



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Frau  
Annalena Baerbock, MdB  
Vorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen  
Platz vor dem Neuen Tor 1  
10115 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Berlin, 26. April 2021

Sehr geehrte Frau Baerbock,

als Parteivorsitzende und Kanzler:innenkandidatin von Bündnis 90/Die Grünen sprechen wir Sie an dieser Stelle unserer Stellungnahme zum Wahlprogrammmentwurf von Bündnis 90/Die GRÜNEN persönlich an und gratulieren zur Nominierung und wünschen Ihnen viel Erfolg. Wir erlauben uns, das Schreiben auch dem Bundesvorstand, den Expert:innen der Fraktion und weiteren Akteuren innerhalb und außerhalb Ihrer Partei zur Kenntnis zu geben und sie auf unserer Homepage zu veröffentlichen. Unser Verband vertritt Güterbahnen, die insgesamt ihre Verkehrsleistung seit 1996 um über 90 Prozent steigern konnten. Unsere Mitgliedschaft rekrutiert sich aus den Wettbewerbern der DB Cargo AG, die dieses Wachstum weit überwiegend getragen und ihren Marktanteil innerhalb des Schienengüterverkehr kontinuierlich in Richtung 60 Prozent gesteigert haben.

Im Wahlprogrammmentwurf von Bündnis 90/Die Grünen haben wir wie schon zuvor im schienenpolitischen Papier der Bundestagsfraktion sehr viele Aussagen gefunden, die wir unterstützen und begrüßen. Sie decken sich mit unserem zentralen Ziel, den – stagnierenden – Marktanteil der Schiene innerhalb des gesamten Güterverkehrsmarktes (rd. 18 Prozent) auch durch Verkehrsverlagerung auf 35 Prozent im Jahr 2035 zu verschieben. Denn Transporte und Reisen viel klima- und umweltfreundlicher als bisher zu organisieren und zugleich notwendige Mobilität zu gewährleisten, ist eine bedeutende Herausforderung für Deutschland, aber auch darüber hinaus. Auch in diesem Politikfeld wird aufmerksam in Europa und der Welt beobachtet, welchen Weg Deutschland einschlägt. Ob es für immer „Autoland“ sein wird und die vielfache Verfehlung der Klimaziele des Verkehrs, selbst in der Pandemie im Straßengüterverkehr, weiterhin folgenlos bleibt oder wir endlich einen nachhaltigen Mix der Verkehrsmittel etablieren. Daher ist es gut, dass im Entwurf das Thema einen breiten Raum einnimmt. Die Zeit drängt auch und gerade angesichts der vielfachen und langjährigen politischen Bekenntnisse zur Stärkung der Schiene von Bund, mit denen die Realität nie wirklich Schritt hielt.

Das gilt auch für die kraftlosen Versuche der Regierungspolitik, Webfehler der Bahnreform zu korrigieren. Nach unserer festen Überzeugung müssen die Infrastrukturen (Netz, Bahnhöfe/Verladeanlagen; Bahnstromnetz; IT- und Kommunikationsinfrastrukturen) als natürliche Monopole effizient und gewinnfrei als ein Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge betrieben werden. Der Schienenverkehr selbst sollte hingegen in fairem Anbieterwettbewerb erbracht werden können. Ob sich der Bund – anders als bei allen anderen Verkehrsarten – auch als Unternehmer

Vorstandsvorsitzender:	Ludolf Kerkeling
Vorstand:	Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Isabelle Schulze, Christian Dehns, Thomas Knechtel, Roger Mahler
Geschäftsführer:	Peter Westenberger
Vereinssitz:	Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

engagieren muss oder sich besser auf seine durchaus vielfältigen Aufgaben als politischer Ziel- und Impulsgeber, Infrastrukturverantwortlicher, Gesetzgeber, Aufsichts- und Regulierungsverantwortlicher beschränkt, ist diskutabel. So oder so wäre aber im Programm der durchgängige Begriff „Schiene“ treffender als „Bahn“, wenn die Gesamtheit dieses Verkehrssystems und der heutigen Anbieter gemeint ist.

### *Zum Kapitel Klimagerechtes Wirtschaften belohnen*

Im Entwurf werden richtigerweise die Energiekosten und die klimabezogenen Abgaben neben dem ordnungsrechtlichen Instrumentarium als wesentliches Steuerungsinstrument der Verkehrswende benannt. Bezogen auf die Schiene hoffen wir, dass nun die teils seit drei Jahrzehnten anhaltenden Fehlsteuerungen korrigiert werden können. Die ökologischen Vorteile der Schiene bilden sich bisher nicht ausreichend in den Kosten ab. Bis zur Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe waren die wesentlichen Klimaschutzpolitischen Instrumente Emissionshandel, EEG-Umlage sowie KWK-Umlage an den Strom gebunden, so dass die übrigen Verkehrsmittel mangels Stromverbrauch keinen Beitrag zum Klimaschutz leisten mussten, die Schiene hingegen schon. Während im Schienenverkehr der ohnehin überdurchschnittliche Anteil erneuerbarer Energien weiter ansteigt, wachsen aber auch die Kosten für Klimaschutzabgaben und darüber hinaus die Netznutzungsentgelte. In der Folge wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene belastet, während der Lkw bei anhaltend niedrigen Energiepreisen durch Sonderförderungen, wie etwa die Abwrackprämie, gestützt wird.

Die Eisenbahnen in Deutschland erbringen ihre Verkehrsleistung bereits heute zu weit über 90 Prozent mit elektrischer Energie und „leben“ damit Elektromobilität. Die sehr niedrigen spezifischen Energieverbräuche des Rad-Schiene-Systems, die hohe Effizienz des elektrischen Antriebs und der bereits seit langem vergleichsweise hohe Anteil treibhausgasfreier erneuerbare Energieträger in der Bahnstromerzeugung bewirken, dass die Schienenverkehrsunternehmen deutlich klimafreundlichere Beiträge im Verkehrssektor erbringen als andere motorisierte Verkehrsarten. Durch Verkehrsverlagerung etwa von der Straße auf die Schiene können erhebliche Treibhausgasemissionen im Vergleich zu heute vermieden werden – so liegt der Klimavorteil des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Lkw nach Angaben des Umweltbundesamtes ungefähr bei einem Wert von 1:6. Gleichwohl muss und kann auch Bahnstrom in der Zukunft mit weniger Treibhausgasemissionen erzeugt werden und vergleichsweise zügig komplett emissionsfreien Verkehr auf der Schiene ermöglichen. Diese Perspektive spielt auch in den Klimaschutzprogrammen und -zielen der Bundesregierung seit jeher eine große Rolle. Eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene bewirkt neben dem allgemeinen Verkehrswachstum auf der Schiene und trotz einer weiteren Senkung des spezifischen Stromverbrauchs unter Umständen einen höheren Gesamtstromverbrauch.

Um die klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor erreichen zu können, benötigt es eine konsequente Änderung der Rahmenbedingungen bei Abgaben und Vorschriften im Feld Straße/Schiene.

Die Energiekosten stellen im Schienenverkehr einen erheblichen Kostenfaktor dar, der eine weit höhere Bedeutung hat als in einigen anderen stromintensiven Branchen. Immer mehr Kunden im Güter- wie auch im Personenverkehr legen Wert auf eine möglichst umwelt- und klimafreundliche Mobilität auf der Schiene. Das an den Emissionshandel angelehnte Konzept der CO<sub>2</sub>-Abgabe ist zwar sinnvoll, kann die erforderliche Lenkungswirkung jedoch nur erreichen, wenn a) die Abgaben deutlich und sukzessive erhöht und b) die Mautabgaben im Straßengüterverkehr nicht mit den Abgaben aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe verrechnet werden.

Die Lkw-Maut unterstützt die Verkehrsverlagerung zwar grundsätzlich, führte aber bisher hauptsächlich zu einer effizienteren Verkehrsabwicklung und zum Einsatz emissionsärmerer Fahrzeuge. Durch eine weitere Spreizung nach Zeiten oder Emissionsklassen kann dieser Effekt noch gesteigert werden. Größere Verlagerungswirkungen sind dagegen erst bei höheren Gebührensätzen, wie sie etwa in der Schweiz erhoben werden, zu erwarten. Als kontraproduktiv sehen wir die Befreiung von Lkw von der Maut an, wenn diese mit „alternativen“ Antrieben (darunter auch Erd- bzw. Flüssiggas) betrieben werden. Der Anreiz, klimafreundliche Antriebe im Straßengüterverkehr einzusetzen, muss durch eine Differenz zwischen Diesel und den Kosten eben der neuen Antriebe gesetzt werden. Daher muss in einem ersten Schritt das Dieselsteuerprivileg abgebaut werden. Die Abgabengestaltung kann die Verkehrsmittelwahl positiv beeinflussen, wohingegen die Auswirkungen auf die Endverbraucher wegen des insgesamt geringen Anteils von Transport- an den Gesamtkosten kaum spürbar sind.

Wie stark bisher die staatlichen Ausgaben für Infrastruktur und Betrieb der verschiedenen Verkehrsarten vor allem den Straßenverkehr begünstigen, sollten Sie im Falle von Regierungsverantwortung in einer gründlichen Studie aufarbeiten lassen – wie es die Monopolkommission empfohlen hat. Der derzeitige Bundesverkehrsminister hat diesem Vorschlag leider kürzlich erneut eine Absage erteilt.

*Zu den Kapiteln*  
*Eine grüne Wasserstoffstrategie*  
*Einen Markt für Ökostrom schaffen*

An dieser Stelle möchten wir zunächst vor einem klimapolitischen Szenario warnen, in dem die vergleichsweise leicht erschließbaren Minderungspotenziale des elektrisch betriebenen, modernisierten und deutlich ausgebauten Schienenverkehrs zugunsten vager und kaum interoperabler Antriebstechnologien für Straßenfahrzeuge geringgeschätzt, nicht erschlossen und letztlich keine Treibhausgasreduzierung im Gütertransport insgesamt erreicht wird. Nicht zuletzt aufgrund der höheren Energieeffizienz sollte der Anteil der Schiene am Transport maximiert und die Elektrifizierung der Antriebe von Straßenfahrzeugen parallel und möglichst subventionsfrei geschehen. Im Bereich der Schiene besteht vorrangiger Bedarf zur Elektrifizierung von rund 5.000 Streckenkilometern, um bis 2030 einen Anteil von 75 Prozent an der Gesamtstreckenlänge der Bundesschienenwege zu erreichen. Einige für ein Sofortprogramm geeignete Lückenschlüsse haben wir bereits in unserer 2019 veröffentlichten Studie „Güter auf die Schiene – Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr“<sup>1</sup> vorgeschlagen.

Es verbleiben jedoch immer noch nicht elektrifizierte Strecken, auf denen heute Dieselbetrieb stattfindet. Der Energiebedarf, um einen bis zu 6.000 Tonnen schweren Güterzug zu bewegen, ist erheblich. Batterien oder auch Wasserstofftanks können diesen Bedarf auf Lokomotiven nicht speichern, um längere Strecken effizient zurücklegen zu können. Deshalb bietet die Industrie bei Streckenlokomotiven für den Schienengüterverkehr keine batterie- oder wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge an, sondern sogenannte Dual-Mode-Lokomotiven, die sowohl Strom aus den Oberleitungen beziehen können als auch mit einem emissionsarmen Dieselmotor zur Stromerzeugung für den Elektroantrieb auf Strecken ohne Oberleitung ausgestattet sind, sodass Elektrifizierungslücken im Streckennetz

---

<sup>1</sup> [KCW GmbH \(2019\). Güter auf die Schiene – Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr.](#)

überbrückt werden können. Perspektivisch kann hier unter geeigneten Rahmenbedingungen auch mit wasserstoffbetriebenen Verbrennungsmotoren oder Brennstoffzellen als zweite Stromquelle auf Lokomotiven gearbeitet werden. Einfacher stellt sich die Situation bei Rangierlokomotiven mit ihren geringeren Leistungsanforderungen dar.

### *Zum Kapitel Investitionen für starke Bahnen in Stadt und Land*

Wir empfehlen, dem Abschnitt eine unverwechselbare Überschrift zu geben, sich klar zum fairen Wettbewerb auf der Schiene zu bekennen und sich an der noch in dem im November 2020 verabschiedeten Grundsatzprogramm enthaltenen Formulierung zur „getrennten Bewirtschaftung von Infrastruktur und Betrieb“ bei der bundeseigenen Deutschen Bahn AG zu orientieren.

Unser Verband hält die Debatte um die Reorganisation der Eisenbahn weiterhin für ein ebenso wichtiges Zukunftsthema für die Schiene und die Verkehrswende insgesamt, wie auch die Infrastruktur- und Innovationsthemen und bessere intermodale Rahmenbedingungen. Diese Themen werden sämtlich in anderen Abschnitten des Wahlprogrammwerks angesprochen. Die problematische Struktur der DB AG zeigt sich bereits darin, dass die Forderung an einer Ausrichtung am Gemeinwohl zwar für die natürlichen Monopole der Infrastruktur sinnvoll ist, aber bei Unternehmensteilen, die sich in einem funktionierenden Wettbewerb befinden, eben nicht funktioniert, weil damit der Wettbewerb ausgehebelt wird. Die heftigen Reaktionen der Eisenbahngewerkschaft EVG auf das Fraktionspapier zur Eisenbahnpolitik, die völlig absurde Drohung mit Arbeitsplatzverlusten und das interne Selbstlob, die Grünen würden durch den EVG-Beitrag die Trennung von Netz und Betrieb nicht mehr offensiv fordern, zwingen die Partei, die langjährige und in der Grundsatzprogrammabstimmung eindrucksvoll bestätigte Positionierung an den Argumenten des DB-Vorstandes, der EVG und der Sozialdemokrat:innen zu messen. Statt einer Relativierung der bisherigen Aussagen, schlagen wir das Einsetzen einer unabhängigen, d.h. von DB, Gewerkschaften und Interessensverbänden freien, Expert:innenkommission vor, die etwaigen Handlungsbedarf unter der Maßgabe eines straffen Zeitplans identifizieren und bis zur Mitte der nächsten Legislaturperiode Handlungsvorschläge vorlegen soll. Bitte beachten Sie unser anhängendes Positionspapier zu diesem Thema.

### *Zu den Kapiteln Moderne Verkehrsinfrastruktur und Ein Jahrzehnt der Zukunftsinvestitionen*

Die Aussagen in diesen beiden Kapiteln begrüßen wir, Zukunftsinvestitionen werden über das Jahr 2030 hinaus nach anderen Maßstäben erforderlich sein. Die verkehrspolitische Zielsetzung, den klimafreundlichen Schienenverkehr zu fördern, treffen sich im zweitgenannten Kapitel mit der Notwendigkeit, jahrzehntealte Versprechungen einzulösen. Wenig in die Schiene und viel in Straßen und den Luftverkehr zu investieren, war nicht erst unter der DB-Vorstandschafft von Hartmut Mehdorn Politik (und auch nicht seine Erfindung). Den Modernisierungsrückstand aufzuholen und zugleich die Schiene zur umfangreichen Verkehrsverlagerung zu ertüchtigen, geht über einen schlichten Vergleich der Bundesinvestitionen Straße/Schiene hinaus. Der Bund trägt nach dem Grundgesetz für die Schiene nahezu die alleinige Verantwortung und finanziert ein überaus leistungsfähiges Fernstraßennetz, das heute schon um gute 80 Prozent länger ist als alle Schienenwege des Bundes zusammen. Das gesamte Straßennetz ist jedoch noch deutlich länger (über 900.000 Kilometer), denn Länder und Kommunen engagieren sich neben dem Bund intensiv in Straßenverkehr und -infrastruktur – jedes Gewerbegebiet erhält Straßenanschlüsse, nahezu

keines einen Schienenzugang – und einer Studie von Prof. Dr. Christian Böttger liegen die kumulierten Ausgaben für den Straßenverkehr ungefähr dreimal so hoch wie die erzielten Einnahmen<sup>2</sup>. Der Bund kennt auf der anderen Seite den Modernisierungs- und Ausbaubedarf noch am besten, er hat mit den DB-Infrastrukturgesellschaften Instrumente, die – nach einigen Reformen – auch die anspruchsvollen Programme, die sich die EU und die künftige Bundesregierung vorgenommen haben, umsetzen könnten. Entscheidend ist allerdings, dass der Bund (und die EU) angesichts angespannter Haushalte der Schiene jetzt Priorität einräumt und ein Sofortprogramm, z.B. für sogenannte „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ im bestehenden Netz die Kapazität steigert. Vor allem darf die Schiene jetzt nicht zum wiederholten Mal nach einem Anlauf mit vielen politischen Schwüren heimliches Opfer der Haushaltskonsolidierung werden. Anhaltend gehen die vergleichsweise geringen Ausbaumittel von 1,6 Mrd. Euro p.a. (das kleine Österreich investiert 1,3 Mrd. p.a.) vor allem in wenige Hochgeschwindigkeitsstrecken. In den vergangenen drei Jahren sind lediglich 61,5 Kilometer neue Gleise und 270,3 Kilometer Nachelektrifizierung hinzugekommen. Die vielgerühmte „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III“ zwischen Bund und DB sichert – zum Glück – viele notwendige Ersatzinvestitionen im bestehenden Schienennetz ab. Damit kann sichergestellt werden, dass die bisherigen Verkehrsvolumina überhaupt weiter rollen – mehr nicht.

Viele Strecken wurden stillgelegt, Weichen, Überholgleise und Verbindungskurven zurückgebaut. Und dennoch hat sich der Personen-, wie auch der Güterverkehr besser entwickelt als prognostiziert. Die Eisenbahnpolitik des Bundes und der DB hat die Engpässe im Netz selbst geschaffen. Die Zahl und Länge der – behördlich festgestellt – „überlasteten Schienenwege“ hat deutlich (auf zuletzt 21) zugenommen – auffälliger Weise dort, wo seit Langem verschleppte Ausbaumaßnahmen realisiert werden sollten. Hinzu kommt der jahrelange Rückbau von Infrastrukturbestandteilen mit der Folge zu geringer Flexibilität bei Störungen und während notwendiger Baumaßnahmen. Umso wichtiger ist es nun, dass die Umsetzung aller kapazitätssteigernden Maßnahmen parallel in Angriff genommen und für kleinere Maßnahmen, wie zusätzliche Weichen, eine einfache Finanzierungs- und Planungsrechtslösung gefunden wird.

Auch gesamteuropäisch muss die Verkehrsinfrastruktur verbessert werden. Bestandteil einer Strategie zum Ausbau transeuropäischer Schienennetze muss die deutliche Stärkung des Korridormanagements werden, wenn schon keine einheitlichen Grundlagen für den Betrieb der Infrastrukturen etabliert werden. Die initiale Idee einer überstaatlichen Betreiberin der Güterverkehrskorridore wird durch das aktuell bestehende System nur mangelhaft umgesetzt. Der störungsfrei funktionierende grenzüberschreitende Verkehr muss Anspruch eines europäischen Schienennetzes sein, das ohne institutionelle Einflussnahme den geregelten Betrieb gewährleistet.

Alle Beteiligten sollten sich ehrlich machen. Es geht um beides: einen Schwenk hin zur Schiene und die Aufarbeitung der Versäumnisse eines halben Jahrhunderts massivster Bevorzugung des Straßenverkehrs. Das erfordert einen belastbaren Hochlauf der Investitionsmittel und die langfristige gesetzliche Bindung in einem Schieneninfrastrukturfonds wie in der Schweiz. Dies ist ein wesentlicher Bestandteil der drei Kernforderungen der acht Bahnverbände in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom 21. Januar 2021<sup>3</sup>. Darauf aufbauend benötigen wir auch eine effizienzsteigernde Lieferantenentwicklung und eine solide Finanzierung. Staatliche Gelder sollten nicht zur weiteren Vergünstigung und Beschleunigung des Straßengüterverkehrs in Konkurrenz zur Schiene investiert werden, bei der Überprüfung der vorgesehenen Autobahninvestitionen muss dieser Effekt eine bedeutende Rolle spielen,

---

<sup>2</sup> <https://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/news/2017/studie-abschaetzung-der-kosten-der-verkehrstraeger-im-vergleich.pdf>

<sup>3</sup> [Bahnverbände \(2021\). Der Schiene jetzt Priorität geben! Die drei Kernforderungen der acht Bahnverbände zur Bundestagswahl.](#)

ebenso wie die Mechanismen der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Berechnung künftig die umwelt- und verkehrspolitischen Prioritätensetzungen widerspiegeln müssen. Der Verzicht auf neue und der Abbau alter steuerlicher Subventionen verschafft dem Bund Luft zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen.

### *Zum Kapitel Zukunftsfähiger Güterverkehr*

Wir begrüßen die strategische Zielsetzung für die verkehrsmittelübergreifende Konzeption im Güterverkehr. Nachdem die Güterlogistik seit vielen Jahren auf den Lkw ausgerichtet wurde, sind wie bereits dargestellt die Hebel „Rahmenbedingungen“, „Infrastruktur“ und „Innovationsförderung“ gleichzeitig zu bedienen. Die Herausforderung besteht darin, den gewerblichen Verladern qualitativ hochwertige und verlässliche Leistungen anzubieten – häufig auch dort, wo dies mangels Infrastruktur derzeit nicht einmal theoretisch möglich ist. Die Schiene soll das Rückgrat der Logistikketten der Zukunft werden, auch wo sie dies noch nicht ist. Anbindungen an das Schienennetz müssen leichter zugänglich werden. Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlen für jeden Kilometer Trassenpreise, wohingegen der Zugang zu Gewerbegebieten mit dem Lkw kostenfrei ist.

Der Schienengüterverkehr muss darüber hinaus als strategisches Mittel in Smart-City-Strategie eingesetzt werden. Die starke Zunahme der Güter- sowie Handelslogistik führt zu einer steigenden Belastung der (öffentlichen) Verkehrsinfrastruktur. Diese Belastung wächst in Richtung der Kapazitätsgrenzen, speziell in den Ballungs- und Metropolregionen. Grund hierfür ist u.a. ein sich beständig änderndes Kaufverhalten der Konsument:innen mit einem in der Pandemie noch einmal beschleunigten Wachstum im E-Commerce. Gleichzeitig steigt die Forderung nach einer stärkeren Berücksichtigung der ökologischen Faktoren. Aus diesen Transformationen im Sektor der Güter- und Handelslogistik entsteht die Frage, wie der Lieferbedarf in Zukunft, unter weitreichender Nutzung bestehender Infrastrukturen, nachhaltig befriedigt werden kann, ohne einen Verkehrsinfarkt zu riskieren. Moderne Bahnlogistik kann in städtische Verkehrskonzepte integriert werden und für den Transport größerer Gütermengen bis in die Innenstadt genutzt werden. Dabei können durch den Bahntransport bis in die Stadt hinein Verkehrsaufkommen effektiv vermieden werden. Ideen aus der Forschung haben die Grundlage gebildet und müssen nun mit Praxispartner:innen umgesetzt werden. Eine gesetzliche Sicherung von strategisch bedeutsamen Flächen für Verladung, aber auch für den Eisenbahnbetrieb, halten wir für zwingend.

### *Zum Kapitel Mittelstandspolitik ist Innovationspolitik*

Vor allem das produzierende Gewerbe und der Handel entscheiden faktisch über den Umfang des Güterverkehrs und die Verkehrsmittelwahl. Wir halten es für ein falsches Vorurteil, dass die Schiene in der Handelslogistik, dem KEP-Bereich oder generell dem Transport kleinerer und eiliger Sendungen keinen wesentlichen Beitrag in der Logistikkette der Zukunft leisten könnte. Forschungs- und Innovationsförderung sollten das gestiegene Interesse der verladenden Wirtschaft an nachhaltigen Transportlösungen unterstützen, denn der Maßstab für das Innovations-tempo im Schienengüterverkehr ist der Kundennutzen in Form von Preis sowie Qualität, aber auch in wachsendem Maße in Form der Umwelteigenschaften.

Wir würden es begrüßen, wenn die besonders relevanten Innovationen, deren Umsetzung die öffentliche Hand und die beteiligten Branchen vorrangig forcieren sollten, die Automatisierung und Digitalisierung der ersten und

letzten Meile und die intermodale Logistik im Programm erwähnt würden. Wir halten eine technologieoffene Förderung von Innovationen zur Effizienzsteigerung – im Güterverkehr auch jenseits der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) – für einen der drei entscheidenden Stellhebel zur nachhaltigen Stärkung des Schienengüterverkehrs. Nähere Informationen dazu entnehmen Sie bitte auch hier unserem anhängenden Positionspapier.

*Zum Kapitel  
Den europäischen Green Deal ambitioniert gestalten*

Die Ziele des Green Deal der EU geben der Verkehrswende Rückenwind, gleichwohl besteht insbesondere im Güterverkehr der Bedarf nach strengeren und verbindlichen Zielsetzungen und daraus abgeleiteten Maßnahmen, um die ambitionierten Ziele zu erreichen. Es ist sehr bedauerlich, dass es sowohl im Green Deal als auch in der jüngsten „EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ für die „Verkehrsverlagerung“ kein konkretes Ziel gibt, denn nur diese liefert sofort Beiträge zum drängenden Klimaschutz-Problem und zur Verkehrssicherheit. Eine echte Strategie muss Prioritäten setzen, auch wenn – das ist die gute Nachricht – die für die Stärkung des Schienengüterverkehrs aufgeführten Instrumente nun richtig und zielgerichteter sind als dies im „Weißbuch zum Verkehr“ 2011 der Fall war. In unserer Stellungnahme haben wir zu den aktuellen Zielen der Europäischen Union Stellung genommen.<sup>4</sup>

*Zum Kapitel  
Forschungsfinanzierung aufstocken und vereinfachen*

Die künftige Bundesregierung muss in der Mobilitätsforschung der Verkehrswende und speziell auch dem Schienenverkehr und dessen Verknüpfung mit anderen nachhaltigen Verkehrsmitteln mehr Aufmerksamkeit, inhaltliche Stringenz und in letzter Konsequenz auch mehr Budget widmen. So lässt die angemessene finanzielle Ausstattung des „Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr“ zur Erprobung und Markteinführung von Innovationen auf sich warten. Das Programm sollte 2018 mit ursprünglich 100 Millionen Euro Bundesmitteln und einer 50-prozentigen Förderung starten – nur 30 Millionen Euro stehen jedoch pro Jahr - und auch erst seit 2020 - zur Verfügung. Das ist zu wenig „Luft gegen das Vakuum“, das infolge der Bahnreform in der Schienenforschung entstanden war. Auch bei der Grundlagenforschung für den gesamten Bahnsektor muss das Tempo deutlich erhöht werden: Zwar wurde 2019 das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) geschaffen. Ohne eine adäquate Finanzierung und Ausstattung kann es aber weder Forschungsprojekte anstoßen noch Innovationen im Schienenbereich fördern.

*Zum Kapitel  
Planungs- und Investitionsbeschleunigung*

Wir würden es begrüßen, wenn in diesem Abschnitt deutlich gemacht würde, dass vorrangig die Planung und Realisierung von Infrastrukturen, die der Verkehrs- und Energiewende dienen, beschleunigt werden sollen. Unseres Erachtens ist der wesentliche Grund für lange Realisierungszeiträume die unzureichende personelle Kapazität bei allen Beteiligten – seien es die Vorhabenträger (z.B. die DB Netz AG) und deren Subauftragnehmer, seien es die

---

<sup>4</sup> [NEE-Stellungnahme zur "EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität" vom 21. Dezember 2020](#)

Behörden, seien es die Verwaltungsgerichte. Diese Situation scheint uns deutlich entscheidender für den Schwergang zu sein als die Wahrnehmung von Anwohner:innen- und Naturschutzrechten. Die Anzahl an Planungsbeschleunigungsgesetzen in den vergangenen Jahren ist noch einmal stark gewachsen, so dass seitens Planung und Rechtsprechung darauf hingewiesen wird, dass die rechtssichere Bewältigung der planerischen Aufgaben hierdurch wieder/weiter erschwert werden könnte. Es sollte darauf verzichtet werden, mit großer Energie europarechtlich eindeutige Anforderungen an die Planung immer wieder in Frage zu stellen und stattdessen die Möglichkeit verfolgt werden, Planer:innenkapazitäten innerhalb des Verkehrssektors umzuschichten und gezielt die Ausbildung zu stärken.

Wir würden uns freuen, wenn Partei und Fraktion den politischen Dialog auch im Wahljahr weiterführen und weitere, noch detailliertere Hinweise mit uns und weiteren Vertreterinnen und Vertretern der Branche diskutieren würde.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer