



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

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

An die
Vorsitzenden und Kanzlerkandidaten
von SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen, FDP und CSU

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

Berlin, 28. September 2021

Nach der Wahl – was bedeutet „Priorität für die Schiene“ konkret?

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Wahlkampf haben der Güterverkehr sowie die künftige Verkehrs- und die Eisenbahnpolitik nur eine geringe Rolle gespielt. Vorteilhaft daran ist: Die Identifikation von gemeinsam getragenen Zielen und Maßnahmen dürfte damit allen an einer künftigen Koalition beteiligten Parteien nun leichter fallen. Mit diesem Schreiben übermitteln wir Ihnen unsere konkreten Handlungsvorschläge.

Der Handlungsbedarf ist immens. Dies gilt besonders für den Güterverkehr. 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 NPM nach CO₂-freien, energieeffizienten und wettbewerbsfähigen Lkw-Antrieben hat gezeigt: Technologien 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.

Priorität für die Schiene muss in einer verkehrsmittelübergreifend abgestimmten Konzeption realisiert werden. „So viel Geld wie noch nie für die Schiene“ war eine bessere Nachricht als die Austeritätspolitik früherer Jahre. Mehr und stetige Investitionen in die Bestandsnetzerhaltung (LuFV III) sowie die längerfristige und die pandemiebezogen-kurzzeitige Reduktion der Trassenpreise waren wichtige positive und parteiübergreifend getragene Entscheidungen in der vergangenen Legislaturperiode. Allerdings folgten sie einer verkehrsmittel-sektoralen Politik, in der gleichzeitig der Straßen(güter)verkehr noch deutlich stärker unterstützt wurde. Auch blieben in der Schienenverkehrspolitik essenzielle und nur teilweise finanzrelevante Wachstumshemmnisse - fehlender Kapazitätsausbau, schlechte Effizienz der Infrastruktur, geringe Innovationsförderung und Fixierung auf die DB statt auf gesunden Wettbewerb – unbearbeitet.

Priorität für die Schiene appelliert daran, in nachhaltigen Logistikketten zu denken. Die klimafreundliche Schiene soll als Rückgrat der Transportketten fungieren. Diese verkehrsmittelübergreifende Strategie hieße beispiels-

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

weise, dass in einigen Jahren Güterverkehr auf der Straße oberhalb von 250 Kilometern Entfernung nur noch im Ausnahmefall stattfinden würde und künftige Lkw wirtschaftlich mit Energiespeichern elektrisch betrieben werden könnten. Umgekehrt wäre der massive weitere Ausbau schienenparalleler Straßenkapazitäten unnötig, ja sogar schädlich. Er bindet zu viele knappe finanzielle und personelle Ressourcen und überstrapaziert vor Ort angesichts von Flächenknappheit und Umweltaforderungen die Bereitschaft für Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur.

In der kommenden Legislaturperiode sollten weniger neue/veränderte Ziele im Mittelpunkt stehen, sondern vielmehr reale und vielfach überfällige **Grundsatz- und Einzelentscheidungen** (Gesetze, EU-Richtlinien, untergesetzliche Vorschriften und Budgets) sowie die Verzahnung mit der neuen EU-Mobilitätsstrategie und der „Fit-for-55“-Strategie. Für eine Neuordnung des bundesgesetzlichen Rahmens halten wir den vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) vorgelegten Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes für eine gute und wegweisende Grundlage.

Der Bund ist für eine intermodal schlüssig verzahnte Verkehrspolitik, die Investitionen in Infrastrukturen sowie nutzerfreundlich agierende Betreiberstrukturen, einen wettbewerbs- und investitionsfreundlichen Ordnungsrahmen, die Förderung von Innovationen und eine leistungsfähige Hochschullandschaft sowie effiziente Genehmigungs- und Kontrollbehörden verantwortlich.

Dennoch sollten die wenigen existenten verbindlichen Ziele für den im Koalitionsvertrag gesetzten politischen Rahmen überprüft werden. So sind die gesetzlichen Klimaschutzziele im Verkehr nicht nach Personen- und Güterverkehr oder Verkehrsarten unterschieden. Die bekannten Marktanteilsziele haben keinerlei Gesetzeskraft und differieren: während das Bundesverkehrsministerium einen Schienenanteil von 25 % im Güterverkehrsmarkt im Jahr 2030 anpeilt, strebt die EU-Kommission 30 % an. Unser Verband hält im Übrigen einen Marktanteil von 35 % im Jahr 2035 für möglich und erstrebenswert. Durch intermodal formulierte Stufen/Etappen sollte die Verlässlichkeit für die verladende und die transportierende Wirtschaft erhöht werden.

Um Verkehrsverlagerung und eine effiziente Zusammenarbeit über Verkehrsmittelgrenzen hinweg zu erreichen, müssen die derzeitigen verkehrsmittelinternen „Finanzierungskreisläufe“ in der Infrastrukturfinanzierung wieder aufgelöst und durch das Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ ersetzt werden.

Für den Güterverkehr gilt besonders, dass er von den Nutz(nieß)ern und nicht von der Allgemeinheit bezahlt werden sollte. Klimafreundliche Lkw-Antriebe auf das Niveau des ebenfalls subventionierten Dieselmotors herunter zu subventionieren, ist unseres Erachtens schlicht unfinanzierbar (und wäre im Verhältnis zur Schiene auch unfair).

Von langfristigen Logistikkonzepten bis zur kurzfristigen Verkehrsmittelwahl ist der Preis weiterhin der wichtigste Faktor für die verladende Wirtschaft. Auch wenn die preislichen Anteile der Transportkosten beim Endkunden viel geringer sind als allgemein vermutet, ist die Veränderung der relativen Wettbewerbsfähigkeit zwischen Schiene und Straße einer der zwingenden Stellhebel, um die Schiene zum Rückgrat von Transportketten zu machen. Benötigt wird daher ein abgestimmter Mix der Abgaben (Steuern, CO₂- und andere Klimaabgaben), Infrastrukturnutzungskosten und kostenwirksamen gesetzlichen Auflagen), der tatsächliche Änderungsanreize schafft. Dass dieser Zusammenhang ausgeblendet wurde, ist ein wesentlicher Grund, warum die Bundespolitik in der zweiten Hälfte der Legislaturperiode ihrem Ziel der Verkehrsverlagerung auf die Schiene nicht näherkam, sondern sogar eine Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße stattfand.

Eine leistungsfähige Transportbranche muss wettbewerblich organisiert sein, um Innovation und Kundenfreundlichkeit zu gewährleisten. Ihre Attraktivität für private Investitionen in Verkehrsunternehmen sollte der Staat aus ureigenem Interesse im Auge behalten und verbessern.

Wenn es gewollt ist, kann er auch Verkehrsunternehmer (wie bisher auf der Schiene und der Straße) als Eigentümer der DB sein, muss allerdings die konzerneinheitliche Steuerung beenden.

Die Entwicklung einer internationalen Schienenverkehrsstrategie der Bundesregierung, die noch über den Rahmen der EU-Politik hinausreicht, halten wir für zielführend.

In vier großen Handlungsfeldern sehen wir 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 einnahmensseitig verbindlich durch ein Gesetz gesichert werden kann.
- 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 schienenennahe 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).
- 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 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 CO₂-basierten Mautspreizung keine Anrechnung der erhobenen CO₂-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).
- Harmonisierung des Kontrollumfangs der Tarif-, Arbeits- und Sozialvorschriften im gesamten Güterverkehrssektor.
- 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 CO₂-Emissionen für alle Bahnstromkunden erreicht werden kann.

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.

Gerne tauschen wir uns mit Ihnen zu diesen Vorschlägen aus.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer