

Drei-Stufen-Programm - Investitionen für einen nachhaltigen Gütertransport in und nach der COVID-19-Pandemie

Der Straßengüterverkehr ist das Sorgenkind des Klimaschutzes: Dieserverbrauch und CO₂-Emissionen und sogar der Marktanteil des Straßengüterverkehrs kannten in den vergangenen guten Jahren nur eine Richtung: aufwärts. Der aktuelle Einbruch im Gütertransport durch die Pandemie könnte nun die Weichen für die Verkehrswende nach der Krise stellen. Was aber geschieht gerade: Dumpingpreise, extrem niedrige Spritpreise und eine angekündigte Verlängerung der massiven Förderung gasbetriebener Lkw ziehen Verkehre auf die Straße, die Krise birgt die Gefahr, das Ziel der Verkehrsverlagerung erneut krachend zu verfehlen.

Ein Stufenplan, dessen Hebelwirkung privates Kapital für langfristig gesicherte und zukunftsfähige Modernisierungsinvestitionen durch staatliche Investitionen und Investitionshilfen mobilisiert, soll den schienengebundenen Güterverkehr in Deutschland in der COVID-19-Pandemie stabilisieren und als langfristig wichtigsten Treiber der Verkehrswende aus der Krise heraus führen.

Stufe 1: Die heutige Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs muss mit einem Stabilitätsfonds¹ über die Krise hinweg gewährleistet und dadurch nicht zuletzt der Modal-Split während der Pandemie mindestens gehalten werden. Dies kann durch Beihilfen und schnelle Umsetzung regulatorischer Maßnahmen (Wiederherstellung und Weiterentwicklung des ordnungsrechtlichen Rahmens, Senkung der Steuer- und Abgabenbelastung, diskriminierungsfreie Bedingungen) erfolgen.

Stufe 2: Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs muss temporär zusätzlich gestärkt werden, weil die Rahmenbedingungen aktuell zu einem ruinösen Wettbewerb und daraus resultierenden Verlagerungen von der Schiene zurück auf die Straße führen. Dies kann über eine befristete Erhöhung der Trassenpreisförderung auf 100 Prozent erfolgen. Die zum 1. Juni angekündigte Erhöhung der Trassenpreisförderung auf 57 Prozent für ein gutes halbes Jahr reicht hierfür nicht aus.

Stufe 3: Kostensenkende, kundenorientierte und klimawirksame Innovationen im Güterverkehr zur stärkeren Nutzung der Schiene müssen im Rahmen eines Investitionsprogrammes über die bisher vorgesehenen Programme hinaus massiv gefördert werden. Die Wirtschaft profitiert dadurch als Produzent und Nutzer. Neben dem „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“ müssen ggf. auch zusätzliche Förderprogramme sowie Finanzierungsvereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG für infrastrukturelle Maßnahmen zusätzlich zur Abwicklung der Vorschläge eingesetzt werden.

¹ Pressemitteilung (23.04.2020): Schienengüterbranche fordert nachhaltige Konjunkturprogramme und Sofortmaßnahmen. https://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/news/2020/200423_pm_gueterverkehr_top-3.pdf

Die folgenden Vorschläge für Investitionen in der Stufe 3 sehen wir als zielführend an:

Noch in 2020 (100 bis 200 Millionen Euro):

- Am Verbrauch bemessene Förderung des Einsatzes erneuerbarer Energien durch elektrisch oder hybrid angetriebene Lokomotiven sowie Abwrackprämie für sehr alte Triebfahrzeuge (vor allem Ersatz von Dieselloks und E-Loks ohne Rekuperation).
- Förderung zusätzlicher Erzeugungsanlagen für Bahnstrom aus erneuerbaren Energien (Energieerzeugung in Ausbauprojekte integrieren, kurzzeit-Energiespeicher für Lastspitzen im Bahnstromnetz – Stichwort D-Takt)
- Innovationsprämie (analog Abwrackprämie) für die Beschaffung kranbarer Sattelaufleger, innovativer (5L)-Güterwagen und moderner KV-Wagen, orientiert und optimiert für den Transport bisher „bahnuntypischer“ Güter, wie z.B. Lebensmittel, Halbfabrikate, Konsumgüter. Förderung der Digitalisierung der Güterwagen mithilfe innovativer Sensorik und Telematik, sodass diese endkundenorientierter, zuverlässiger und betrieblich sowie instandhalterisch wirtschaftlicher betrieben werden können.
- Förderung von Systemen, die den Umschlag nicht kranbarer Ladeeinheiten ermöglichen.
- Förderung alternativer Verkehrskonzepte unter besonderer Berücksichtigung eines hohen Automatisierungs- und Digitalisierungsgrades mithilfe von vorbereitenden Studien, Anlauffinanzierungen und Monitoring. Dabei ist es unerlässlich, dass Straße und Schiene zusammen diese neuen Konzepte entwickeln, Piloten initiieren und schließlich realisieren.
- Zusätzliche Instandhaltungsmittel (Strecke und Vegetationskontrolle) unter der Annahme ausreichender Baukapazitäten
- Die Verfügbarkeit der Infrastruktur (Störungen von Weichen und Stellwerken, Klimaeffekte (Stürme, Schnee, Überschwemmungen, etc.), Baustellensperrungen und schnellere Störungsbeseitigung) muss zusätzlich gefördert werden. Außerdem muss die Ausstattung des infrastrukturseitigen Entstörungsmanagements verbessert werden.
- IT-Erneuerung in der Infrastruktur, die u.a. eine fortwährende Synchronisierung von Verkehrsmitteln, Verladern und Infrastrukturinformationen ermöglicht, auch und insbesondere im Zusammenspiel mit den Systemen der Verkehrsunternehmen (elektronischer Frachtbrief, digitale Wagenlisten, etc.).
- Förderung von Anlagen des infrastrukturseitigen „Way-Side-Monitoring“, um Informationen für eine vorausschauende Instandhaltung generieren zu können.
- Eine schnelle Anpassbarkeit an geänderte Gleispläne muss durch die schnellere Einführung digitaler Stellwerke gewährleistet werden.
- Lichtraumprofilkarten proaktiv erneuern für großvolumige Transporte (GC statt G1-Wagen)
- Vollständige Förderung des Austausches von GSM-R Funkgeräten

Fortführung der o.g. Maßnahmen sowie zusätzlich ab 2021 (mit einem Gesamtvolumen von 500 Mio. Euro):

- Erhöhung und Umgestaltung der Trassenpreisförderung mit dem Ziel, neben der Marktanteilssteigerung des Schienengüterverkehrs auch einen Anreiz für den Einsatz möglichst umweltfreundlicher Lokomotiven zu schaffen.
- Förderung der Schaffung von Ausbildungskapazitäten und der Durchführung von Ausbildung
- Förderung der IT-Ausstattung von Eisenbahnverkehrsunternehmen, um die Digitalisierung des Sektors voranzubringen
- Zusätzliche Mittel für Planung und Dialogverfahren für zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen
- Kleinere und mittlere Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur
- Förderung von horizontalen Umschlagsanlagen und innovativen Ladesystemen für Trailer
- Förderung geothermisch beheizter Weichen und Gebäude weiterer Serviceeinrichtungen

Fortführung der o.g. Maßnahmen sowie zusätzlich ab 2022 (mit einem Gesamtvolumen von 800 bis 1.500 Millionen Euro):

- Teststrecke(n) als Pilotvorhaben der vollautomatischen ersten und letzten Meile im Rahmen der Weiterentwicklung der Umschlagstechniken und des automatisierten Betriebs inkl. der Entwicklung und Einführung des vollautomatischen, personenfreien Rangierens
- Ausreichende Mittel zur Streckenelektrifizierung
- Finanzielle Ausstattung des DZSF wie ursprünglich im Masterplan vorgesehen
- Einführung der Automatischen Bremsprobe
- Nachrüstförderung für Lokomotiven auf ETCS

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. – Berlin – 28. Mai 2020

Ansprechpartner: Peter Westenberger, Geschäftsführer, Tel.: 0170-4854864, westenberger@netzwerk-bahnen.de