



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

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

An die
Verkehrs- und bahnpolitischen Sprecherinnen und Sprecher
Deutscher Bundestag

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

- Per E-Mail -

Berlin, 24. Juni 2019

Bahnpolitische Debatte im Deutschen Bundestag

Sehr geehrte(r) ... ,

der Deutsche Bundestag wird am Donnerstagabend Beschlüsse zur Bahnpolitik fassen. Es wird erfreulicherweise in allen Anträgen deutlich, dass die Schiene gestärkt werden soll. Der Antrag der Regierungsfractionen bekräftigt und konkretisiert erfreulicherweise viele Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag, die zügig in die Umsetzung kommen müssen.

Lassen Sie uns den Wunsch vorausschicken, dass die Debatte die stark gewachsene Vielfalt bei den Anbietern von Verkehrsleistungen im Güter- und Personennahverkehr auf der Schiene widerspiegeln und sich nicht alleine mit den Agendapunkten der Unternehmensstrategie „Starke Schiene“ des bundeseigenen DB-Konzerns befassen sollte.

Die Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr mit einem Marktanteil von etwa 50 Prozent wachsen weiter und erwarten vor allem von den Infrastrukturunternehmen innerhalb des DB-Konzerns nicht mehr nur Diskriminierungsfreiheit, sondern mehr Kundenorientierung und mehr Kapazität.

Unsere Unternehmen sind überzeugt, dass für Transport und Reisen der Schienenverkehr hinsichtlich aktueller und künftiger Anforderungen in höchstem Maße geeignet ist: ressourceneffizient, sicher, umweltfreundlich, leistungsfähig und robust. Nun muss die „Große Unterbrechung“ in der Weiterentwicklung des Schienenverkehrs als Bestandteil von Transport- und Reiseketten beendet werden. Die Zeit nach dem 2. Weltkrieg war durch Stagnation, Rückbau und nur moderate Modernisierung im Schienensektor gekennzeichnet – Straßen- und Luftverkehr galt (und gilt) die größte Aufmerksamkeit. Insbesondere die Produktion des Schienengüterverkehrs folgt teilweise noch den gleichen Prinzipien wie vor über 100 Jahren – obwohl der Schienenverkehr von allen Verkehrsmitteln besonders für eine weitere Automatisierung geeignet ist.

Vorstandsvorsitzender:	Ludolf Kerkeiling
Vorstand:	Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Ursula Vogt
Geschäftsführer:	Peter Westenberger
Vereinsitz:	Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Eine stärkere Rolle der Schiene benötigt einen langfristig verlässlichen und verkehrspolitisch eindeutigen Ordnungs- und Finanzrahmen mit einer klaren Aufgabenteilung zwischen Staat und Unternehmen. Das staatliche Handeln darf nicht nur aus abstrakten Bekenntnissen bestehen, es muss - mit Kennzahlen hinterlegten - Zielen folgen. Wir begrüßen es daher sehr, dass der Koalitionsvertrag die Verkehrsverlagerung als Ziel formuliert hat und wir uns quantifizierten Zielen für den Zielhorizont 2030 nähern. Der Bundesschienenbeauftragte hat diese Frage offensiv aufgegriffen und beispielsweise einen Marktanteil des Schienengüterverkehrs von 25 Prozent im Jahr 2030 für wünschenswert erklärt. Unsere Unternehmen gehen – nebenbei – davon aus, dass bis zum Jahr 2035 sogar ein Marktanteil von 35 Prozent an der gesamten Güterverkehrsleistung realisierbar ist.

Wir nehmen allerdings auch Zurückhaltung bei vielen Akteuren wahr, die in der Vergangenheit der Schiene einen allenfalls gleichbleibenden Marktanteil zugestanden und/oder schlechte Erfahrungen mit dem Service auf der Schiene gemacht haben. Nicht zuletzt aus diesen Gründen wurde mit der Bahnreform der Wettbewerb um Ideen, Leistung und natürlich auch den Preis in den Sektor gebracht. Die Wettbewerbsbahnen erhoffen sich von der bevorstehenden Parlamentsdebatte eine klare Bestätigung des politischen Auftrages, höhere Zielmarken als etwa im Bundesverkehrswegeplan für den Marktanteil der Schiene zur Grundlage der Bahnpolitik des Bundes zu machen.

Sorge bereitet uns die immer noch zu geringe intermodale Verzahnung in der Verkehrspolitik des Bundes. Den Schienenverkehr zu stärken ist in politischer Hinsicht kein Selbstzweck und auch kein Tribut an Interessengruppen: die Schiene sollte durch die Politik gestärkt werden, um im Transportsektor weniger Ressourcen zu verbrauchen, weniger Treibhausgase und Luftschadstoffe zu emittieren, die Zahl der Unfälle und ihre Folgekosten zu senken und zugleich der verladenden Wirtschaft ein besseres Angebot zu unterbreiten. Angesichts begrenzter finanzieller Ressourcen sind unter dieser Prämisse Parallelförderungen, etwa Schienennetzausbau und Autobahn-Elektrifizierung, zu hinterfragen. Zielführender wäre unseres Erachtens eine Konzentration auf elektrisch und (teil-)automatisiert betriebene Vor- und Nachläufe im Nahbereich sowie automatisierte Verladeprozesse von standardisierten neuen Transportbehältern auch unterhalb des Standard-Containers an den vielen Straße-Schiene-Schnittstellen, die heute hierfür nicht oder nur geringfügig genutzt werden.

Die nebeneinander her existierenden verkehrspolitischen Diskussionsprozesse des Bundes, vom „Masterplan Güterverkehr und Logistik“, über die „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie“, den Masterplan Schienengüterverkehr“, die Plattform „Zukunft der Mobilität“, das „Zukunftsbündnis Schiene“ bis hin zur „Konzertierten Aktion Mobilität“ müssen unseres Erachtens stärker gebündelt und der Schienenverkehr darin als Rückgrat der künftigen Mobilitätspolitik verankert werden.

Die Entwicklung einer Finanzarchitektur einer nachhaltigen Verkehrspolitik wird eine Kernaufgabe der kommenden Jahre sein. Einer intensiveren Subventionierung nachhaltiger Technologien sind finanzielle und systematische Grenzen gesetzt. Andererseits werden neue Antriebe und Energiequellen, umweltgerechte Infrastrukturen, Digitalisierungsstrategien bei allen Verkehrsmitteln oder eben effizientere Verladeprozesse nicht nur Gegenstand von kleinteiligen Modellvorhaben bleiben dürfen, wenn Deutschland beispielsweise seine Klima- und Sicherheitsziele erreichen, seine gesundheitsbezogenen Rechtsvorschriften einhalten oder der verladenden Wirtschaft systemische Verbesserungen bieten will.

Der Antrag der Regierungskoalition zur Eisenbahnpolitik enthält eine Vielzahl kostenaufwändiger Maßnahmen, die im heutigen Finanzrahmen nicht gedeckt sind und deutlich höhere Budgetansätze erfordern. Zu Recht muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass der Bund heute für die Eisenbahn einen überproportionalen Anteil der Lasten schultert, weil Länder und Kommunen zwar in erheblichem Umfang in Straßen, jedoch kaum in die Schiene

(oder die Wasserwege) investieren. Das politische Risiko einer Unterfinanzierung der an vielen Stellen des Koalitionsantrages erkennbaren „neuen Bahnpolitik“ trägt aber in jedem Fall der Bund: wird diese mangels Finanzierung nicht sicht- und nutzbar, wäre der Verdross in der Bevölkerung und der Wirtschaft groß.

Im Ergebnis halten wir eine Diskussion über die Internalisierung ungedeckter Kosten, den Subventionsabbau und die Prämisse „Verkehr finanziert Verkehr“ anstelle von verkehrsmittelinternen Finanzierungskreisläufen für erforderlich. Die von der Monopolkommission bereits vor zwei Jahren geforderte gesamthafte Untersuchung der staatlichen finanziellen Engagements im Verkehrssektor ist heute nötiger denn je.

Schließlich müssen die richtigen und wichtigen Maßnahmen schneller ins Werk gesetzt werden. Ob es die Innovationsförderung oder der Ausbau des Schienennetzes sind, die Umsetzung von EU-Recht oder der Bürokratieabbau: die Mühlen mahlen zu langsam.

Wir hoffen daher auf einen starken Impuls aus der bahnpolitischen Debatte für die Verkehrspolitik des Bundes.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer