

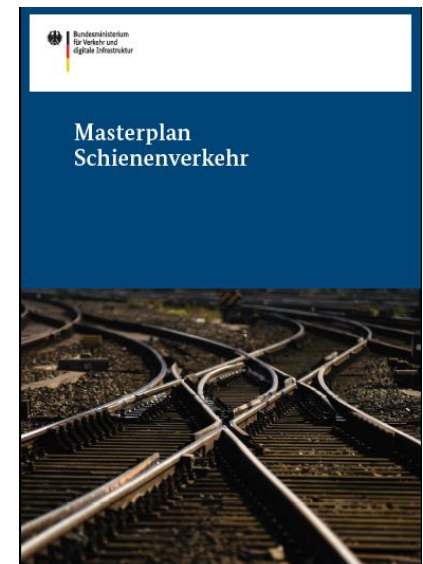
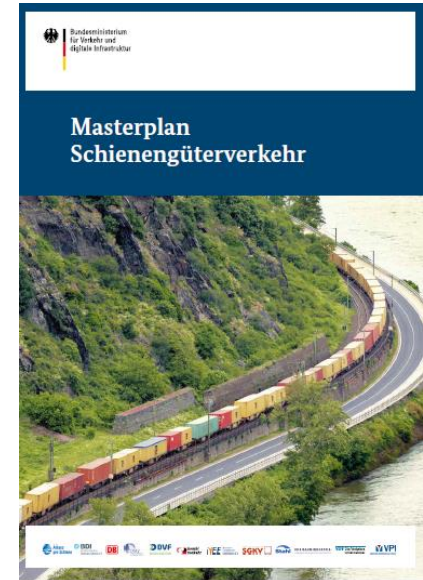


**152 HANDLUNGSFELDER IN ZWEI
MASTERPLÄNEN – WAS DIE NEUE
EISENBAHPOLITIK DES BUNDES
VERÄNDERN KÖNNTE**

EWS der TU Berlin, 6. Juli 2020
Peter Westenberger, Geschäftsführer

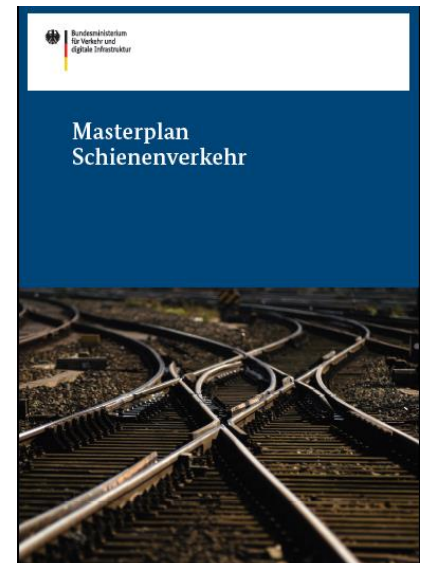
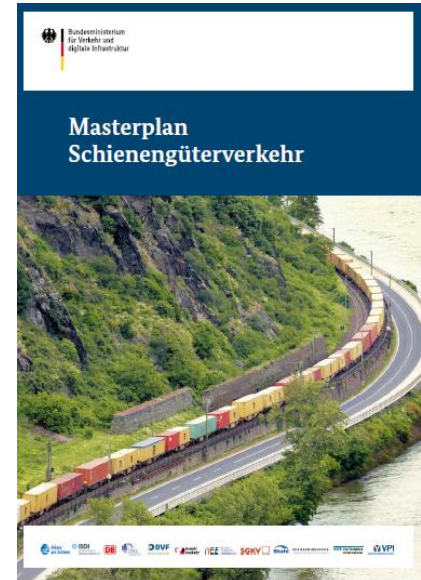
Gliederung

- Entstehung und Zielsetzung
- Überblick über Schwerpunkte
- Umsetzungsstand und Verantwortlichkeiten
- Potenzial für die Eisenbahn- und Verkehrspolitik
- Ausgewählte Aspekte
- Abschließende Bewertung



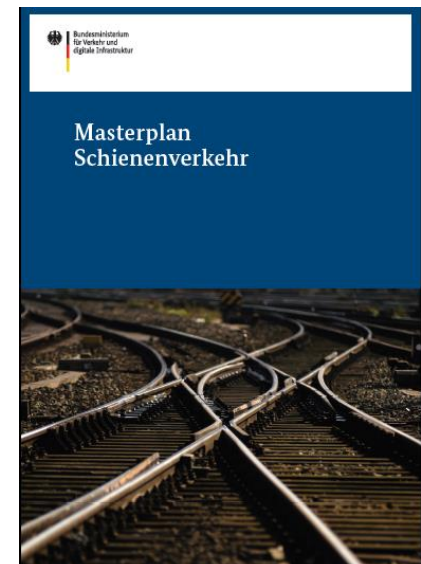
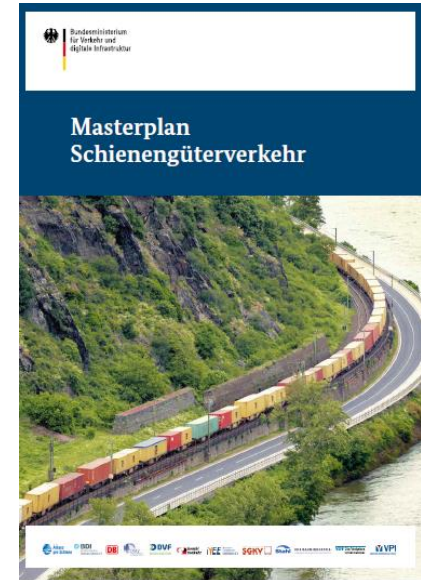
Gliederung

- Entstehung und Zielsetzung
- Überblick über Schwerpunkte
- Umsetzungsstand und Verantwortlichkeiten
- Potenzial für die Eisenbahn- und Verkehrspolitik
- Ausgewählte Aspekte
- Abschließende Bewertung



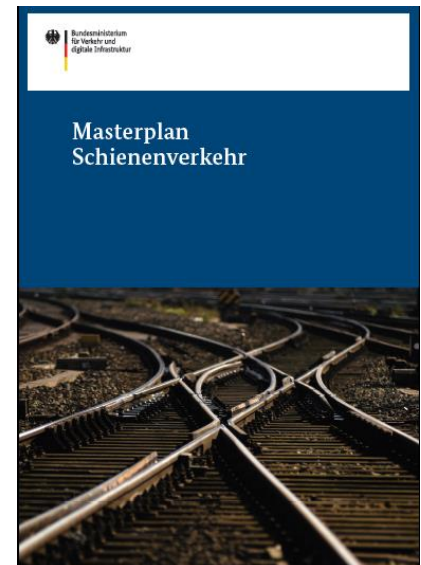
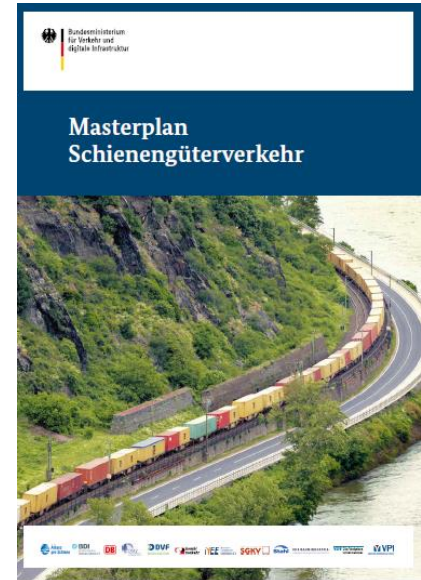
Masterpläne im Vergleich

- **Masterplan „Schienengüterverkehr“ (M-SGV)**
 - Start im Sommer 2016 durch BMVI-Staatssekretär Odenwald als Reaktion auf die wirtschaftliche Krise der DB Cargo AG
 - Runder Tisch Schienengüterverkehr sowie Arbeitsgruppen (zuletzt noch eine ständige) und ad-hoc-Arbeitsgruppen
 - Veröffentlichung am 23. Juni 2017
- **Masterplan Schienenverkehr (M-SV)**
 - Gründung mit Spitzengespräch über das „Zukunftsbündnis Schiene“ am 9. Oktober 2018 zur Umsetzung der Ziele aus der Koalitionsvereinbarung vom 12. März 2018
 - Lenkungskreis sowie sechs (zunächst fünf) Arbeitsgruppen entsprechend der Fragestellungen des BMVI
 - Veröffentlichung am 30. Juni 2020 mit „Schienenpakt“



Einige Besonderheiten

- BMVI beklagt Uneinigkeit in der Branche
- BMVI betont Verantwortung der Branche
- Rolle und Ausrichtung der DB stehen nicht zur Diskussion
- Auch die Diskussion über intermodale Wettbewerbssituation der Vergleiche mit der Schiene lehnt v.a. das BMVI ab
- Herausgeber der Masterpläne ist das BMVI zusammen mit der Branche
- Keine Potenzialabschätzung der Maßnahmen



Zusammensetzung – nicht selbsterklärend

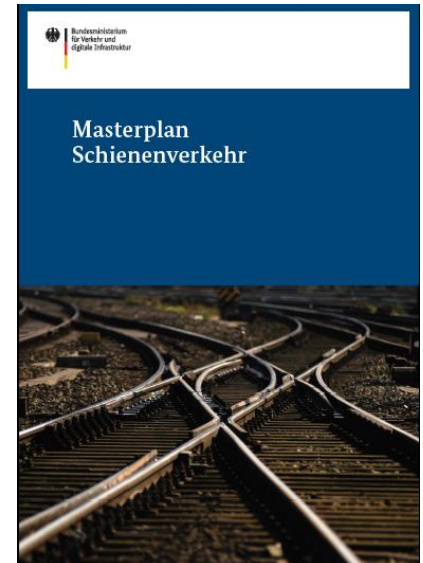
M-SGV



M-SV

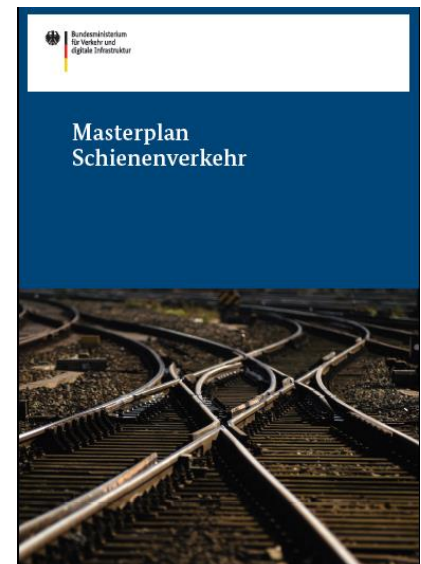
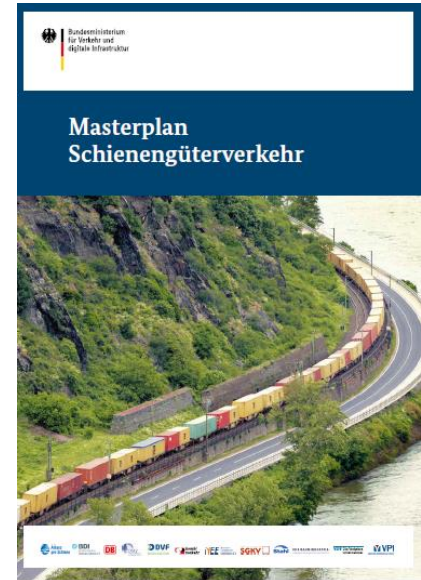


Mitglieder im Zukunftsbündnis Schiene



Gliederung

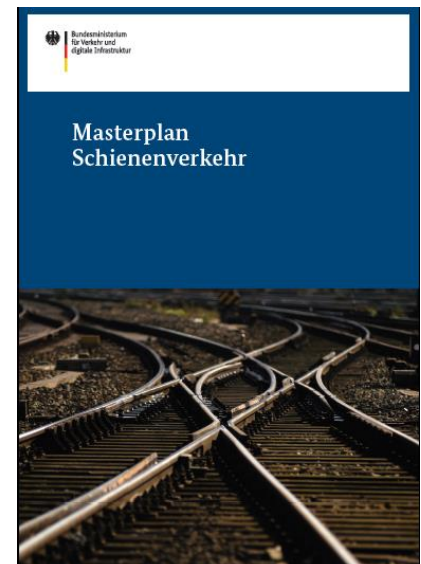
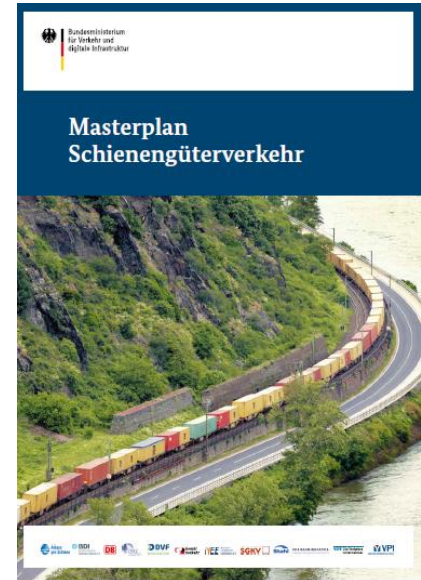
- Entstehung und Zielsetzung
- **Überblick über Schwerpunkte**
- Umsetzungsstand und Verantwortlichkeiten
- Potenzial für die Eisenbahn- und Verkehrspolitik
- Ausgewählte Aspekte
- Abschließende Bewertung



M-SGV: 10 Pakete (66 Maßnahmen)

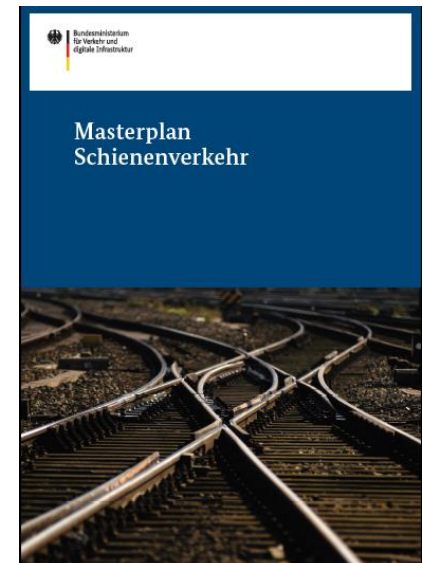
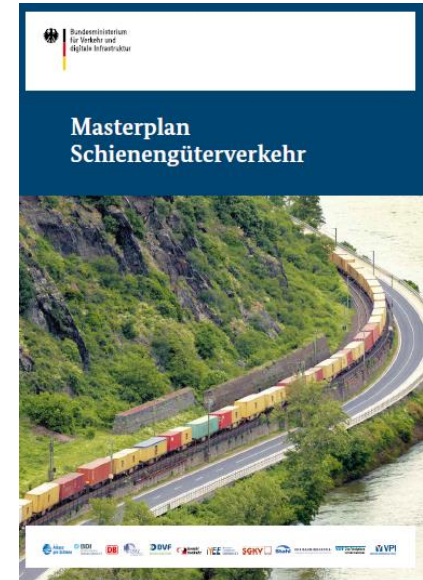
1. Leistungsfähige Infrastruktur für den Schienengüterverkehr bereitstellen
2. Digitalisierung des Schienengüterverkehrs vorantreiben
3. Eisenbahnbetrieb stärker automatisieren
4. Technische Innovationen für Schienenfahrzeuge unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Umweltperformance der Schienenfahrzeuge forcieren
5. Multimodalität stärken sowie Zugang zur Schiene sichern und ausbauen
6. Elektromobilität auf und mit der Schiene ausbauen
7. Trassen- und Anlagenpreise deutlich reduzieren
8. Abgaben- und Steuerbelastung begrenzen
9. Vergleichbare Standards der Arbeits- und Sozialvorschriften und Sicherheitsauflagen bei allen Verkehrsträgern gewährleisten
10. Aus- und Weiterbildung forcieren

www.bmvi.de



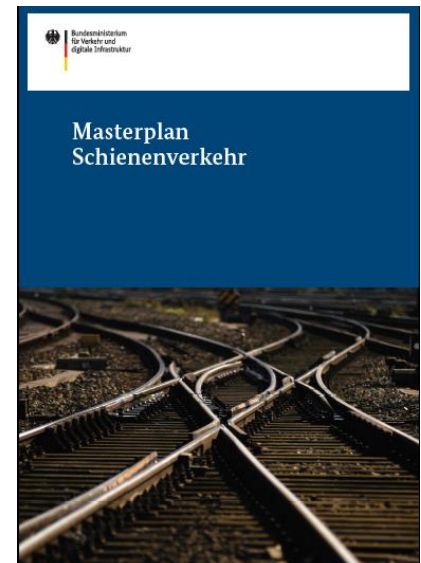
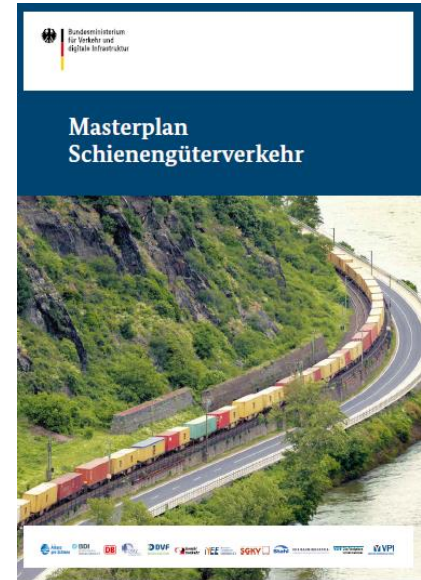
M-SV: Sechs Kapitel (96 Maßnahmen)

- Deutschlandtakt
 - Infrastruktur
 - Wettbewerbsfähige Bahn
 - Lärm (und Klimaschutz)
 - Innovation
 - Personal
- Zusatzkapitel „Schienengüterverkehr“
(quasi nachrichtlich aufgenommen)
- und
- Digitalisierungs-Cluster



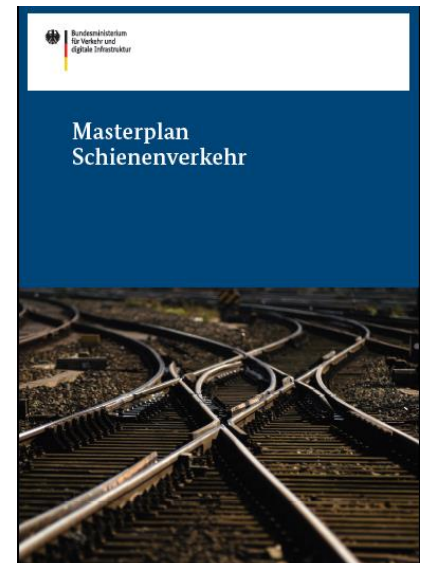
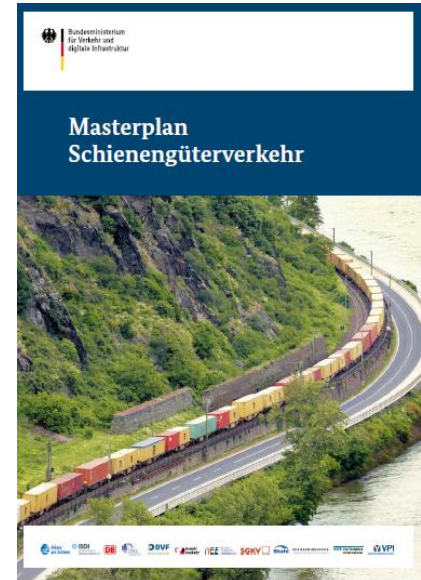
Analyse im Vergleich

- M-SGV: 66 Handlungsfelder mit drei Schwerpunkten: Infrastruktur, Innovation, Rahmenbedingungen
- M-SV: 96 Handlungsfelder mit Deutschlandtakt als einzigem echtem Schwerpunkt
- 17 Überschneidungen zwischen M-SGV und M-SV
- Im M-SV neun interne Dopplungen, davon sieben, die zugleich im M-SGV zu finden sind. Spitzenreiter sind Elektrifizierung, Klimaabgabensenkung und Innovation
- Im M-SGV nur zwei „interne“ Dopplungen: SGFFG und Netzmodernisierung bzw. -automatisierung



Gliederung

- Entstehung und Zielsetzung
- Überblick über Schwerpunkte
- **Umsetzungsstand und Verantwortlichkeiten**
- Potenzial für die Eisenbahn- und Verkehrspolitik
- Ausgewählte Aspekte
- Abschließende Bewertung



Umsetzung M-SGV: Trassenpreise und dann?

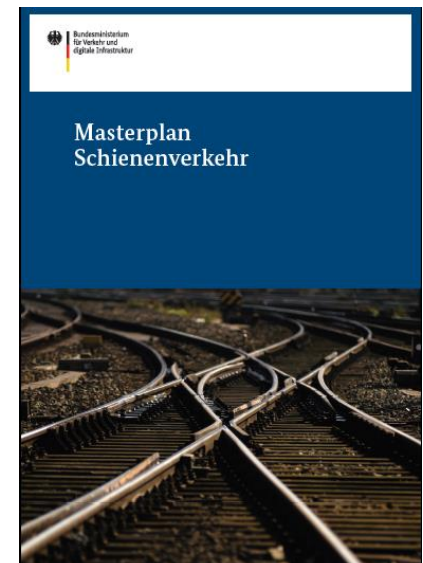
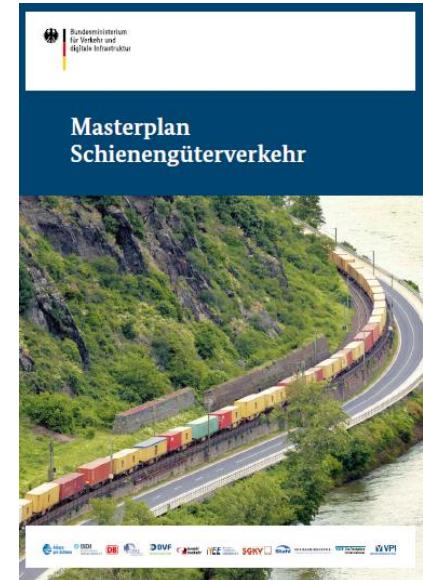
- Monitoring durch „AG Masterplan“ und den Runden Tisch Schienengüterverkehr
- Vier der fünf Sofortmaßnahmen des M-SGV sind laut BMVI bereits umgesetzt:

 Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Dazu kommen fünf Sofortmaßnahmen

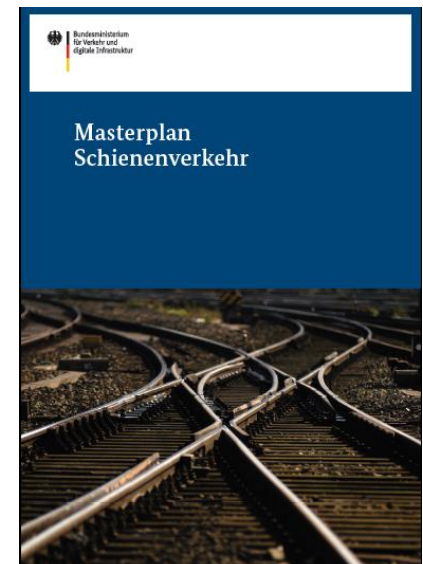
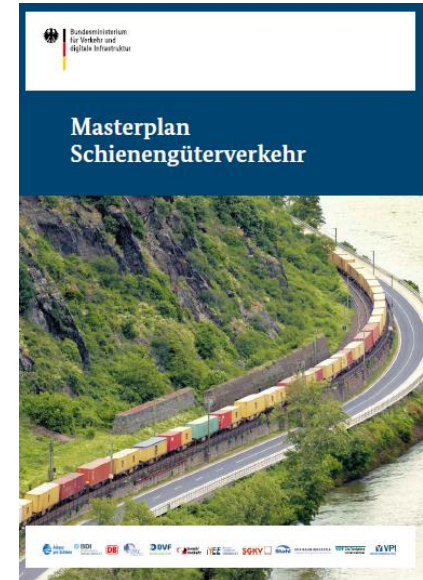
1. Reduktion der Trassenpreise durch zusätzliche Bundesmittel
2. 740-Meter-Netz
3. Unternehmerische Beiträge des Sektors zur Modernisierung des Schienengüterverkehrs
4. Aufbau eines ersten Testfeldes für Digitalisierung und Automatisierung der Zugbildung im Schienengüterverkehr
5. Konzepterstellung Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr

www.bmvi.de



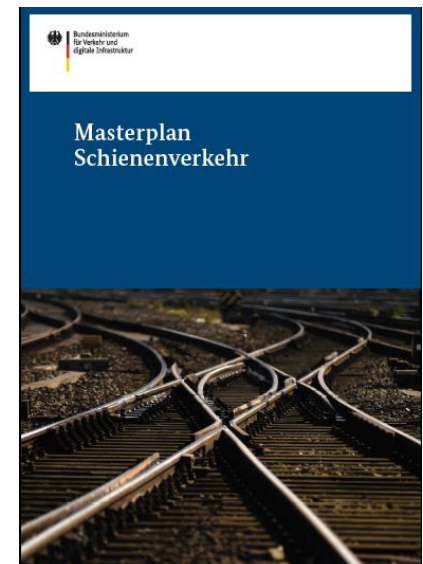
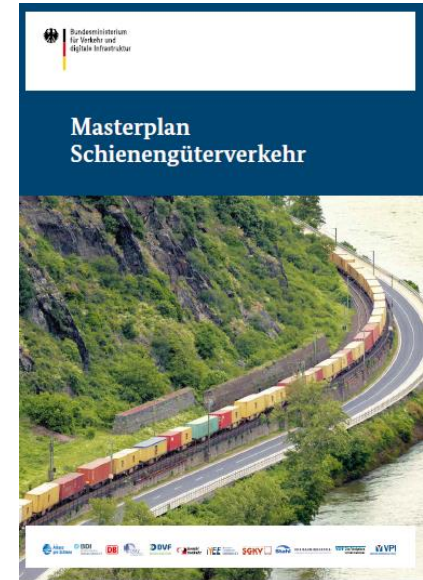
NEE-Top-Ten für die Umsetzung des M-SV

1	Brancheneinheitliches Corona-Notprogramm zur Bewältigung der Umsatzausfälle und zur Erhaltung des Wettbewerbs
2	Höhere Finanzierung im Mittelfristzeitraum und danach weiter ansteigend für kleine und mittlere Maßnahmen, Neu- und Ausbau, zusätzliche Deutschlandtakt-Maßnahmen sowie ETCS/DSTW (incl. Fahrzeugförderung)
3	Wirksame Beschleunigung der Abläufe bei DB Netz
4	(Mindestens relative) Senkung der Belastung aus EEG und Stromsteuer
5	Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr/Innovations- und Energieeinsparförderung (Automatisierter Betrieb, Hybrid- und Klimaantriebe, Digitalisierung, 5-L-Güterwagen)
6	Elektrifizierung, 740 Meter, kleine-und-mittlere-Maßnahmen, Baustellenmanagement zur Erhöhung von Kapazität und Verlässlichkeit des Netzes
7	EReG, darin Gewinnfreiheit, neue Logik der Trassenpreisbildung auf Grenzkostenbasis, BAV-Lösung, Haftung für Schlechtleistung, anderer Rechtsweg, etc.
8	Steigerung der Mittel für die Forschung (DZSF) und Forschungsförderung (Industrie, Hochschulen, Unternehmen) mit Schwerpunkt Logistikkonzepte/Digitalisierung/Automatisierung/Vereinfachung von Abläufen/Entbürokratisierung/Neue Finanzierungsbasis Güterverkehr
9	Verankerung einer anspruchsvollen und konsistenten Wachstumsstrategie Schiene im Green Deal bzw. während der EU-Ratspräsidentschaft anstoßen
10	Dialog mit verladender Wirtschaft und Straßengüterverkehr (und BiSchi) zu Intermodalität incl. künftige Ladeeinheiten und Zugangsmöglichkeiten zum Netz



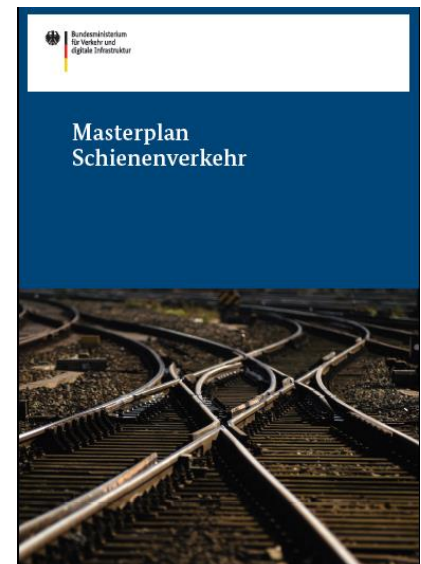
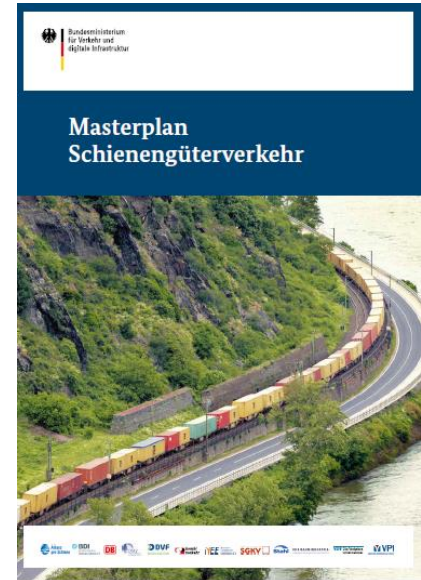
Gliederung

- Entstehung und Zielsetzung
- Überblick über Schwerpunkte
- Umsetzungsstand und Verantwortlichkeiten
- **Potenzial für die Eisenbahn- und Verkehrspolitik**
- Ausgewählte Aspekte
- Abschließende Bewertung



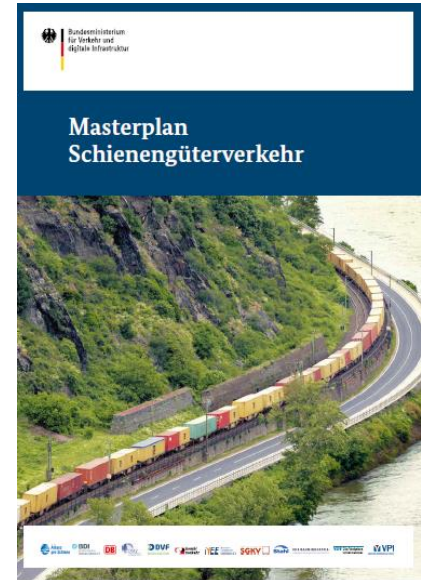
Die Masterpläne könnten die Schiene stärken

- Die Masterpläne enthalten weitgehend vollständig die notwendigen Handlungsfelder zur Stärkung der Schiene
- Besonders bedeutend: die verkehrspolitischen Ziele, wenn sie Maßstab für das Handeln des Bundes werden!
- Ebenfalls bedeutsam: dass und wie die Produktion der Schiene modernisiert werden muss!
- Neben der Klärung der offenen Punkte (Intermodalität und Rolle/Ausrichtung der DB) entscheidet über Erfolg oder Misserfolg die Ernsthaftigkeit in der Umsetzung!
- Zentrale Engpassfaktoren aus Sicht des NEE: Furcht, intermodal zu agieren und begrenzte Budgetmittel!



Gliederung

- Entstehung und Zielsetzung
- Überblick über Schwerpunkte
- Umsetzungsstand und Verantwortlichkeiten
- Potenzial für die Eisenbahn- und Verkehrspolitik
- **Ausgewählte Aspekte**
- Abschließende Bewertung



Insbesondere der M-SV enthält einige „Perlen“

Fondslösung:

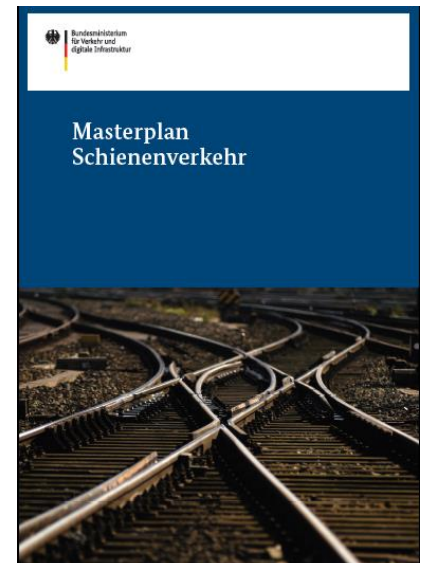
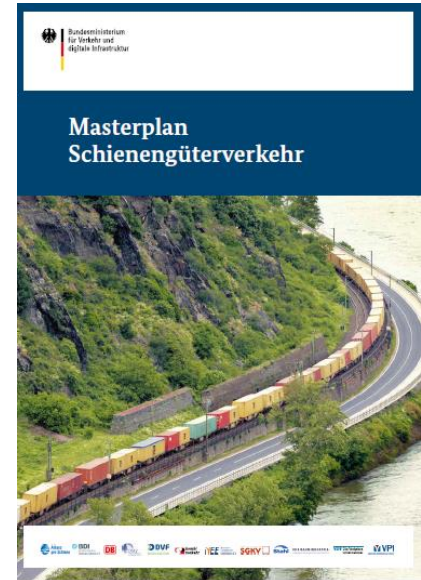
Um Risiken einer diskontinuierlichen Investitionspolitik vorzubeugen und die Bereitschaft des Sektors zum notwendigen Kapazitätsaufbau zu schaffen, wird die Einrichtung einer längerfristigen und gesetzlich verbindlichen Finanzierungsgrundlage in Form eines Fonds empfohlen.

Unterschiedliche Behandlung Infrastruktur/EVU bei der DB AG:

: „In den Satzungen der Infrastrukturgesellschaften des Bundes sowie des Gesamtkonzerns DB AG sollen in Übereinstimmung mit den Zielen des Koalitionsvertrages volkswirtschaftliche Ziele wie die Steigerung des Marktanteils der Schiene festgeschrieben und die Vorstände der Unternehmen auf die Erfüllung dieser Ziele verpflichtet werden. Dabei steht für die Eisenbahninfrastruktur nicht die Maximierung des Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene im Vordergrund. Zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs im Verkehrsmarkt muss dieses sinnvolle Vorhaben allerdings auf die Infrastrukturunternehmen des Konzerns beschränkt werden und der unternehmerische Auftrag seiner Eisenbahnverkehrsunternehmen davon unberührt bleiben.“

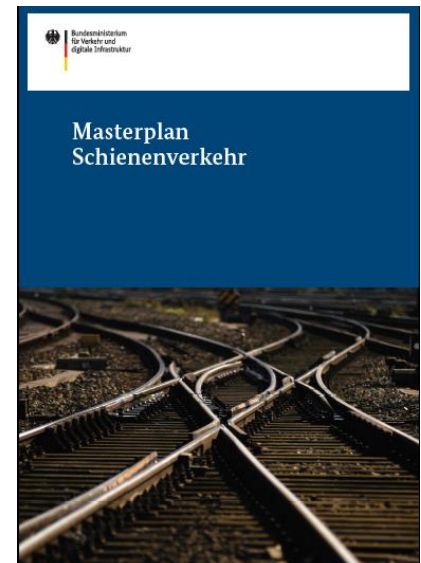
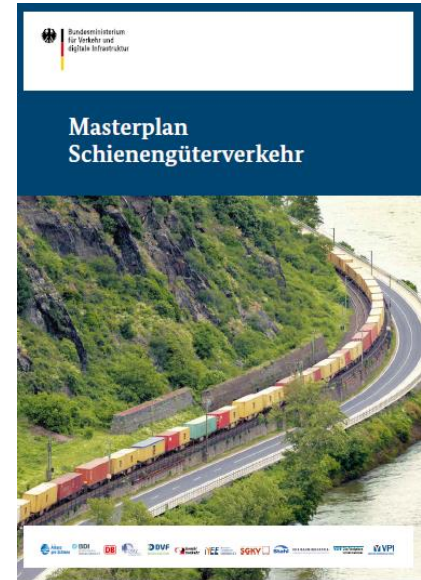
Dissenting vote:

Von zahlreichen Verbänden wurden weitergehende Forderungen zur Stärkung der Schiene im intermodalen Wettbewerb erhoben. Bei einer Reihe von Fragen konnten auch in den Beratungen des Zukunftsbündnis Schiene keine einvernehmlichen Positionen erreicht werden. Die Partner im Zukunftsbündnis Schiene haben das gemeinsame Verständnis, dass Themen der relativen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Verkehrsmarkt weiter politisch diskutiert werden müssen. Zu nennen sind hier insbesondere eine verkehrsmittelübergreifend schlüssig ineinander greifende steuerliche Rahmensetzung, Innovationsförderung und Infrastrukturinvestitionspolitik des Bundes, die Debatte über das Instrument der verkehrsmittelbezogenen Finanzierungskreisläufe, die unterschiedlichen Systeme der Nutzerkostenanlastung mit jeweiligen Auswirkungen auf die Infrastruktur, die Rolle von Prognosen und volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Berechnungen für die Infrastrukturplanung, die gesetzgeberischen Maßnahmen zur Verbesserung der alleine physischen Zugangsmöglichkeiten von Fracht und Reisenden zur Schieneninfrastruktur oder der Umfang von Kontrollen zur Einhaltung geltender gesetzlicher Vorschriften bei den unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Auch die Frage der künftigen Ausrichtung des DB-Konzerns war nicht Gegenstand der Diskussion“).



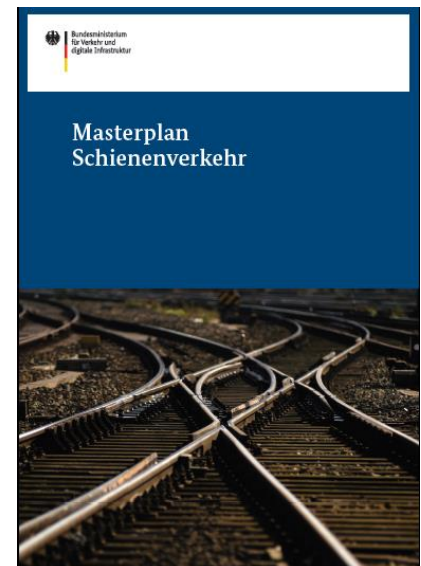
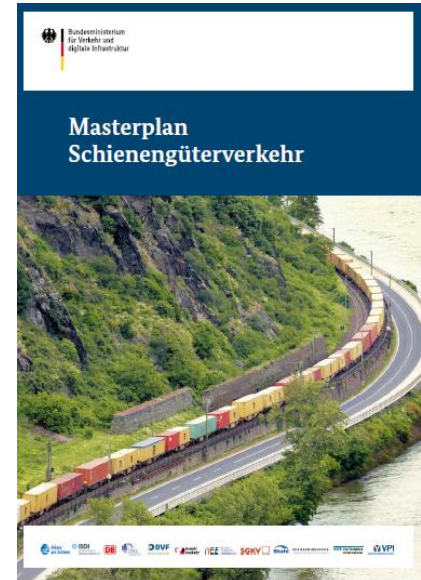
Gliederung

- Entstehung und Zielsetzung
- Überblick über Schwerpunkte
- Umsetzungsstand und Verantwortlichkeiten
- Potenzial für die Eisenbahn- und Verkehrspolitik
- Ausgewählte Aspekte
- **Abschließende Bewertung**



Können die Masterpläne die Eisenbahnpolitik des Bundes wirklich verändern?

- Pro: Zielbasierung, starke Systematik, wenig „blinde Flecken“ und Maßnahmenorientierung können den Schienensektor und die Schienenpolitik des Bundes auf den Wachstumskurs bringen und halten!
- Contra: Fehlende Kennzahlen, unsicheres Controlling, langsame Umsetzungsgeschwindigkeit, DB-Fixierung, Widerstände im Apparat sowie bei Betroffenen und Stakeholdern, weitgehende Beschränkung auf den Schienensektor und Finanzbedarf können dafür sorgen, dass alles beim Alten bleibt!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Peter Westenberger | Geschäftsführer
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)
Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Tel 0049 30 53 14 91 47 0
Mail westenberger@netzwerk-bahnen.de
Website: www.netzwerk-bahnen.de
Twitter: <https://twitter.com/netzwerkbahnen>

Backup

Anders ausgedrückt: acht der zehn Gebote zur Stärkung der Schiene finden sich schon im M-SV

Bündig könne man den Masterplan derzeit auf die Formel bringen, dass acht der Zehn Gebote für eine erfolgreiche Schiene aus dem Dokument abgeleitet werden können – und zwei Gebote noch fehlen.“

1. Gebot: All Dein Handeln soll auf Verkehrswachstum, Verkehrsverlagerung und Qualität ausgerichtet sein!
2. Gebot: Du sollst die Eisenbahn im Takt betreiben!
3. Gebot: Bau das Netz endlich schneller aus, setz es unter Strom, mach es flexibler und zuverlässig!
4. Gebot: Konzentrier Dich darauf, Technik und Prozesse der Eisenbahn zügig zu modernisieren!
5. Gebot: Schaffe ein Umfeld, in dem die Arbeit bei den Eisenbahnen Spaß macht und zukunftssicher ist!
6. Gebot: Denk daran, die Eisenbahn leiser und noch energiesparender zu machen!
7. Gebot: Klimaabgaben sollen vor allem die zahlen, die das Klima belasten und nicht die Eisenbahn!
8. Gebot: Deine Rede für mehr Schienenverkehr soll in Brüssel nicht anders sein als zu Hause

Der Verkehrsminister hat leider zwei Gebote vergessen:

9. Gebot: Gestalte faire Wettbewerbsbedingungen, sodass die Eisenbahn ihren Marktanteil steigern kann!
10. Gebot: Du sollst keine Bundesbahn allein, sondern viele andere gesunde Eisenbahnen neben ihr haben!