (Kranbarkeit), EU-Initiative zur verpflichtenden Kranbarkeit neuer Sattelaufleger.
- Sofortmaßnahme: Anhebung der Mittel für das „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“ auf die ursprünglich vorgesehene Höhe (100 Mio. Euro pro Jahr).
- Start eines – möglichst durch die EU-Kommission oder eine andere supranationale Organisation (z.B. OECD, ISO) gesteuerten Prozesses zur Weiterentwicklung der Ladeeinheiten-Standardisierung („unterhalb“ bekannter Container/Wechselaufbauten/Trailer) zur Sicherung einer durchgängigen, automatisierten/automatisierbaren internationalen Lieferkette mit der Schiene als Rückgrat.
- Priorisierung der Schiene und intermodaler Transporte bei der Finanzierung von Forschung und Entwicklung durch den Bund: Schwerpunkte bei der Automatisierung des Eisenbahnbetriebs vor allem auf kurzen Strecken, beim Rangieren, der Zugbildung und bei der Verladung, bei innovativen Güterwagen und bei Fahrzeugtechnologien, z.B. bei der Wagendiagnostik und der digitalen automatischen Kupplung.
- Förderung alternativer Verkehrskonzepte von Betrieben und Kommunen.
- Höhere finanzielle Ausstattung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung.
- Erarbeitung eines Konzepts, wie die Bahnstromerzeugung aus den Kohlekraftwerken Schkopau, Mannheim und Datteln IV früher als bisher vorgesehen beendet und die Errichtung direkt und indirekt einspeisender Stromerzeugungsanlagen und -speicher für die schnelle weitere Reduktion der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für alle Bahnstromkunden erreicht werden kann.

## Positionen

### 4) Bahnreform II

- Sofortmaßnahme: Außerordentliche Hauptversammlung bei der DB AG mit dem Ziel, eine sofortige Satzungsänderung bei der DB Netz AG (und ggf. der DB Station & Service GmbH) zu erwirken und die bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge zwischen dem Konzern und dieser/n Gesellschaft(en) jeweils so zu ändern, dass Unternehmensziel und -führung an Kundenzufriedenheit und Wachstum ausgerichtet werden und grundsätzlich gewinnfrei erfolgen.
- Einrichtung einer Expert:innenkommission zur Ermittlung des konkreten Handlungsbedarfs für die Bahnreform II und die Neuorganisation der behördlichen Aufgaben (ähnlich dem Schweizer „Bundesamt für Verkehr“) im Eisenbahnwesen. Vorlage des mit der Branche diskutierten Abschlussberichts mit Empfehlungen bis Mitte 2023.
- Grundlegende Überarbeitung des Eisenbahnregulierungsrechts einschließlich der Methodik zur Bestimmung von Trassenpreisen.

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. – Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin  
Ansprechpartner: Peter Westenberger, Tel.: 030 - 53 14 91 47 3 und 0170 – 485 486 4