

Stellungnahme des DVF zum Impulspapier

„Mehr Verkehr auf die Schiene – die Politik ist am Zug“

der Arbeitsgruppen Verkehr und digitale Infrastruktur, Wirtschaft und Energie sowie Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit der SPD-Bundestagsfraktion

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) steht als Mobilitätsverband der deutschen Wirtschaft für ein nachhaltiges vernetztes Verkehrssystem, in dem sich die einzelnen Verkehrsträger mit ihren jeweiligen Stärken gegenseitig ergänzen. Dem Schienenverkehr kommt hierbei angesichts der Massenleistungsfähigkeit und dem hohen Elektrifizierungsgrad eine besondere Rolle zu.

Mit der durch den DVF-Vorläufer ‚Verkehrsforum Bahn‘ angestoßenen Bahnreform hat sich der Schienenverkehrssektor in den vergangenen zwei Jahrzehnten positiv weiter entwickelt – weg von einer Behördenbahn hin zu einem wirtschaftlich handelnden Verkehrsunternehmen. Dieser Prozess muss nun aktiv weiter vorangetrieben und politisch begleitet werden.

Wir begrüßen es ausdrücklich, dass sich die SPD-Bundesfraktion intensiv mit dem Verkehrssektor und der Förderung der Mobilität im Allgemeinen und der Optimierung des Schienenverkehrs im Speziellen auseinandersetzt. Mit Ihrem Impulspapier haben Sie wichtige Maßnahmen zusammengetragen, die den Verkehrsträger Schiene im begonnenen Reform- und Transformationsprozess weiterbringen. Viele davon finden sich so auch in unseren Positionen wieder. An einigen Stellen bedürfen die Forderungen aus unserer Sicht allerdings einer Präzisierung, um den Fokus noch genauer auf die Stärkung des Schienenverkehrs zu richten.

Zum Impulspapier „Mehr Verkehr auf die Schiene – die Politik ist am Zug“ nehmen wir daher – ergänzend zu den Ihnen vorliegenden Positionen unserer Mitgliedsunternehmen – wie folgt Stellung:

- **Der Schienenverkehr muss investiv gestärkt werden.** Dies berücksichtigen Sie auch in Ihrem Impulspapier. Dafür sind die **Maßnahmen 1 (Kapazitätserhöhung) und 12 (Digitalisierung)** besonders wichtig. Es gilt hier vor allem die im Bundesverkehrswegeplan 2030 priorisierten Projekte umzusetzen. Schwerpunkte sollten liegen
 - in der Stärkung der Knoten,
 - dem Ausbau der Hinterlandverkehrsanbindung der Häfen,
 - der Verwirklichung des sog. 740m-Netzes für lange Güterzüge,
 - der Umsetzung der Netzstrategie 2030,
 - sowie in der weiteren Digitalisierung von Stellwerken und dem Ausbau von ERTMS/ETCS.

Wichtig ist jedoch auch, bei der Erhöhung der Netzkapazität die **vorhandenen Netze der NE-Bahnen** investiv mit einzubeziehen, sofern sie Fernverkehrsrelevanz besitzen.

Darüber hinaus ist es richtig, die **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)** für Ersatzinvestitionen mindestens auf dem erreichten hohen Niveau regelmäßig fortzuschreiben. Davon unabhängig sollte ein nachfragegerechter Betrag auch weiterhin im Rahmen des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) für die Erhaltung

fernverkehrsrelevanter Strecken der NE-Bahnen zur Verfügung stehen. Derzeit sind dies lediglich 25 Mio. EUR p.a., der Bedarf wird branchenseitig jedoch auf rund 150 Mio. EUR p.a. geschätzt. Gleichzeitig sollte die Förderquote deutlich erhöht werden. Allerdings sind auch die Bundesländer gefordert, die Fördermittel des Bundes durch Landesmittel zu ergänzen.

Auch in weiteren Maßnahmen wie bspw. **3 (Bahnhöfe)**, **4 (Bürgerbeteiligungen)**, **5 (Lärmvermeidung)**, **6 (Taktfahrplan)** und **10 (WLAN)** sowie in Teilen auch **7 (Flächendeckende Anbindung Fernverkehr)** werden Investitionen manifestiert. Diese sind im Grundsatz förderlich und daher unbedingt zu begrüßen. Bei der Budgetierung ist jedoch von politischer Seite in jedem Fall dafür Sorge zu tragen, dass diese Maßnahmen zusätzlich zu den dringend notwendigen, im Bundeschienenwegeausbaugesetz priorisierten Netzinvestitionen finanziert werden und diese nicht kanibalisieren. Ansonsten würden die nachfragegerechte Erhaltung und die zügige Kapazitätserhöhung gefährdet.

Bei der weiteren **Elektrifizierung** ist darauf zu achten, dass auf Nebenstrecken Hybridlösungen mit alternativen Antrieben wie Brennstoffzelle/Wasserstoff oder Akku durchaus eine Alternative zur vollständigen Elektrifizierung und Ablösung der Dieseltraktion darstellen können. In jedem Fall sollte hier im Rahmen der Daseinsvorsorge auch die punktuelle Versorgung bspw. mit Wasserstoff oder Ladeenergie sichergestellt werden.

Bei der **Umsetzung der Bauvorhaben** sollte darauf geachtet werden, dass ein transparentes und intelligentes Baustellenmanagement die Ausfälle und Verspätungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen minimiert und Anreize für einen reibungsfreien Ablauf geschaffen werden. Auf die Ergebnisse der Expertenkommission Großprojekte sollte entsprechend zurückgegriffen werden.

- **Die Kosten des Schienenverkehrs müssen gesenkt werden.** Bahnindustrie und Eisenbahnverkehrsunternehmen arbeiten bereits heute eng zusammen, um Bau, Erhaltung und Betrieb in Zukunft noch wirtschaftlicher zu machen und die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene bei gleichzeitiger Kostensenkung weiter zu erhöhen. Dennoch sollten weitere politische Stellhebel genutzt werden, um die Transportkosten im Schienenverkehr weiter zu senken. Dies berücksichtigen die **Maßnahmen 8 (Trassenpreise) und 14 (Stromsteuer)**.

Insbesondere die **mehrfache Belastung des elektrifizierten Schienenverkehrs** über Energiesteuer, Emissionshandel und EEG-Umlage konterkariert den besonderen Beitrag der Branche zum Klimaschutz. Es ist nicht vertretbar, dass Unternehmen, die ihren Anteil an erneuerbaren Energien immer weiter ausbauen und hierbei Vorreiter sind, für die Elektrifizierung über Gebühr durch immer weiter steigende Steuern und Abgaben bestraft werden. Hier ist eine Entlastung schon lange überfällig.

- **Die Innovationskraft des Schienenverkehrssektors muss weiter gestärkt werden.** Der Verkehrsträger Schiene ist innovativ und in vielen Bereichen als Vorreiter unterwegs. Die Elektromobilität, Energiespeicherung und -rückgewinnung, vollautomatisierter Betrieb sowie elektronische Fahrplaninformationen und Ticketing sind nur einige Beispiele hierfür. Die Schienenverkehrsbranche und die Bahnindustrie sollten jedoch – wie andere Industrien auch – auf ihrem Innovationspfad und bei der Migration der Systeme unterstützt werden. Die **Maßnahmen 12 (Digitalisierung)**, **10 (WLAN)**, **8 (Innovationsbonus, Lärmvermeidung)** zeigen hierfür mögliche Ansätze.

Aus Sicht der Branche gibt es vor allem in der Digitalisierung, der Automatisierung des Bahnbetriebs sowie bei modernen Antriebskonzepten große Potenziale, um den

Schienenverkehr zu modernisieren, nachhaltiger zu gestalten und seine Qualität weiter zu steigern. Wichtig ist, dass die **Innovationsförderung** ganzheitlich ansetzt – bei gesetzlichen Rahmenbedingungen, Testumgebungen, infrastrukturellen Voraussetzungen, einer Förderung der Forschung und Entwicklung ebenso wie einer Anschubfinanzierung der Innovationen selbst.

Darüber hinaus möchten wir noch folgende Teilaspekte anmerken:

Zu Maßnahme 4: Die Mehrkosten aus frühzeitiger Bürgerbeteiligung beim Ausbau des Schienennetzes übernehmen.

Das Bekenntnis zur **Übernahme der Mehrkosten** durch den Bund sollte auch im Text noch deutlicher gemacht werden. Gleichzeitig müssen sich diese Mehrkosten auch in einem höheren Haushaltsansatz niederschlagen, da ansonsten wichtige Investitionen verschleppt und damit auch verteuert werden. Dies zeigt auch einmal mehr die Notwendigkeit und den Vorteil eines Fonds oder Sondervermögens für Infrastrukturinvestitionen, der über- und mehrjährig die notwendigen Mittel bündelt und bereitstellt.

Zu Maßnahme 5: Den Schienenlärm bis 2020 halbieren und bis 2030 weiter reduzieren.

Die Bremsumrüstung der Güterwagen im Bestand ist auf gutem Wege und wird bis 2020 abgeschlossen sein. Daher ist es nicht zielführend, wenn die Forderung nach einer **Zwischenbilanz der Bremsumrüstung** zu Ende 2016 wieder auflebt und erneut bereits bei Verfehlung der hälftigen Umrüstungsquote entsprechende ordnungsrechtliche Maßnahmen wie Streckensperrungen zur Anwendung kommen.

Eine Studie von Railistics und VIA Consulting & Development untersuchte bereits mit Blick auf die im Koalitionsvertrag angekündigten ordnungspolitischen Maßnahmen die verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverboten im Schienengüterverkehr.

Schon eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h würde zu zehn Prozent höheren Transportkosten, einer Reduzierung des Transportaufkommens um 30 Prozent und eine Beförderungszeitverlängerung von rund einem Viertel führen. Ein komplettes Nachtfahrverbot würde den Schienengüterverkehr in seiner Existenz bedrohen. Eine Verschiebung der Schienentransporte in den Tag ist angesichts der hohen Auslastung vieler Trassen undenkbar. Die Verteuierung der Transporte und eine Verlängerung der Beförderungszeit hätten voraussichtlich eine massive Verlagerung von Transporten weg von der Schiene zur Folge.

Zu Maßnahme 10: Kostenloses WLAN für alle im Schienenpersonenverkehr anbieten.

Die Datenverbindung aus dem fahrenden Verkehrsmittel heraus stellt aus Sicht der Reisenden ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar und gerade mit Blick auf die fortschreitende Vernetzung der Verkehrsmittel wird sie unverzichtbar. In allen Bereichen des öffentlichen Personenverkehrs legen die Unternehmen daher ein besonderes Augenmerk auf den Ausbau von WLAN-Zugängen in den Verkehrsmitteln und an den Stationen. Dies entlässt jedoch den Bund nicht aus der Pflicht, im Rahmen der digitalen Daseinsvorsorge für die **mobile Breitbandversorgung entlang der Verkehrsachsen** Sorge zu tragen. Im Zuge der Frequenzversteigerung aus der Digitalen Dividende II wurde eine Versorgungsqualität mit 50 Mbit/s bis 2018 zugesagt. Der Bund muss den Ausbaustand regelmäßig kontrollieren und die

zugesicherte Versorgungsqualität einfordern. Nur dann können auch die Investitionen der Verkehrsunternehmen ihre Wirkung entfalten.

Zu Maßnahme 12: Mit mehr Digitalisierung die Schiene zum Vorreiter der Mobilität 4.0 machen.

Um den Schienenverkehr im Umweltverbund weiter zu stärken und in intermodale Mobilitätsketten zu integrieren ist die Versorgung mit aktuellen Verkehrsinformationen in Echtzeit unverzichtbar. Dies ist heute bereits in großem Umfang innerhalb der einzelnen Unternehmen realisiert. Eine große Herausforderung stellt jedoch noch die unternehmensübergreifende Verknüpfung der Daten sowie die Integration der Daten der öffentlichen Hand dar.

Im Rahmen der Bund-Länder-Finanzverhandlungen haben sich alle Akteure verpflichtet, durch **OpenData-Gesetze** auf Bundes- und Landesebene aber auch bei den Kommunen den freien Zugang zu relevanten Daten sicherzustellen. Vorgesehen ist dort auch ausdrücklich eine Bundesförderung an die Länder und Kommunen, um die Zugänge zu implementieren. Wir appellieren an die Politik, dass diese Ansätze auch tatsächlich umgesetzt werden und damit insbesondere die Datenversorgungslücke im Mobilitätsbereich auf der lokalen Ebene geschlossen wird.

Auch die Weiterentwicklung des bundesländer- und verbundsübergreifenden **Fahrplaninformationssystems DELFI** muss vorangetrieben und um eine Echtzeitkomponente ergänzt werden. Gleiches gilt für das elektronische Ticket. Beide Projekte sind auch weiterhin auf eine begleitende Förderung durch die öffentliche Hand angewiesen.