



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

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

An die
SPD-Programmkommission

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

Berlin, 13. Januar 2017

Stellungnahme zum Entwurf des Wahlprogramms 2017

Sehr geehrte Mitglieder der Programmkommission,

dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. gehören 35 Eisenbahnverkehrsunternehmen und weitere Unternehmen des Schienengüterverkehrs an, die nicht zum DB-Konzern gehören. Der Zusammenschluss steht für rund 75 Prozent der von den Wettbewerbsbahnen erbrachten Verkehrsleistung. Die Wettbewerber zur DB insgesamt haben zuletzt einen Marktanteil von deutlich über 40 Prozent im deutschen Schienengüterverkehr erreicht – mit weiter steigender Tendenz.

Zusammen mit den sieben anderen Eisenbahnverbänden haben wir Ihnen unsere zentralen Kernforderungen zur Bundestagswahl (betreffend die im Programmentwurf schon positiv angesprochene Halbierung der Trassenpreise sowie den Deutschland-Takt und die Innovationsförderung) bereits übermittelt.

Die SPD-Bundestagsfraktion hat mit dem Entwurf eines Papiers für einen „Schienenpakt 2030“ hierfür einen tollen Aufschlag vorgelegt. Unsere dazu abgegebene Stellungnahme fügen wir diesem Schreiben noch einmal bei.

Ergänzend möchten wir einige weitere Punkte zum Programmentwurf anmerken und bedanken uns herzlich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

1) Ziele und Indikatoren

Eine nachhaltige Verkehrspolitik braucht mehr Schienenverkehr und auch die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene. Ein steigender Marktanteil der Schiene ist hierfür ein wichtiger Indikator, der Bestandteil einer zu überarbeitenden Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung und damit auch der Leitlinien ihrer einschlägigen Fachressorts werden sollte.

2) Kostenwahrheit(en)

Die Einbeziehung ungedeckter gesellschaftlicher Folgekosten in die Preise des Verkehrs stellt ebenso wie die zielorientierte Ausgestaltung von Steuern und Abgaben im Verkehrssektor eine Form der Kostenwahrheit dar, die unverzichtbare Instrumente für die angesprochene „Verkehrswende“ sind. Die Politik muss sich der Tatsache stellen,

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

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 Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht beseitigt werden kann. Eine gesamthafte Betrachtung und Gestaltung der finanzrelevanten Rahmenbedingungen (insb. durch Steuern und Abgaben, Infrastrukturnutzungsentgelte, Umfang und Kontrolle staatlicher Vorschriften) ist daher erforderlich. Das Schweizer Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ würde die Umsetzung der im Entwurf postulierten verkehrsmittelübergreifenden Konzepte deutlich besser unterstützen als die zuletzt favorisierten verkehrsmittelbegrenzten Finanzierungs“kreisläufe“.

3) Elektromobilität und Sektorkopplung

Die in den Zeilen 1378 bis 1380 angesprochene „Energiewende (...im) Verkehr“ findet unseres Erachtens nach noch gar nicht statt. Weiterhin ist der Schienenverkehr der einzige Bereich, in dem ein sehr hoher Anteil effizienter Stromnutzung und ein sehr hoher Anteil an erneuerbaren Energien bereits existieren - und beide Kenngrößen weiter wachsen. Aus diesem Grund hat ausgerechnet das umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsmittel Schiene alleine mit den negativen Folgen der steigenden EE- und klimabezogenen Abgaben zu kämpfen.

Eine vorschnelle konzeptionelle Verengung der „Sektorkopplung“ auf eine Elektrifizierung aller herkömmlichen Straßenverkehrsfahrzeuge (Zeilen 1381/1382 sowie 1562/1563) läuft Gefahr, mangels Wirtschaftlichkeit im Konzeptstadium stecken zu bleiben und zugleich Aufmerksamkeit von den Potenzialen und Herausforderungen der Steigerung der schienengebundenen (und der nichtmotorisierten) Verkehre abzuziehen. Als Beispiel möge dienen, dass im Güternahverkehr auf der Straße die Umstellung auf elektrische Traktion mit Hilfe von Speichern verhältnismäßig einfach zu bewerkstelligen wäre. Sie findet jedoch aus wirtschaftlichen Gründen praktisch nicht statt, während zugleich ausgiebig über milliardenschwere und wenig energieeffiziente Oberleitungs-Lkw-Konzepte diskutiert wird, für die es mit dem Schienenverkehr eine sofort verfügbare Alternative bereits gibt. In der Vision eines technologisch und angebotsseitig modernisierten Schienengüterverkehrs sind elektrisch angetriebene (selbstfahrende) Zubringer- und Verteilfahrzeuge hingegen ein wichtiger Systembestandteil.

4) Strukturen

Die verkehrsmittelübergreifende Betrachtung benötigt ebenso wie die darin enthaltene Stärkung des Schienenverkehrs eine moderne, verbindlichen politischen Zielen verpflichtete Administration, die es heute nicht gibt.

Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer