



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

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Herrn
Fraktionsvorsitzenden

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Anton Hofreiter, MdB

und die Mitglieder von Bündnis 90/Die GRÜNEN
im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
des Deutschen Bundestages

Berlin, 6. Januar 2021

Einfach starten – Zum eisenbahnpolitischen Papier der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die GRÜNEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten Sie und die gesamte Fraktion zu ihrem wichtigen Grundlagenpapier zur künftigen Eisenbahnpolitik beglückwünschen. Ein guter Aufschlag für dieses wichtige Wahljahr und - mit Weitblick - darüber hinaus! Sich im Güterverkehr einen Marktanteil der Schiene von 30 Prozent bis 2030 und mittelfristig mindestens 40 Prozent zum Ziel zu setzen, halten wir sowohl für ambitioniert und richtig, aber auch realistisch.

Leider haben sich die ersten Kritiker damit nicht länger aufgehalten. Das Papier auf die martialisch klingende Interpretation zu reduzieren, die Grünen würden die Deutsche Bahn „zerschlagen“ wollen, greift deutlich zu kurz und macht es sich zu einfach. Die Vorschläge der Fraktion zur Überprüfung und Neuordnung der Aufgaben im Eisenbahnverkehr verdienen eine ernsthafte Debatte, denn das derzeitige Zusammenwirken von Regierung und DB liefert nicht die Ergebnisse, die die Branche und das Ziel einer Verkehrswende wirklich voranbringen. Das liegt nicht an Corona, die Pandemie macht die Suche nach den Bau- und Schaltfehlern im System Eisenbahn nur dringender. Es ist ein besonderes Verdienst des Papiers, sich den politisch gesetzten Rahmenbedingungen verkehrsmittelübergreifend zu widmen und zahlreiche eingebaute Handicaps der Eisenbahnen ins Visier zu nehmen, die schon bei der Bahnreform 1994 kritisiert wurden. Faire **Abgabenregelungen** und der notwendige Ausbau der **Infrastruktur** müssen zuallererst durch den Staat gewährleistet werden.

Wenn beispielsweise die vor wenigen Tagen erfolgte erstmalige Anlastung von Klimafolgen beim Straßengüterverkehr (durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz) bei der angekündigten CO₂-bezogenen neuen Lkw-Mautregelung wie angekündigt „kompensiert“ werden soll, würde die Politik durch eine Rolle rückwärts die Eisenbahnen noch schlechter stellen. Denn die Eisenbahnen zahlen auf dem gesamten Netz – und nicht nur auf den Bundesfernstraßen – Nutzungsentgelte und sie zahlen schon teils seit über zwei Jahrzehnten Klimaschutz-Abgaben aus der Ökosteuer, der EEG- und KWK-Umlage, dem Emissionshandel und über die Netznutzungsentgelte, die der

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

Straßengüterverkehr sämtlich nur vom Hörensagen kennt. Wir müssen derzeit davon ausgehen, dass die Regierung bei all dem das auch im Güterverkehr relevante Dieselsteuer-Privileg ebenso wie die EEG-Umlage, die Sie jeweils anpacken wollen, unangetastet ließe.

Ökonomisch relevante Anreize, ein gutes Infrastrukturangebot, eine innovative und vielfältige Landschaft von wettbewerbsfähigen Eisenbahnunternehmen sowie moderne Betriebsformen sind essenziell, damit die Schiene schnell wächst. Die Ausführungen zur Innovationsförderung – im Güterverkehr auch jenseits der wichtigen Kuppelungsthematik – begrüßen wir. 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 – wie es die Monopolkommission empfohlen hat – aufarbeiten lassen. Der derzeitige Bundesverkehrsminister hat diesem Vorschlag leider kürzlich erneut eine Absage erteilt.

In der Eisenbahnpolitik versteckt sich die Bundesregierung seit Jahren hinter dem angeblich unternehmerisch geführten Bundesunternehmen DB AG, auf das zugleich vielfältige offizielle (z.B. die Dividendenerwartung) und informelle (z.B. faktische Bedienpflichten auf Wink des Ministers) kontraproduktive staatliche Vorgaben wirken.

Zugleich haben viele Bundesregierungen nacheinander für den Ausbau der Schieneninfrastruktur kaum etwas und gar nichts gegen Kapazitätsrückbau im vorhandenen Netz getan, so dass der gleichzeitig gewachsene Schienenverkehr die noch verfügbaren Kapazitäten immer weiter aufgezehrt hat. Während die DB – auch in Form der DB Netz AG als Beteiligte – öffentlich und gegenüber dem Parlament dazu weitgehend geschwiegen hat, haben die im Güter- und Personennahverkehr stark wachsenden Wettbewerber dieses Problem seit Jahren adressiert, ohne dass zeitnahe Abhilfe durch die Verantwortlichen sichtbar wäre. Wenn nun seit Jahren aus diesem Grund Verlagerungs- und Wachstumsszenarien der Schiene kritisch hinterfragt werden, müssen die Fehlsteuerungen sowohl bei der Regierung als auch beim wesentlichen Schieneninfrastrukturbetreiber differenziert identifiziert und beseitigt werden.

Ihrer Fraktion gebührt Dank dafür, die Größe der finanziellen Aufgaben ungeschminkt benannt – und deutlich gemacht zu haben, dass sich ein solches echtes Zukunftsinvestitionsprogramm nicht parallel zum uneingeschränkten weiteren Straßenbau finanzieren lässt. Einmal ganz abgesehen davon, dass eine die Schiene priorisierende Verkehrspolitik anders als bisher nicht neben jeder neuen oder ertüchtigten Schienenstrecke parallel Straßen ausbauen sollte. Das Budget für Neu- und Ausbau sowie für kleine und mittlere Maßnahmen muss parallel zum Ausbau der Planungskapazitäten sehr schnell gesteigert werden. Die langfristig verlässliche Bereitstellung der Bundesmittel mittels eines auch von Ihnen vorgeschlagenen „Infrastrukturfonds“ halten wir für überaus wichtig – allerdings analog zur Schweizer Regelung auf gesetzlicher Basis. Die leider nicht aufgegriffenen Anträge der Fraktion zum Bundeshaushalt 2021 wiesen bereits in die richtige Richtung.

Eine unterschiedliche Organisation der **infrastrukturellen** Aufgaben im Eisenbahnbereich, die grundsätzlich von der öffentlichen Hand verantwortet werden, und den **verkehrlichen** Aktivitäten, bei denen die existierenden bundeseigenen Unternehmen nicht anders als private Unternehmen behandelt werden dürfen, ist dringend erforderlich.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die besten - und einzigen - Kunden der Schieneninfrastrukturbetreiber. Statt die natürlichen Monopole behördlich-kleinteilig zu regulieren (zur Ehrenrettung der Bundesnetzagentur muss hier gesagt werden: auf der Basis eines zahnlosen Regulierungsrechts), müssen die Infrastrukturbetreiber kundenorientiert aufgebaut und gesteuert werden. Die von Ihnen angesprochene Anstalt öffentlichen Rechts ist eine

Möglichkeit – vorurteilsfrei sollten aber auch andere Konzepte wie eine gemeinnützige GmbH, Genossenschaftsmodelle oder auch eine einzelgesetzliche Regelung (wie beispielsweise bei der KfW) geprüft werden. Eine Änderung der Satzungen der DB Netz AG und der DB AG könnten kurzfristig für Verbesserungen sorgen bis die o.g. Debatte zu mehrheitsfähigen Ergebnissen führt.

Insbesondere zu den folgenden Punkten würden wir gerne mit Ihnen in eine **vertiefte Diskussion** einsteigen.

- Dass Politik und Staat verkehrliche Ziele definieren und mit anderen politischen Zielen abgleichen und dabei – sinnvollerweise – dem Schienenverkehr eine besonders wichtige Rolle zuweisen, ist vollkommen richtig. Nicht ohne Weiteres nachvollziehbar ist die an verschiedenen Stellen des Papiers erkennbare Selbstverpflichtung, dafür auch mit staatlichen Unternehmen die entsprechenden Verkehrsleistungen zu erbringen. Bitte verstehen Sie uns nicht falsch: gegen gleich behandelte staatliche Verkehrsunternehmen gibt es keinen Einwand. Doch schon mit dem naturgesetzlichen Bonitätsunterschied zwischen staatlichen und privaten Unternehmen beginnen die Probleme des fairen Wettbewerbs. Wie staatliche Eigentümer eine effiziente Unternehmensführung sicherstellen, ist immer wieder – etwa bei den derzeitigen Debatten über Corona-Hilfen – Gegenstand unerquicklicher Debatten, in denen der Staat gelegentlich Interessen vertritt, die mit der Tarifautonomie oder auch fairen Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer kollidieren. Am dringendsten ist aber, die staatlichen von den unternehmerischen Aufgaben erst einmal sauber zu trennen und nicht durch staatsunternehmerisches Handeln inkonsequentes staatliches Handeln ersetzen zu wollen. Wir empfehlen, die Diskussion, welche Aufgaben staatliche Institutionen wahrnehmen müssen und welche Strukturen und Ressourcen sie dafür benötigen, fortzusetzen und gründlich zu führen. Insbesondere empfehlen wir, die Organisationsform in der Schweiz näher zu betrachten. Das dortige „Bundesamt für Verkehr“ nimmt viele Aufgaben wahr, die in Deutschland in einem „schwarzen Loch“ zwischen BMVI, DB, Eisenbahnbehörden und Interessengruppen unerledigt verschwinden. In jedem Fall erwarten wir aber, dass künftig noch genauer darauf geachtet wird, dass „DB“ und „Bahn/Eisenbahn/Schiene“ nicht identisch sind und der Bund seine verschiedenen Funktionen als politischer Zielgeber, Gesetzgeber, Genehmigungsbehörde, Regulierungsbehörde, Aufsichtsbehörde, Infrastrukturverantwortlicher, Stakeholder und – zuletzt – Eigentümer sauber trennt. Im Schienengüterverkehr legen wir auch deswegen Wert darauf, weil mittlerweile deutlich über die Hälfte des Verkehrs von den Güterbahnen jenseits der DB für die Kunden aus Industrie und Handel erbracht werden.
- So gesehen ist auch die Frage eines Aufgabenträgers, den sie im Personenfernverkehr etablieren wollen, sehr spannend. Analogien finden sich im ebenfalls eigenwirtschaftlichen Schienengüterverkehr bei der Diskussion über die Zukunft des Einzelwagenverkehrs der DB Cargo AG. Vorschnell, das heißt ohne vollständige Betrachtung der Kostenstrukturen von bisherigen Monopolen, seitens des Staates Verantwortung für „unwirtschaftliche“ Verkehre zu übernehmen, ist riskant. Erste Wahl sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sein. Erst wenn danach aus politischen Gründen Verkehre trotz nachgewiesener Unwirtschaftlichkeit auf der Schiene durchgeführt werden sollen, ist eine Ausschreibung dieser Leistungen durch einen Aufgabenträger als „Quasiwettbewerb“ eine sinnvolle Lösung. Ohne Wettbewerb würden sowohl das Innovationstempo gebremst und wettbewerblich erzielbare Verbesserungen für Kunden in Frage stehen als auch knappe Bundesmittel falsch eingesetzt werden. Für die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene kann sich ein marktferner Ansatz als Bären dienst erweisen.

- Wir regen an, in der weiteren Debatte den Widerspruch zwischen der Aussage, dass der Güterverkehr entscheidend im Klimaschutz ist und der nachrangigen und mehrfach nicht mitgedachten Behandlung im Fraktionspapier zu überprüfen. Die Schiene kann im Personen-, wie im Güterverkehr ihre großen Vorteile für die Kunden wie auch für die Umwelt und den Arbeitsmarkt ausspielen. Die Verkehrsarten sollten prinzipiell zusammen gedacht werden.
- Das auch von Ihnen in den Mittelpunkt gestellte „Deutschlandtakt“-Konzept wurde aus genau diesem Grund auch von unserer Seite unterstützt, obwohl er hierzulande meist als Fahrplanprojekt verstanden wird. Tatsächlich ist der Kern des in der Schweiz entwickelten Konzepts, aus erwarteten bzw. gewünschten Verkehrsangeboten die notwendige Infrastrukturentwicklung abzuleiten. Die von der Bundesregierung beschworene „gleichberechtigte“ Integration des Güterverkehrs in den von ihr entwickelten Zielfahrplan hat nicht stattgefunden. Dieser Aspekt geht in Ihrer Bewertung nahezu verloren, ebenso wie die auf die bescheidenen BVWP-Wachstumsziele begrenzte Wachstumsperspektive im Schienengüterverkehr. Auch gilt dies für die weiter ausstehende Benennung der notwendigen zusätzlichen Schieneninfrastruktur und das verfehlte Ziel, die durchschnittliche Transportdauer im Schienengüterverkehr zu senken, um ihn im Wettbewerb mit dem Lkw zu stärken.
- Die Zugangsstellen zum Schienennetz sind im Güterverkehr – wie Sie richtig anmerken – ein besonders großes Problem. Neben den von Ihnen zu Recht adressierten Handlungsfeldern halten wir auch eine sowohl europäisch als auch in Deutschland voran getriebene Initiative zur Einbindung der Schiene in City-Logistik-Konzepte für essenziell. Dazu gehört nicht nur eine Verständigung auf neue normierte Ladegefäße unterhalb des Standard-Containers, sondern auch Innovationen für den automatisierten Betrieb von intermodalen Ladeeinrichtungen, Gleisen und Anlagen. Über die Frage, wie derzeit noch bedarfsnah vorhandene Flächen mit Zugang zur Schiene gesichert werden können, sollten Überlegungen angestellt werden. Dies betrifft Verladeeinrichtungen und Anschlussgleise ebenso wie Personenbahnhöfe und die freie Strecke.

Wir würden uns freuen, wenn die 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