

Gemeinsames Positionspapier zu den Schwerpunktthemen des Spitzengesprächs Schiene am 30.06.2015

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Dirk Flege, Allianz pro Schiene e.V.

Bundesminister Sigmar Gabriel, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Dr. Thomas Geyer, Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.

Dr. Rüdiger Grube, Deutsche Bahn AG

Ludolf Kerkeling, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Alexander Kirchner, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

Stefan Körzell, Deutscher Gewerkschaftsbund

Hans Leister, mofair e.V.

Prof. Dr. Ronald Pörner, Abellio GmbH

StS Dr. Rainer Sontowski, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Dr. Michael Vulpius, BeNEX GmbH

Oliver Wolff, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

PStS Brigitte Zypries, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

1. Reduzierung der CO₂-Emissionen / Energieeffizienz

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den CO₂-Ausstoß in Deutschland deutlich zu reduzieren. Bis 2030 soll eine Reduktion um 55% erreicht werden, bis 2050 um 80-95% (jeweils verglichen mit 1990). Wir unterstützen diese Ziele nachdrücklich.

Der Verkehrssektor trägt nicht nur erheblich zum CO₂-Ausstoß der Bundesrepublik bei, sondern ist auch der einzige Sektor, dessen Treibhausgasausstoß nach wie vor ansteigt. Aufgrund seiner deutlich besseren Öko-Bilanz hat der Schienenverkehr – sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr – das größte Potenzial, um den CO₂-Ausstoß des Verkehrs deutlich und dauerhaft zu reduzieren.

Im Güterverkehr entstehen auf der Schiene um den Faktor 4,5 geringere CO₂-Emissionen je Tonnenkilometer als im Lkw-Verkehr. Im Personenverkehr ist der Faktor 2,5 im Vergleich zum Pkw und 3,5 im Vergleich zum Flugzeug¹. Zudem hat der Schienenverkehr seit der Jahrtausendwende seine spezifischen CO₂-Emissionen wesentlich stärker reduziert als die übrigen Verkehrsträger. So beträgt der Anteil erneuerbarer Energieträger an der

¹ Diese Verhältniszahlen basieren auf Zahlen des Umweltbundesamtes von 2012. Neuere Zahlen liegen nicht vor, da unter den Fachleuten noch strittig ist, in welchem Maße der Bezug von Strom für den Personenverkehr der DB AG aus erneuerbaren Energiequellen in den Bahnstrommix eingerechnet werden kann.

Bahnstromversorgung aktuell bereits rund 40%. Einzelne Anbieter bieten zudem einen völlig CO₂-freien Transport an. Durch die bereits eingeleitete schrittweise Umstellung auf erneuerbare Energiequellen, neue Technologien im Eisenbahnbetrieb und eine höhere Auslastung durch verbesserte Rahmenbedingungen wird sich dieses Verhältnis auch in den kommenden Jahren weiter zugunsten des Schienenverkehrs verschieben.

Die politischen Rahmenbedingungen tragen diesem Engagement der Branche jedoch nicht hinreichend Rechnung. Im Gegenteil: Der Gesetzgeber behindert die Eisenbahn in ihrer positiven Entwicklung. Hierzu zählt insbesondere die EEG-Novelle, die den ökologischen Verkehrsträger Schiene mit zusätzlichen Kosten belastet, während der Straßengüterverkehr, der vergleichsweise hohe CO₂-Mengen erzeugt, bei der Lkw-Maut sogar entlastet wird.

Das widerspricht den Zielen des EEG (Klimaschutz). Überdies zahlen die Bahnen in Deutschland im EU-Vergleich die zweithöchsten Stromsteuern, obwohl ihre vollständige Befreiung EU-rechtlich möglich und klimapolitisch wünschenswert wäre.

Auf dem jüngsten G7-Gipfel wurde das Ziel proklamiert, die Weltwirtschaft bis zum Ende des Jahrhunderts zu dekarbonisieren. Damit gleichzeitig die Mobilität und Versorgung der Bevölkerung gesichert wird, ist ein entschlossenes und koordiniertes Vorgehen notwendig. Ziel müssen Maßnahmen sein, die den Weg zu einem CO₂-freien Verkehrssystem beschreiben. Zur Erreichung dieses Ziels kann die energieeffiziente Schiene einen wesentlichen Beitrag liefern, dessen Ausmaß auch von der Korrektur der energiepolitischen Rahmenbedingungen im Verkehrsmarkt abhängt.

2. Verzerrungen im intermodalen Wettbewerb

Der Schienenverkehr in Deutschland befindet sich in einer schwierigen und möglicherweise dramatisch zuspitzenden Situation. Die Rahmenbedingungen verschlechtern sich, und die Politik hat es bisher versäumt, ausreichende Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Im intermodalen Wettbewerb kommt es zusätzlich zu den bereits beschriebenen Benachteiligungen bei Steuern und Abgaben auf Energie zu weiteren Verzerrungen, die negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Deutschland haben werden, weil der Verkehrsträger Schiene seiner Aufgabe langfristig nicht mehr gerecht werden kann. Verantwortlich hierfür sind unter anderem:

- Ab 2015 wird die Lkw-Maut – entgegen den Aussagen des Koalitionsvertrages – um einen in der Summe dreistelligen Millionenbetrag sinken. Ursache ist ein in der vergangenen Legislaturperiode unter problematischen Prämissen beauftragtes Gutachten zu den Wegekosten und den externen Kosten des Straßengüterverkehrs. Anders als in Deutschland wird beispielsweise in Österreich die Lkw-Maut gerade erhöht.

- Durch die Trassenentgelte wird das Schienennetz rund zur Hälfte von Nutzern finanziert, bei Straße und Wasserstraße ist dieser Anteil deutlich geringer. Die Kosten der Lärmsanierung (Umrüstung Güterwagen) belasten den Verkehrsträger Schiene zusätzlich.
- Durch die Ausweitung des Feldversuchs droht der Verkehr mit „Gigalinern“ auf zahlreichen Relationen zum Regelbetrieb zu werden. Damit werden die intermodalen Wettbewerbsbedingungen zu Lasten des Schienengüterverkehrs verschoben. Im Gegensatz zum Schienengüterverkehr gibt es kein Konzept, den Betrieb von „Gigalinern“ auf erneuerbare Energien umzustellen.
- Die in der vergangenen Legislaturperiode beschlossene Liberalisierung des Fernbusverkehrs wirkt sich jetzt spürbar auf Auslastung und Ertragslage im Schienenpersonenverkehr aus. Der Fernbusverkehr ist jedoch weder klimaneutral, noch bietet er ein dauerhaft verlässliches Linien- und Fahrplanangebot oder akzeptable Arbeitsbedingungen. Darüber hinaus werden im Fernbussektor durch den Verzicht auf Mauterhebung, nicht geregelte Fahrgastrechte und Niedriglöhne extrem günstige Ticketpreise ermöglicht, die den Wettbewerb verzerren.
- Die Unsicherheit über die Regionalisierungsmittel stellt für die Aufgabenträger des SPNV die Frage nach Fahrplanausdünnungen und Streckenstilllegungen wieder auf die Tagesordnung. Da die mehrjährige Finanzierbarkeit nicht gesichert ist, können Investitionen nicht in Angriff genommen oder Leistungen müssen zu unnötig hohen Preisen (erhöhte Finanzierungskosten wegen Risikoprämien und Gewinnaufschlägen) eingekauft werden.
- Die Aussagen zu den Regionalisierungsmitteln gelten auch für das GVFG. Dieses stellt ein wichtiges Instrument einerseits für die Schieneninfrastruktur des SPNV, andererseits für Investitionen im übrigen ÖPNV dar, der im Rahmen einer klima- und mobilitätsbewussten Verkehrspolitik – auch als Ergänzung und Zubringer für die Eisenbahnen – unverzichtbar ist.

In der Summe steht zu befürchten, dass der Verkehrsträger Schiene und seine Unternehmen zum Ende der Legislaturperiode deutlich schlechter dastehen werden als 2013.

3. Investitionen in das System Schiene sowie Innovationsförderung

Die Bundesregierung erwartet in ihrer eigenen Verkehrsprognose allein bis zum Jahr 2030 eine Zunahme der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr um mehr als 19%, im Schienengüterverkehr sogar um 43% (jeweils verglichen mit 2010). Um dies zu realisieren – angesichts der verkehrs- und umweltpolitischen Probleme wären noch deutlich höhere Zuwächse auf der Schiene notwendig – sind erhebliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur erforderlich.

Die Baukostenzuschüsse des Bundes werden mit großer Wahrscheinlichkeit mittelfristig nicht ausreichen, um die Kapazität der deutschen Schieneninfrastruktur im erforderlichen Maße zu erhöhen. Es ist davon auszugehen, dass für das System Schiene jährlich mindestens 6,5 Mrd. € an öffentlichen Investitionen aufzubringen sind.

Die zusätzlichen Mittel zur Finanzierung der öffentlichen Schieneninfrastruktur müssen im Bundeshaushalt bereitgestellt werden. Eine weitere Ausdehnung der Nutzerfinanzierung durch Erhöhung der Infrastrukturnutzungsentgelte ist in den Verkehrsmärkten nicht durchsetzbar.

Bei Zuweisung von Bundesmitteln für den Aus- und Neubau müssen die Infrastrukturplanungsprozesse geändert werden, so dass im Rahmen der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans diejenigen Schienenprojekte priorisiert und finanziell hinterlegt werden, die im besonderen Maße zur Engpassauflösung beitragen und damit positiv auf das Gesamtnetz wirken.

Neben dem Schienennetz des Bundes werden auch die nichtbundeseigenen regionalen Netze mehr Verkehr aufnehmen müssen. Die Netze der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind zu erhalten und zukunftsfähig auszubauen.

Für die Verbesserung der Planungsprozesse ist ein öffentlich vorfinanzierter Planungsvorrat an baureifen Projekten erforderlich.

Gleichzeitig müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die die Investitions- und Innovationsbereitschaft der im Markt agierenden Unternehmen unterstützen. Die Unternehmen müssen durch eine gezielte Innovations- und Produktivitätsoffensive und Investitionen in Fahrzeuge und sonstiges Equipment ihre Wettbewerbsfähigkeit signifikant steigern. Zusätzliche Belastungen der Branche, etwa durch Steuern und Abgaben, aber auch die einseitige Förderung anderer Verkehrsträger, hemmen die Investitions- und Innovationsbereitschaft. Sie benötigen umfassende Unterstützung der öffentlichen Hand.

Deshalb muss die Politik klar zum Ausdruck bringen, welcher Verkehrsträger künftig welche Aufgaben übernehmen soll. Nur wenn die Investoren davon ausgehen können, dass ein den langfristigen politischen Zielsetzungen entsprechendes günstiges Investitionsklima geschaffen wird, werden sie in die langlebigen Investitionsgüter des Schienenverkehrs investieren. Nur so wird die Schiene innovationsfähig sein.