



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

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Stellungnahme

zum Expertengespräch „Zukunft des Schienenverkehrs“

des Bundestags-Verkehrsausschusses am 14. Dezember 2016

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

12. Dezember 2016

- 1) Der Schienenverkehr hat zeitlose systemische Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln: er verbindet das Potenzial, hohe Volumina mit relativ hohen Geschwindigkeiten bei niedrigen spezifischen Energieverbräuchen und höchster Verkehrssicherheit zu bewältigen. Diese Vorteile prädestinieren ihn als Kernelement einer nachhaltigen Mobilitäts- und Transportstrategie, weil genau diese Eigenschaften in Zukunft noch höhere Bedeutung landes- wie weltweit erlangen werden. Daher hat die Schiene prinzipiell sehr gute Zukunftsaussichten.
- 2) Verschiedene Faktoren, darunter die spezifischen Begrenzungen und Anforderungen aus der Spurführung, das Sicherheitsmanagement, die notwendige Verstaatlichung des anfangs privat ausgebauten Eisenbahnwesens, Kriegsfolgen und vor allem die massive Förderung des Straßenverkehrs haben aber zusammen mit der geringen Eigendynamik bürokratisch organisierter und staatlicherseits vernachlässigter Modernisierung des Bahnwesens die Schiene über lange Zeiträume zur politischen Dauerbaustelle werden lassen.
- 3) Der Bund ist im Begriff, sich mit dem Verzicht auf den Indikator zur Verkehrsverlagerung (und die Transportintensität) in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie aus dem letzten zarten Versuch zu verabschieden, langfristige Leitplanken für verkehrsrelevante Grundsatzentscheidungen des Bundes selbst vorzugeben, sozusagen „verbindliche Visionen“ zu formulieren. Damit fiel die verkehrspolitische Diskussion wieder zurück auf ein Niveau allgemeiner, unverbindlicher Formeln, die nur eine geringe Glaubwürdigkeit bei den wirtschaftlich handelnden Akteuren genießen.
- 4) Die Bundesregierung muss sich der Tatsache stellen, dass die vor allem im Güterverkehr relevante Preiswahrnehmung auf Kundenseite durch ein Kostendifferenzial zwischen Straße und Schiene gekennzeichnet ist, das durch Effizienzverbesserung alleine bei den EVU nicht beseitigt werden kann. Eine gesamthafte Betrachtung und Gestaltung der finanzrelevanten Rahmenbedingungen (insb. durch Steuern und Abgaben, Infrastrukturnutzungsentgelte, Umfang und Kontrolle staatlicher Vorschriften) ist erforderlich – der Schienenverkehr hat mit der Forderung nach Halbierung der Trassenpreise und der Kritik an den einseitig bei ihm angelasteten klimarelevanten Abgaben den Finger in die Wunde gelegt, wo er durch die aktuellen Bestimmungen deutlich benachteiligt wird.
- 5) Die Bahnreform von 1994 ist unvollendet – sie hat wesentliche Faktoren nicht berührt: weder wurde ihr eine integrierende verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsstrategie des Bundes beigegeben, noch der Investitionsbedarf für Erhaltung sowie Neu- und Ausbau ehrlich benannt, noch das Leitbild eines fairen

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling

Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Michail Stahlhut, Ralph Schmitz

Geschäftsführer: Peter Westenberger

Vereinssitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Wettbewerbs zu Ende diskutiert und in die Praxis umgesetzt. Die Diskussionen um Privatisierung und die Rolle des Staates hat die Orientierung auf die Märkte gehemmt. Selbst der heute weitgehend diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur musste über einen langen Zeitraum nach 1994 erkämpft werden, währenddessen wertvolle Zeit für die technologische Modernisierung und eine neue Kundenorientierung verloren gingen. Noch heute werden wesentliche Rahmenseetzungen des Bundes vorrangig durch fiskalische Ziele determiniert, ohne an verkehrspolitischen Zielen gemessen zu werden. Eine Bestandsaufnahme sollte zum Ergebnis führen, dass eine Weiterführung der nach der Bahnreform 1994 fortbestehenden oder neuen Handlungsbedarf in Angriff nimmt. Hierzu gehören neben den oben angesprochenen Punkten beispielsweise die Überprüfung des Umfangs staatlicher Daseinsvorsorge bei den Anschlussinfrastrukturen im Schienengüterverkehr, die koordinierte Entwicklung von Bundes-, Landes-, Kommunal- und Privatinfrastrukturen sowie das Verhältnis von Fern- und Nahverkehr im Personenverkehr, die Entbürokratisierung oder die künftige Forschungslandschaft.

- 6) Die Schiene ist immer weniger mit der DB AG an sich gleichzusetzen. Der integrierte Konzern bringt möglicherweise Finanzierungsvorteile mit sich, alle anderen Argumente waren schon immer oder werden immer mehr zu „Scheinriesen“:
 - der Konzern-Arbeitsmarkt hat in Zeiten des Personalmangels seine ursprüngliche Funktion verloren.
 - die technologische Abstimmung zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen/Betrieb muss – unabhängig vom faktischen Rückzug der DB aus vielen Prozessen – ohnehin mit allen Verkehrsunternehmen und den Herstellern und mit erstarkten Zulassungsbehörden organisiert werden.
 - Die Unternehmensgröße ist kein Garant für Effizienz, wie nicht zuletzt die Marktentwicklung zeigt.
 - Das schlechte Image der DB AG bei Kunden und in der Öffentlichkeit als vermeintliche „Gesamtverantwortliche“ für den Schienenverkehr belastet zunehmend das gesamte System und indirekt auch die Wettbewerbsbahnen.

- 7) Bezogen auf die Politik des Bundes als Eigentümer der Deutschen Bahn AG wäre eine rechtliche Trennung der Bundesbeteiligungen von Netz und Betrieb innerhalb der DB wünschenswert. Das aktuelle Vorhaben, mit der Neubesetzung der Vorstandposition für Infrastruktur im Konzernvorstand darüber hinaus auch die Verantwortung für die politische und regulatorische Interessenvertretung in dieser einen Hand zu bündeln - und zudem auch künftig die EU-rechtlich vorgesehene Eigenverantwortung der Infrastruktur-Spartenvorstände faktisch zu beschneiden - weist klar in die falsche Richtung. Der Bund muss ein klares Rollenverständnis etablieren, um den übrigen Akteuren schon an dieser Stelle verlässliche Rahmenbedingungen zu geben. Er muss die Unabhängigkeit der Infrastruktur gewährleisten und dafür sorgen, dass die möglicherweise im Eigentum der öffentlichen Hand befindlichen Transportgesellschaften nicht mehr (und auch nicht weniger) Einfluss auf die Meinungsbildung in den Infrastrukturunternehmen haben als andere Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Bund sollte prüfen:
 - Mindestens die Abschaffung der Funktion des Infrastrukturvorstandes im Holdingvorstand.
 - Ob die Rechtsform der Infrastrukturgesellschaften hinsichtlich der widersinnigen Gewinnorientierung in eine alternative Rechts- und Führungsform, die eine Rückentwicklung zur Behörde sicher ausschließt, umgewandelt werden sollte.
 - Die Eisenbahnregulierung. Sie muss einem intensiven Monitoring unterworfen und spätestens zum Ende der kommenden Legislaturperiode nachgebessert und an den Zielen des fairen Wettbewerbs sowie der Kostensenkung gemessen werden.

- 8) Eine neue Schienenverkehrspolitik benötigt eine andere Organisation auf Bundesebene, die in der Lage ist, ähnlich wie in der Schweiz eine ambitionierte Schienenverkehrspolitik zu konzeptionieren, ihre politische Debatte kompetent und autark zu begleiten und ihre Umsetzung auch im Kontext mit starken Bahnunternehmen sicherzustellen.
- 9) Die technologische Weiterentwicklung des Sektors, der lange und immer wieder an der Spitze der Entwicklung stand, ist überfällig – insbesondere, um die gestiegenen und steigenden Kundenanforderungen an die Kernanforderungen (Verlässlichkeit, Preiswürdigkeit, Geschwindigkeit) und die wachsenden gesellschaftlichen Anforderungen (Umweltfreundlichkeit, Sicherheit, Flächendeckung) künftig sicherzustellen. Neben einzelnen Maßnahmen, die seitens der Betreiber der Infrastruktur und der Verkehrsunternehmen sowie durch die herstellende und instandhaltende Industrie umgesetzt werden können, bedürfen andere Maßnahmen, etwa die Automatisierung von Zugbildung und –prüfung, der staatlichen Flankierung, Implementation oder Förderung, wenn sie umfassend und übergreifend das System Schiene und dessen Zusammenwirken mit weiteren Verkehrsmitteln und/oder logistischen Prozessen betreffen.
- 10) Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die übrigen Akteure im Verkehrssektor sind verantwortlich für die weitere Steigerung der betrieblich-organisatorischen Effizienz, die Modernisierung ihrer verkehrlichen Produkte sowie eine moderne Personalpolitik, die den künftigen Personalbedarf durch attraktive Arbeitsbedingungen, qualitativ hochwertige unternehmensinterne und –übergreifende Ausbildung und langfristige Mitarbeiterbindung (mindestens im Sektor) decken kann.
- 11) Der „Finanzierungskreislauf Schiene“ muss dahingehend überarbeitet werden, dass der Bund seiner Infrastrukturverantwortung gerecht werden und künftig auch der Betrieb betrieblich schwach ausgelasteter (Anschluss-)Infrastrukturen gesichert wird. Das Schweizer Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ sollte den deutschen Ansatz „Verkehrsträger finanziert sich selbst“ ablösen.
- 12) Der Bundesverkehrswegeplan ist für die Schiene unbefriedigend, das Bundesschienenwegeausbaugesetz ist vom Ansatz her (Orientierung an Engpässen, Netzkonzeption 2030 und D-Takt) richtig konstruiert. Die Reichweite und Konkretisierung des BSchwAG sowie der relativ geringe Umfang tatsächlich SGV-orientierter Vorhaben sind unzureichend, die Diskussion um das 740-Meter-Netz zeigt die mangelnde Eignung des Planungsinstrumentariums. Im Ergebnis muss das Gesetz zügig weiter entwickelt werden.
- 13) In die Diskussion um die Etablierung des Deutschland-Taktes müssen die Belange des – derzeit stärker als der Personenverkehr – wachsenden Schienengüterverkehrs systematisch integriert werden. Die umfassende Modernisierung und Integration der Fahrplannerstellung und Betriebsabwicklung muss ebenso wie das Schweizer Konzept des Netznutzungsplans stärkere Beachtung finden.
- 14) Die Ausstattung mit ETCS muss dem Prinzip folgen, dass die notwendige Auslastungs- und Effizienzsteigerung im Schienenverkehr im Vordergrund steht und Einsparpotenziale beim Infrastrukturbetreiber bei der Ablösung vorhandener Leit- und Sicherungstechnik vollständig – und ggf. durch Aus- und Umrüstungszuschüsse für Triebfahrzeuge vorgezogen – vollständig in den Markt gegeben werden.
- 15) Die durch die notwendige Bautätigkeit massiv verstärkten Qualitätsprobleme bei der Nutzung der Infrastruktur müssen schnell und nachhaltig bekämpft werden.
- 16) Staatlicher Handlungsbedarf besteht darüber hinaus bei der Durchsetzung gleicher und damit fairer Kontrollniveaus bei den unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie der Sicherstellung einer umfassenden, d.h. auch den Eisenbahnverkehr umfassenden Ausbildung in den einschlägigen Studiengängen und Berufen.