

Mehr Zugkraft für die Schiene

Die Schiene zählt zu den besonders umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Beim CO₂-Ausstoß etwa schlägt der Güterzug den Lkw um Längen. Gleichwohl stagniert der Anteil des Schienengüterverkehrs seit den 1990er Jahren bei rund 20 Prozent. Auch der Schienenpersonenverkehr hat sich trotz leichten Wachstums in den zurückliegenden Jahren bei einem bescheidenen Anteil von knapp 8 Prozent am Modal Split eingependelt. Eine Stärkung der Schiene würde dem Verkehrssektor insgesamt helfen, die ihm aufgetragene Reduktion seiner Emissionen zu erreichen. Bahnpolitik ist aktive Klimaschutzpolitik.

Warum ist der Marktanteil der Schiene so gering?

Die Gründe für die Unterforderung des Verkehrsträgers Schiene liegen im Wesentlichen im fehlenden Ausbau und der unzureichenden Qualität des Schienennetzes sowie seiner suboptimalen Nutzung durch ungenügende Angebote. Dem Netz fehlt der klare Qualitätsauftrag für Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und Digitalisierung. Der Eigentümer des Bahnunternehmens, in dessen Konzernstrukturen das Netz verortet ist, muss sich die Frage beantworten, was er mit seinem Bahnunternehmen will und wieviel Bahn er tatsächlich haben möchte. Es fehlt eine ganzheitliche Strategie, an der sowohl das Staatsunternehmen Deutsche Bahn als auch dessen Wettbewerber ihre Geschäftsstrategien ausrichten können.

Was erwartet die Wirtschaft?

Der schienengebundene Güter- wie Personenverkehr muss so einfach werden wie das Lkw- oder Pkw-Fahren. Zugänglichkeit, Intermodalität, Interoperabilität, Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und transparente und wettbewerbsfähige Kosten sind die zentralen Schlüssel, um von der Straße auf die Schiene umzusatteln.

Wie das System Schiene gestärkt werden kann!

Zur Vertiefung der Leistungsqualität der Schiene fordert der Wirtschaftsrat:

Infrastruktur

- Unabhängigkeit des Betreibers der Schieneninfrastruktur, d. h. Trennung von Netz und Betrieb, Verzicht auf die Gewinnorientierung des Netzbetreibers
- Konzentration der Infrastrukturinvestitionen auf Engpassbeseitigung und Verknüpfung mit den transeuropäischen Netzen, zweigleisiger Ausbau von bisher eingleisigen Strecken
- Ertüchtigung des Schienennetzes für 740-Meter-Güterzüge und Schaffung von Alternativrouten mit denselben technisch-betrieblichen Standards
- Digitalisierung des Systems Schiene durch systematischeren Angang des europäischen Leit- und Sicherungssystems ETCS, Synchronisierung und Optimierung der nationalen Migrationspläne
- Beendigung der Infrastrukturinvestitionen nach Kassenlage und Übergang zu langfristig auskömmlichen Etats, Einführung einer Fondslösung nach schweizerischem Vorbild – bis

dahin: Ausstattung der LuFV Schiene mit echten Durchgriffsrechten für den Eigentümer und Ausgabe der LuFV-Mittel mit konkreten Vorgaben und in Tranchen von zwei bis drei Jahren, um Minderleistung ggf. sanktionieren zu können,

- Reorganisation der Baustellenplanung und -abwicklung des Infrastrukturbetreibers im Hinblick auf die Minimierung der Behinderung laufender Verkehre,
- Einführung von Regressansprüchen für Verkehrsunternehmen gegenüber dem Netzbetreiber, wenn die vertraglich geschuldeten Leistungen der Verkehrsunternehmen in Folge von Infrastrukturbeeinträchtigungen oder -störungen sowie schlechten Baustellenmanagements nicht erbracht werden können
- Bundesinvestitionen in Bahnhofsgebäude, die nicht mehr im DB-Besitz sind

Betrieb

- Durchsetzung des Deutschland-Taktes mit bundesweit kombinierten Nah- und Fernverkehrsangeboten und ausreichend nutzbaren Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr, die verlässlich verfügbar sind
- Entwicklung eines Sicherheitskonzepts zum Schutz der Bahn- und Schieneninfrastruktur vor Ausfällen durch Naturgewalten und vor physischen wie Cyber-Angriffen

Kosten

- Mehr Transparenz bei der Berechnung von Trassenpreisen, Wettbewerbsfähigkeit der Trassennutzungsgebühren
- Beseitigung widersprüchlicher Kostentreiber, Begrenzung der EEG-Umlage für den Schienenverkehr

Umwelt

- Senkung der Lärmemissionen durch Investitionen in Lärmschutz am Gleis
- Förderung von Loks mit LNG- und Wasserstoffantrieb als Ersatz für schwere Dieselloks auf den verbleibenden 30 Prozent der nicht elektrifizierten Schieneninfrastruktur

Technik

- Einführung einer einheitlichen Betriebssprache auf den europäischen Korridoren
- Harmonisierung der Eisenbahntechnik in Europa, gegenseitige Anerkennung einzelstaatlicher Regelungen bei der Zertifizierung rollenden Materials
- Eindämmung monopolistischen Verhaltens der Zulieferindustrie durch Standardisierung der Schnittstellen

Kunden

- Erhöhung des Waggonangebots auf dem Transportmarkt (und damit der Transportleistung des Güterverkehrs insgesamt) durch Schaffung eines Assetpools, d. h. Schaffung einer Vermietungsgesellschaft, die nicht genutzte Waggonkapazitäten der DB Cargo am Markt anbietet
- Etablierung eines einheitlichen Ticketvertriebssystems mit gleichberechtigtem Zugang aller Bahnanbieter, um durchgängige Reisebuchungen zu ermöglichen
- Schaffung vergleichbarer Fahrgastrechte bei Fernbussen, Flugzeugen und Bahnen

Berlin, im November 2021