

Grünbuch zur Überprüfung der TEN-V Politik, KOM(2009)44^{*}

**- Ein besser integriertes Transeuropäisches Verkehrsnetz im
Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik -**

Kontakt:

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter für
Europäische Angelegenheiten,
Wettbewerb und Regulierung
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon: (030) 297-61110

Fax: (030) 297-61915

^{*} Siehe auch das Positionspapier der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturunternehmen (CER)

1. Einleitung

Die DB begrüßt das Engagement der EU bei der Entwicklung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und möchte die Gelegenheit zur Diskussion im Rahmen des vorliegenden Grünbuchs der Kommission gerne nutzen, um ihre Erfahrungen einzubringen. Die DB teilt die Auffassung der Kommission, dass die bisherige TEN-V Politik unter Berücksichtigung der bisherigen Entwicklung und Erfahrungen einer grundlegenden Überprüfung und Überarbeitung bedarf.

Die TEN-V Politik ist grundlegend überarbeitungsbedürftig

Im Zuge der Neuausrichtung der bisherigen TEN-V Politik müssen alle Gründe für die nur teilweise Zielerreichung ermittelt, die Ziele und Ansätze neu definiert und in Zukunft besser mit den zur Verfügung stehenden Instrumenten zur Realisierung der erforderlichen europäischen Infrastruktur abgestimmt werden. Zentrale Themen bilden die zukünftige Auswahl der Projekte, die Möglichkeiten der Finanzierung und die grenzüberschreitende Koordinierung. Die Absicht, die Ziele der TEN-V Politik zukünftig stärker unter Berücksichtigung eines breiteren politischen Kontextes zu definieren, wird unterstützt. Wichtig sind dabei vor allem ökonomische und ökologische Aspekte.

Das Grünbuch adressiert die richtigen Themen

Die grundlegende Herausforderung der Zukunft besteht darin, dass die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Europas und die Umsetzung der Lissabonagenda für Wachstum und Beschäftigung auch stärker in der Bereitstellung der erforderlichen Investitionsmittel ihren Ausdruck findet. Gerade mit Blick auf die drängenden Umweltprobleme wird es von entscheidender Bedeutung sein, die Schiene als Rückgrat eines multimodalen Verkehrssystems zu stärken. Ausreichende Investitionen in eine systemgerechte Schieneninfrastruktur sicherzustellen, sollte daher höchste Priorität auf der politischen Agenda – und zwar sowohl auf EU-Ebene als auch auf Ebene der Mitgliedstaaten – genießen.

Infrastrukturpolitik muss höchste Priorität genießen

Die Klimaschutzziele sollten ins Zentrum der zukünftigen TEN-V Politik gestellt werden. Der Verkehr, vor allem der Straßenverkehr, ist der einzige Sektor, für den die Europäische Umweltagentur (EEA) weiter ein erhebliches Wachstum der Treibhausgasemissionen prognostiziert. Der Verkehrssektor muss einen stärkeren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutz- und energiepolitischen Ziele leisten. Optimierte techni-

Klimawandel ins Zentrum der TEN-V Politik stellen

sche Lösungen allein werden dafür nicht ausreichen. Diese Maßnahmen müssen durch ein verbessertes Zusammenspiel der Verkehrsträger ergänzt werden. Die verstärkte Nutzung des umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene spielt dabei eine herausragende Rolle.

Die Verbindungen der Schiene mit anderen Verkehrsträgern sowie Qualität und Umfang der Schieneninfrastruktur entscheiden maßgeblich über die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs und die Möglichkeiten, diese Umweltvorteile auch tatsächlich verstärkt einbringen zu können. Durch eine entsprechende Infrastrukturplanung und den Ausbau der Schiene kann daher maßgeblich zur Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrs beigetragen werden.

Infrastrukturplanung sollte Beitrag zur Verringerung der CO₂ Emissionen leisten

Heute sind $\frac{3}{4}$ des TEN-Budgets für Schienenprojekte vorgesehen. Bei der Neugestaltung der TEN-V Politik sollte auch zukünftig ein Schwerpunkt bei den Investitionen in die Schieneninfrastruktur gesetzt werden.

Schwerpunkt Schiene beibehalten

Im Rahmen der TEN-V Politik sollten darüber hinaus Instrumente und Maßnahmen entwickelt werden, die die klima- und umweltpolitischen Effekte von Verkehrsprojekten stärker berücksichtigen. Es sollten Kostenanreize zur Nutzung klima- und umweltfreundlicherer Verkehrsträger geschaffen werden.

Anreize zur Nutzung umwelt- und klimafreundlicherer Verkehrsträger schaffen

2. Zu Frage 1: Sollte die Bewertung des bisherigen TEN-V Aufbaus durch die Kommission weitere Faktoren berücksichtigen?

Die Beantwortung der Frage „wie die einzelstaatliche Planung besser mit der europäischen Ebene der Planung verbunden werden kann“ ist von zentraler Bedeutung. Im Rahmen ihrer Bewertung macht die Kommission die „nationalen Interessen folgenden Investitionsentscheidungen der Mitgliedstaaten“ für mangelnde Fortschritte verantwortlich. Diese Bewertung greift zu kurz. Im Rahmen der beschränkten Investitionsmittel berücksichtigen die Ausbauprioritäten der DB Netz den dringenden Bedarf auf der Basis der erwarteten Verkehrszuwächse. Diese entstehen insbesondere auch durch den internationalen Verkehr und sind damit auf die „internationalen Korridore“ ausgerichtet. Wichtig wäre es, beim Thema der (fehlenden) Harmonisierung der Prioritäten, die Feststellung zu ergänzen, dass die bisherige Prioritätensetzung auf EU-Ebene nicht immer auf der Basis von Verkehrsprognosen und Engpassanalysen erfolgt ist und teilweise nicht die eigentlich „verkehrlich

Die bisherige Prioritätensetzung des TEN wird teilweise nicht durch die zu erwartenden Verkehrsströme gestützt

vorrangigen“ Projekte zur Lösung von Verkehrsproblemen enthält: Z.B. Ruhrgebiet-Hannover-Berlin-Warschau (-Baltikum/Weißrussland-Russland) / Ruhrgebiet-Halle (Saale)-Dresden-Decin-Budapest (-Süd-osteuropa). Ergänzt werden sollte auch, dass die Vorrangigen Vorhaben nicht vollständig identisch mit anderen Korridorkonzepten auf EU-Ebene sind (z.B. ERTMS-Korridore).

3. Zu Frage 2: Welche weiteren Argumente gibt es für oder gegen die Aufrechterhaltung des Gesamtnetzes und wie könnten die jeweiligen Nachteile der einzelnen Konzepte ausgeglichen werden?

Für die weitere Diskussion um zukünftige Investitionsprioritäten ist es von grundlegender Bedeutung, dass die bereits getätigten Investitionen in das TEN-V und seine interoperable Entwicklung (z.B. ERTMS) nicht entwertet werden. Gleichzeitig sollten die bisherigen 30 Vorrangigen Vorhaben nicht von vornherein Grundlage eines Vorrangigen Netzes sein. Ziel sollte es vielmehr sein, dass die zukünftigen Investitionen aus TEN-V Mitteln einen möglichst hohen Mehrwert zum tatsächlichen Erreichen der neu zu definierenden Ziele leisten, d.h. möglichst effizient eingesetzt werden.

Getätigte Investitionen sichern und zukünftige Investitionen einem größtmöglichen europäischen Mehrwert zuführen

Die bisherigen Investitionen „nach dem Gießkannenprinzip“ in das auf Basis der Leitlinien definierte weite Gesamtnetz können nicht die notwendigen Erfolge zeigen. Gründe hierfür sind:

Beschränktes Budget und geringe Förderquoten stehen einer Realisierung des Gesamtnetzes entgegen

- die beschränkten TEN-V Mittel bei weitreichender Zielsetzung wie Kohäsion, Interoperabilität und sehr anspruchsvolle Großprojekte (zur Verfügung stehen ca. 8 Mrd. € im Zeitraum 2007-2013; Bedarf allein für die 30 Prioritären Projekte ca. 250 Mrd. € bis 2020, für das Gesamtnetz insgesamt ca. 900 Mrd., davon mind. weitere 500 Mrd. € bis 2020)
- die unzureichende Abstimmung der nationalen und europäischen Prioritätensetzung mit den unternehmerischen Anforderungen und Zielsetzungen
- die relativ geringen Förderquoten bei der Gewährung von Mitteln aus TEN-V (10% - 30%, Ausnahme Studien und ERTMS bis 50%). Bei gleichzeitig hohem Aufwand für die Beantragung und Abrechnung der EU-Mittel sind die Anreize insbesondere bei nur mittelgroßen Projekten mit niedrigerer Gesamtförder-summe entsprechend gering.

Derzeit besteht ein massives Delta zwischen dem Investitionsbedarf für das Gesamtnetz einerseits und den zur Verfügung stehenden TEN-V

Instrumente zur stärkeren Verpflichtung der Mitgliedstaaten

Mitteln andererseits. Der Hauptteil des erheblichen Investitionsbedarfs **greifen zu kurz** würde also auch zukünftig aus nationalen und regionalen sowie privaten Mitteln finanziert werden müssen. Die Entwicklung neuer ordnungspolitischer Instrumente und verbindlicher Vorgaben, um der TEN-V Politik in Bezug auf das Gesamtnetz größere Wirkung zu verleihen und die Mitgliedstaaten zur vollständigen und pünktlichen Durchführung stärker in die Pflicht zu nehmen, würde angesichts der ebenfalls begrenzten nationalen Haushaltsmittel zu kurz greifen. Die Verzögerungen von Projekten sind insbesondere durch Finanzierungsschwierigkeiten begründet.

Die DB ist der Auffassung, dass die Prioritätensetzung der EU nur teilweise durch die zu erwartenden zukünftigen Verkehrsströme gestützt wird. Vermieden werden muss daher in erster Linie, dass eine Umpriorisierung auf Basis politischer Prioritäten und zu Lasten des tatsächlichen verkehrlichen Bedarfs vorgenommen wird. **Umpriorisierung zu Lasten des verkehrlichen Bedarfs vermeiden**

Vor diesem Hintergrund wird die Festschreibung von Realisierungszeitpunkten kritisch bewertet. Die bislang genannten Termine wären zwar politisch wünschenswert und ambitioniert, sind aber nicht immer mit Finanzierungskonzepten unterlegt. Verzögerungen von Projekten haben darüber hinaus in der Regel nachvollziehbare Gründe in Bedarfsüberprüfungen, Umweltfragen oder Finanzierungsproblemen. **Festschreibung von Fertigstellungsterminen ist kritisch zu bewerten**

Die Mitgliedstaaten und die Privatwirtschaft spielen eine tragende Rolle. Daher müssen Lösungen gefunden werden, wie die TEN-V Prioritäten zukünftig stärker unter Berücksichtigung des verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedarfs mit den nationalen Prioritäten in Übereinstimmung gebracht werden und diese gezielter ergänzen können. **Die Prioritäten müssen auf der Basis des verkehrlichen Bedarfs in Übereinstimmung gebracht werden**

Damit die TEN-V Politik größere Effekte erzielen kann, ist es unerlässlich eine eindeutige Zielsetzung zu verfolgen. Daher sollte ein konzentrierter Einsatz der EU-Mittel mit möglichst hohen Förderquoten zur Unterstützung der Eisenbahnachsen mit den höchsten Verkehrsaufkommen angestrebt werden. Die Förderung aus TEN Mitteln sollte sich zukünftig primär auf solche Projekte konzentrieren, die im gemeinsamen Interesse liegen, weil sie zur Bewältigung der europäischen Hauptverkehrsströme von herausragender Bedeutung sind. **Eindeutigere Zielsetzung verfolgen / Konzentrierte Förderung der verkehrlich wichtigsten Eisenbahnachsen**

Merkmal für Schienenvorhaben von gemeinsamem Interesse könnte in Zukunft die Höhe des Aufkommens / der Anteil an internationalen Verkehrsmitteln bzw. das Potenzial hierfür sein. Oberste Priorität sollten die **Merkmal: Anteil an internationalen Verkehrsmitteln**

Projekte genießen, bei denen die gemeinschaftlichen Investitionen den größten Kosten-Nutzen Vorteil für den europäischen Schienenverkehr bringen und dabei möglichst schnell, beispielsweise auch durch sinnvolle Inbetriebnahmestufen, Verbesserungen erzielen können. Dies würde auch sicherstellen, dass kurzfristig der größte klimapolitische Nutzen aus den Investitionen gezogen werden kann.

Eine Konzentration der Vorhaben allein auf grenzüberschreitende Vorhaben sollte nicht erfolgen. Auch Vorhaben im Binnenland tragen zur Schaffung von Kapazitäten und Verkürzung der internationalen Reise- und Transportzeiten bei und haben damit einen europäischen Mehrwert.

Auch rein nationale Projekte können europäischen Mehrwert haben

Infrastrukturmaßnahmen zur Gewährleistung der Zugangsfunktion des Netzes und des territorialen Zusammenhalts sollten demgegenüber im Rahmen der hierfür speziell vorgesehenen regionalpolitischen Gemeinschaftsinstrumente wie z.B. Kohäsionsfonds und EFRE, sowie weiterer Förderprogramme z.B. für EU-Kandidaten oder im Rahmen der Europäischen Nachbarschaftspolitik etc. Berücksichtigung finden. Um Nachteile für das Kohäsionsziel der TEN-V Politik zu vermeiden, sollte das Zusammenwirken zwischen der TEN-V Politik und den anderen Finanzierungsinstrumenten weiter verbessert werden und hieraus der größtmögliche Nutzen für ein "Gesamtnetz" gezogen werden. Die Ergebnisse im Rahmen der Umsetzung der territorialen Agenda der EU sowie der INTERREG-Projekte sollten berücksichtigt werden.

Kohäsionsziele durch regionalpolitische Förderinstrumente verfolgen

4. Zu Frage 3: Wäre der Ansatz eines vorrangigen Netzes besser als der derzeitige Ansatz der vorrangigen Vorhaben? Falls nicht, aus welchen Gründen und was sind die besonderen Stärken des letzteren? Falls ja, welche (weiteren) Vorteile könnte ein vorrangiges Netz mit sich bringen und wie sollte es aufgebaut sein?

Die DB unterstützt den Ansatz eines multimodalen Kernnetzes. Die Basis eines solchen Kernnetzes sollte ein leistungsfähiges und durchgängiges Netz aus Korridoren / Achsen für den Schienenverkehr bilden. Grenzüberschreitende Schienenverkehrsprojekte sollten zukünftig grundsätzlich auf der Basis des verkehrlichen Bedarfs ermittelt werden, unternehmerisch getrieben sein und auf tragfähigen Geschäftsmodellen beruhen. Die Entscheidung über die Förderfähigkeit eines Projektes sollte dabei auf eine europaweit einheitliche Kosten-Nutzenuntersuchung gestützt werden.

Kernnetz auf der Basis tragfähiger Geschäftsmodelle entwickeln

4.1 Rückgrat Schienenverkehrsnetz

Wesentliches Element für einen effizienten Einsatz der Schiene im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzung ist der reibungslose lang laufende internationale Verkehr. Die ERTMS-Korridore bilden das Rückgrat des europäischen Schienengüterverkehrs. Daher sollte auf der Basis der oben genannten Voraussetzungen (Geschäftsmodell, einheitliche Kosten-Nutzen-Analyse) eine vollständige Einbeziehung der ERTMS-Korridore in das neue TEN-V ermöglicht werden.

Einbeziehung der ERTMS-Korridore ermöglichen

Die praktische Einführung von ERTMS erfordert erhebliche Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur und einen grenzüberschreitend abgestimmten Ausbau der Netzkapazitäten. Ausgeschlossen werden muss, dass aus fördertechnischen Gründen ERTMS-Inseln entstehen, die sowohl den Zugang zum Netz erschweren als auch einer Leistungssteigerung entgegenstehen. Die ERTMS-/ TEN-Koordinatoren der Kommission tragen mit großem Einsatz zur Überwindung der bestehenden Schwierigkeiten bei. Darüber hinaus leisten die EEIGs (European Economic Interest Groups) bestehend aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Infrastrukturbetreiber mit Beteiligung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (z.B. auf den Korridoren A und C) einen sehr wichtigen Beitrag zur grenzüberschreitenden Koordinierung dieser Maßnahmen einschließlich der erforderlichen Verbesserung der grenzüberschreitenden betrieblichen Prozesse.

EU-Koordinatoren und EEIGs leisten wichtigen Beitrag notwendiger Koordinierung

Die koordinierte Implementierung technisch interoperabler Lösungen (wie z.B. ERTMS und TAF TSI) und die hiermit notwendig verbundene Koordinierung der erforderlichen Investitionen ist ebenso wichtig wie die bessere Abstimmung der heute noch sehr unterschiedlichen nationalen betrieblichen Prozesse (betriebliche Regelwerke). Eine in diesem Sinne gezielte, integrierte Entwicklung der Korridore liegt angesichts ihres zunehmend hohen Anteils an internationalen Verkehren sowie ihres großen Beitrags zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Qualität der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdienste in herausragender Weise im gemeinsamen Interesse. Eine größtmögliche Finanzierung dieser Korridoraktivitäten aus TEN-V Mitteln würde einen echten Mehrwert für den europäischen Schienenverkehr bedeuten. Der Erfolg der bestehenden Projekte sollte daher durch eine stärkere Konzentration der TEN-V Mittel abgesichert werden.

Integrierte Entwicklung der Korridore finanziell absichern

In diesem Zusammenhang ist es wichtig ERTMS / ETCS als technolo-

Förderung der ERTMS-Ausrüstung für Fahr-

gisches Gesamtsystem zu sehen. Infrastruktur und Fahrzeuge bilden dabei zwei technische Einzelteilsysteme dieses Gesamtsystems. Eine Gesamtwirkung der ERTMS-Einführung kann nur daher durch die Ausrüstung beider Teilsysteme, Infrastruktur und Fahrzeuge, erzielt werden. Daher sollte die Förderung der ERTMS-Ausrüstung von Infrastruktur und Fahrzeugen erhöht und eine besser abgestimmte Förderung realisiert werden.

zeuge aus TEN-V Mitteln erhöhen

Bezogen auf den Ausbau der Infrastruktur sollte im Zuge eines effizienteren Einsatzes der TEN-V Mittel zukünftig stärker berücksichtigt werden, dass oftmals bereits durch „Projekte kleineren Umfangs“ Kapazitätssteigerungen mit erheblicher Netzwirkung realisiert werden können; z.B. die gezielte Beseitigung von Engpässen, der Ausbau von Knoten oder der Bau von Güterverkehrsumgehungsstrecken insbesondere in Ballungsgebieten etc.

Effizienter Einsatz der Mittel durch Realisierung kleinerer Bauprojekte mit erheblicher Netzwirkung

Einheitliche Leistungsparameter für die Infrastruktur sollten grundsätzlich nicht festgeschrieben werden. Entsprechende Ausbaustandards für die einzelnen Verkehrsträger wurden bereits vereinbart, z.B. AGC (European Agreement on Main International Railway Lines), AGTC (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations).

Ausbaustandards bestehen

Richtig ist, dass Netzkapazitäten zusätzlich durch eine Harmonisierung und ggf. Steigerung der technischen Infrastrukturparameter wie insbesondere der Zuglänge erhöht werden können. Eine grenzüberschreitend abgestimmte Harmonisierung der technischen Parameter (z.B. Zuglänge, Achslast, Lademaß, Lichtraum etc.) auf den Hauptachsen ermöglicht eine optimierte Nutzung und führt zu Produktivitätsverbesserungen. Besondere Aufmerksamkeit muss dabei auch den Zulaufstrecken gewidmet werden. Da sich die internationalen Korridore im Hinblick auf Märkte, transportierte Güter und infrastrukturelle Bedingungen stark unterscheiden, wären auch hier gesetzliche Maßnahmen nicht zielführend.

Untersuchungen zur Harmonisierung technischer Infrastrukturparameter wurden durchgeführt

Der entsprechende Handlungsbedarf wurde in Deutschland bereits identifiziert; die bestehenden Engpässe und notwendigen Projekte auf den Hauptverkehrsachsen sind bekannt. Eine im Auftrag der CER von McKinsey erstellte Studie gibt zusätzlich einen europaweiten Überblick über die Engpässe und technischen Infrastrukturparameter für eine höhere Leistungsfähigkeit und Qualität auf den (verlängerten) ERTMS-Korridoren für den Schienenverkehr.

Investitionsbedarf ist identifiziert

Unter der Voraussetzung, dass eine ausreichende (zusätzliche) Finanzierung sichergestellt werden kann, wäre eine entsprechende Verlängerung der ERTMS-Korridore sinnvoll.

Verlängerung der ERTMS-Korridore möglich

Aus Sicht der DB sollte daher nicht der Durchführung neuer Verkehrsprognosen und Analysen zur Identifizierung der notwendigen Maßnahmen oberste Priorität eingeräumt werden. Wichtig ist es, einen Prozess zu etablieren, durch den die bereits vorhandenen Erkenntnisse in die Planungen auf europäischer Ebene einfließen und eine integrierte Entwicklung der Korridore auf der Basis ihrer verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit gewährleistet wird.

Bestehende Erkenntnisse besser integrieren

4.2 Bessere Einbindung von Schnittstellen und intermodalen Knotenpunkten

Eine nachhaltige Verkehrspolitik erfordert eine optimale Vernetzung der Verkehrsträger und dabei insbesondere eine bessere Integration umweltverträglicherer Verkehrsträger wie der Schiene.

Die notwendige Qualität und Effizienz des Schienenverkehrs im Rahmen intermodaler Transportketten hängt entscheidend vom Vorhandensein einer systemgerechten Infrastruktur ab. Den Verknüpfungspunkten zur Schiene muss als wesentlicher Erfolgsfaktor eines stärker ko-modalen Ansatzes besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Daher sollte der Einbezug von Flughäfen und Häfen in ein europäisches TEN-V Kernnetz verstärkt werden.

Verstärkter Einbezug von Häfen und Flughäfen

Die Internationalisierung der Märkte lässt auch in Zukunft ein Wachstum des Seeverkehrs erwarten. Schon heute stoßen die Hafenhinterlandanbindungen – auch die der Binnenhäfen – an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Verkehrszuwächse werden dabei insbesondere auf den schon heute hoch belasteten Korridoren stattfinden. Die hohe Konzentration an Gütern aus den Häfen kommt der Massenleistungsfähigkeit der Schiene entgegen und birgt ein erhebliches Potenzial, Verkehre verstärkt auf der Schiene abzuwickeln. Erforderlich ist daher insbesondere der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Hafenhinterlandverkehr und die Gewährleistung eines ausreichenden Zugangs zur Schiene in den Häfen.

Potenziale der Schiene im Hafenhinterlandverkehr

Um die räumlich beengten Häfen zu entlasten (fehlende Lagerflächen, Anlegekais, etc.), ist es denkbar, die Sortieraufgaben ins Hinterland zu verlagern. Die großen Schiffe in den Häfen könnten schnellstmöglich und zwar ohne Zwischenhandling be- und entladen, die Fracht unsor-

Sortieraufgaben ins Hinterland verlagern

tiert per Bahn in ein kontinentales Verteilzentrum gebracht werden und von dort auf die Zielkorridore verteilt werden. Da die Häfen Rotterdam, Antwerpen, Bremen und Hamburg dicht bei einander liegen und die Häfen selbst in Wirklichkeit aus mehreren Häfen bestehen, wäre so auch eine Bündelung der Verkehre aus den verschiedenen Häfen möglich.

Klimaschutzziele sollten der wichtigste Maßstab für Konzepte zum Ausbau eines ko-modalen Netzes sein. Der innereuropäische Schienenfernverkehr (Personen- und Güterverkehr) sollte daher in die Lage versetzt werden den innereuropäischen Luftverkehr auf ein Minimum zu reduzieren.

**Innereuropäischen
Luftverkehr auf ein
Minimum begrenzen**

Am Beispiel der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Frankfurt zeigt sich, dass eine Substituierung des Kurzstreckenluftverkehrs durch den Schienenverkehr machbar ist. Von 2002-2007 konnte hier die Verkehrsleistung der Schiene um 36% gesteigert werden. Der Flugverkehr zwischen Frankfurt und Köln/Bonn wurde als Folge vollständig eingestellt. Die Schienenanbindungen internationaler Verkehrsflughäfen sollten im Rahmen des neuen TEN-V gefördert werden können.

**Schienenanbindungen
internationaler Ver-
kehrsflughäfen integ-
rieren**

Unter Berücksichtigung des Klimaschutzgedankens sollte kritisch hinterfragt werden, ob die herausgehobene Bedeutung der Entwicklung von Meeresautobahnen nicht auch kontraproduktiv sein kann, wenn unter Umständen Umwege gefahren werden und die CO₂ Bilanz damit schlechter als die der Schiene wäre. Ausreichende und verlässliche Landverbindungen tragen dazu bei, zeitraubende Umwege auf dem Seeweg einzusparen.

**CO₂ Bilanz sollte ent-
scheidend sein**

4.3 Verbindung mit globalen Zentren und Märkten

Ein integriertes Kernnetz sollte die wichtigsten Verkehrsflüsse innerhalb der Gemeinschaft als auch außerhalb der Grenzen der EU erfassen und die Zentren wirtschaftlicher Entwicklung miteinander verbinden.

Um ergänzend zu Flughäfen und Häfen die Verbindung Europas mit der Welt zu gewährleisten, sollte sich die EU daher konsequent für eine Weiterentwicklung der zentralen Schienenverkehrsachsen über die EU-Grenzen hinaus einsetzen.

**Schienenverkehrsach-
sen über die EU-
Grenzen hinaus**

Insbesondere die Verkehrsverbindungen im Nordosten von und nach Russland und Asien (China) sowie im Südosten von und in die Türkei

**China und die Türkei
von steigender Bedeu-
tung**

werden dabei aus deutscher Sicht in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Zahlreiche Projekte belegen die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene insbesondere auf diesen Relationen.

Der Ausbau der paneuropäischen Korridore II, III, und IV und die Optimierung der Verkehre auf diesen Korridoren haben aus Sicht der DB einen sehr hohen Stellenwert.

5. Zu Frage 4: Wäre dieser flexible Ansatz zur Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse für eine Politik angemessen, die üblicherweise stark auf einzelstaatlichen Entscheidungen über Investitionen in die Infrastruktur beruht? Welche weiteren Vor- und Nachteile könnte er mit sich bringen, und wie könnte er am besten in die Planung auf Gemeinschaftsebene eingebracht werden?

Der von der Kommission als „konzeptionelle Säule“ bezeichnete Ansatz, wonach Marktentwicklungen und wirtschaftsorientierte Maßnahmen infrastrukturell stärker berücksichtigt werden sollen, ist richtig und aus Sicht der DB von fundamentaler Bedeutung und sollte daher nicht allein unter dem Aspekt „Flexibilität bei der Weiterentwicklung des TEN-V“ betrachtet werden.

Der konzeptionelle Ansatz wird unterstützt

Infrastrukturen dienen als Basis für Verkehrsdienstleistungen und müssen daher wachsende Geschäftstätigkeiten und Marktbedürfnisse berücksichtigen. Verkehrsprognosen und wirtschaftlicher Bedarf müssen daher von Beginn an die entscheidende Grundlage bei der Auswahl von TEN-V Projekten bilden.

Marktbedürfnisse sollten die Grundlage der zukünftigen TEN-V Politik bilden

Im Rahmen der Ausführungen zur erwarteten Verkehrsnachfrage wird auf die bestehenden Unsicherheitsfaktoren bei der Verkehrsentwicklung verwiesen. Richtigerweise muss jedoch auch davon ausgegangen werden, dass die Entwicklung der Geschäftstätigkeiten und damit die Verkehrszuwächse auch zukünftig insbesondere auf den bereits identifizierten Achsen (z.B. Nord-Süd, von und zu den Häfen) stattfinden werden.

Verkehrszuwächse insbesondere auf den bereits identifizierten Hauptachsen

Die TEN-V Politik sollte insofern als grundlegendes Instrument verstanden werden, um insbesondere auf diesen Achsen die Nachfrage nach umweltverträglicheren Verkehrsträgern, wie der Schiene, im Sinne der verkehrspolitischen Zielstellung durch die notwendige Infrastruktur zu befördern.

Insbesondere auf diesen Achsen müssen die Weichen richtig gestellt werden

Zügige Fortschritte bei TEN-V Projekten erfordern den Willen aller Beteiligten zur Umsetzung der Maßnahmen sowie eine bessere Koordination der Aktivitäten. Daher sollte die Förderfähigkeit von Projekten

Verkehrlicher Bedarf sollte entscheidend sein

zukünftig vom verkehrswirtschaftlichen Bedarf abhängig gemacht, d.h. Projekte sollten grundsätzlich auf der Basis von Verkehrsprognosen und tragfähigen Geschäftsmodellen entwickelt werden.

Um diese Bedarfsorientierung bei der Planung zu gewährleisten, sollten die Eisenbahnunternehmen (Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen) unmittelbar, d.h. nicht mehr wie bislang ausschließlich über die Mitgliedstaaten, in den Prozess zur Auswahl von Projekten einbezogen werden.

Unmittelbaren Einbezug der Eisenbahnunternehmen ermöglichen

Eine integrierte Entwicklung der wichtigsten Achsen könnte auf der Grundlage von Projekten erfolgen, die in ihrer Ausgestaltung flexibel sein, jedoch durch ihre Unterlegung mit entsprechenden Projektstrukturen eine koordinierte Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen gewährleisten sollten (z.B. EEIGs der ERTMS-Korridore).

Grundlage sollten Projektvorschläge bilden

Die für die Netzplanung erforderliche koordinierte Bewertung und Entscheidung über die Förderfähigkeit eines Projekts sollte dabei auf der Grundlage europaweit einheitlicher Kosten-Nutzen Bewertungen erfolgen.

Entscheidung auf der Basis europaweit einheitlicher Kosten-Nutzen Bewertungen

Bei der Auswahl von zukünftigen Schienenprojekten im Rahmen der Entwicklung eines schienenbasierten Kernnetzes ist eine weite Korridordefinition notwendig. So entwickelt die DB Netz alternative Strecken zu überlasteten Korridoren. Hierdurch kann mit geringeren Mitteln als bei einem Ausbau der Hauptstrecken zusätzliche Kapazität geschaffen werden. Gleichzeitig kann hierdurch dem zunehmenden Akzeptanzproblem der Bevölkerung gegenüber Baumaßnahmen auf bereits überlasteten Güterverkehrskorridoren begegnet werden. Solche Ausbaumaßnahmen sollten daher ebenfalls Unterstützung finden können.

Bei der Auswahl der „Korridore“ weiten Ansatz ermöglichen

Entscheidende Voraussetzung für eine kontinuierliche und konsequente Umsetzung der Maßnahmen ist dabei, dass diese Projekte mit belastbaren Finanzierungskonzepten unterlegt sind. Die Finanzierung muss vorausschauend, langfristig und nachhaltig sein. Wichtig ist daher die Zusage aller Projekt- und Finanzierungsträger. Dieser gemeinsamen politischen Absicht sollte in einem ersten Schritt im Rahmen von MOUs (Memorandum of Understanding) bzw. LOIs (Letter of Intent) zur Durchführung der Projekte Ausdruck verliehen werden.

Finanzierung vereinbaren

6. Zu Frage 5: Wie kann den verschiedenen Aspekten, die vorstehend angeführt wurden, am besten innerhalb des Gesamtkonzepts für den zukünftigen TEN-V Aufbau Rechnung getragen werden? Welche weiteren Aspekte sollten berücksichtigt werden?

Deutschland verfügt auf Grund seiner Siedlungsstruktur über ein stark polyzentrisch ausgerichtetes und hoch belastetes Mischbetriebsnetz. Personen- und Güterverkehr müssen daher gesamthaft betrachtet werden.

6.1 Zusätzliche Kapazitäten für Personen und Güterverkehr

Auf überlasteten Teilabschnitten des Schienennetzes ist eine Entmischung sinnvoll, mit dem Ziel eine stärkere Geschwindigkeitsharmonisierung und hierdurch zusätzliche Kapazitäten zu schaffen (Schneller Personenfernverkehr, Regional- und Güterverkehr). Dieser Ansatz wird weiter verfolgt. Eine vollständige Entmischung von Personen- und Güterverkehr oder sogar ein eigenes Netz für den Schienengüterverkehr wäre zwar wünschenswert, ist in einem dicht besiedelten Transitland wie in Deutschland jedoch so gut wie ausgeschlossen. Auch eine pauschale Bevorrechtung des Schienengüterverkehrs zu Lasten des Schienenpersonenverkehrs ist nicht der richtige Weg, um bestehende Kapazitätsengpässe auf der Schiene insgesamt zu lösen.

Netz in Deutschland ist nicht völlig entmischbar

Das Transportaufkommen auf der Schiene ist in Deutschland in den letzten Jahren erheblich gestiegen; ein zunehmender Anteil davon ist auf den internationalen Verkehr / Transitverkehr zurückzuführen.

Steigende Transportaufkommen auf der Schiene

Die DB ist daher der Auffassung, dass Maßnahmen zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur allein zu kurz greifen. Dringend erforderlich sind zusätzliche Investitionen zur Steigerung der Infrastrukturkapazitäten zum Vorteil des Schienengüter- und des Schienenpersonenverkehrs. Effizienzmaßnahmen und der Ausbau zur Steigerung der Netzkapazitäten müssen Hand in Hand gehen.

Effizienzmaßnahmen und Ausbau zur Steigerung der Netzkapazitäten müssen Hand in Hand gehen

In den vergangenen Jahren haben sich wichtige Stakeholder des europäischen Eisenbahnsektors stark engagiert, um eine integrierte Entwicklung der ERTMS-Korridore zu ermöglichen. Die bestehenden Arbeitsstrukturen bieten eine gute Grundlage, um sowohl die grenzüberschreitende Koordination von Investitionen als auch die betrieblichen Prozesse weiter zu verbessern.

Bestehende Arbeitsstrukturen bilden gute Grundlage

Vor diesem Hintergrund bedauert die DB, dass man sich seitens der

Koordinierung durch

Kommission für einen Verordnungsvorschlag für ein „Vorrangnetz für den Schienengüterverkehr“ entschieden hat², ohne vorab die Möglichkeit zu prüfen, wie dem wichtigsten Aspekt des Vorschlags, nämlich der besseren grenzüberschreitenden Koordinierung von Investitionen zum Ausbau der Infrastruktur einschließlich einer koordinierten Umsetzung von Interoperabilitätsanforderungen durch eine Anpassung und den gezielteren Einsatz der TEN-V Politik bessere Wirkung verliehen werden kann. Die Verordnung wird seitens der DB abgelehnt. Stattdessen sollte die TEN-V Politik genutzt werden, um die aus europäischer Sicht erforderliche Koordinierung für grenzüberschreitende Strecken zu gewährleisten.

die TEN-V Politik und nicht durch Verordnung verbessern

6.2 Verknüpfung mit der Schiene

Durch den Ausbau und die bessere Einbindung von Knotenpunkten in das bestehende Netz können die Vorteile der Schiene im multimodalen Verkehr stärker zu Geltung kommen. Die Anbindung an die Schiene ist die wesentliche Voraussetzung, um das Prinzip zu verwirklichen, den jeweils effizientesten und ökologischsten Verkehrsträger zu nutzen.

Knotenpunkte im Eisenbahnverkehr

Neben Flughäfen und Häfen sind auch andere Knotenpunkte im Eisenbahnverkehr als ebenso wichtige Verbindungspunkte zu berücksichtigen. Im Schienengüterverkehr sind dies u.a. ausreichende Rangieranlagen sowie Umschlaganlagen / Terminals oder auch direkte Gleisanschlüsse von Industrieanlagen; im Personenverkehr sollte den Möglichkeiten zum Aufbau ausreichender Parkmöglichkeiten an den Bahnhöfen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden (Park and Ride).

Gleisanschlüsse und Park and Ride

Diese Maßnahmen sollten die Entwicklung sog. Grüner Korridore unterstützen, d.h. den verstärkten Einsatz besonders effizienter und klimafreundlicher Verkehrsträger insbesondere auf den Achsen ermöglichen, die sich durch ein besonders hohes Verkehrsaufkommen auszeichnen. Das oben beschriebene schienenbasierte multimodale Kernnetz entspricht dem Ansatz der grünen Korridore. Mit wachsenden Verkehrsströmen steigt jedoch auch die Lärmbelastung der Anwohner. Um die klimapolitisch wünschenswerte hohe Auslastung der Schieneninfrastruktur anwohnerverträglich auszugestalten, müssen lärmmindernde Maßnahmen sowohl an der Infrastruktur- als auch den Fahrzeugen gefördert werden. Eine Schwächung der Schiene im intermo-

Entwicklung grüner Korridore

² Siehe hierzu auch DB Positionspapier zum Vorrangnetz von Januar 2009

dalen Wettbewerb ist unbedingt zu vermeiden.

Beim Einbezug intermodaler Knotenpunkte ist jedoch besondere Vorsicht geboten. Richtig ist, dass die Logistik und integrierte Angebote im Personenverkehr in besonderem Maße die Möglichkeit bieten, die Schiene in Kombination mit anderen Verkehrsträgern stärker einzubinden und hierdurch einen Beitrag zur Lösung der Probleme wie Staus, Unfälle, Umweltverschmutzung und Klimawandel zu leisten. Die Logistik und integrierte Angebote im Personenverkehr müssen jedoch eine unternehmerische Aufgabe bleiben. Politisch motivierte Netzfestlegungen zu Gunsten bestimmter Verkehrsträgerkombinationen, die die Marktkräfte behindern, müssen in jedem Fall vermieden werden.

Starre Netzfestlegungen vermeiden

Die Aufgabe der Politik sollte sich vielmehr darauf beschränken, die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Weiterentwicklung multimodaler Transportketten zu verbessern und dem Markt entsprechende Anreize zu geben. Wichtig sind Preissignale und Investitionsanreize. Denn es darf nicht übersehen werden, dass multimodale Angebote allein nicht die Lösung für einen ökonomisch und ökologisch effizienten Einsatz der Verkehrsträger bieten. Vielmehr bleiben die Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger bei uni- und multimodalen Transportketten gleichermaßen entscheidend. Mit dem Ziel eine nachhaltigere Verkehrspolitik zu unterstützen, sollte die künftige TEN-V Politik Folgendes beinhalten:

Geeignete Rahmenbedingungen schaffen

Schon auf Planungsebene sollte eine Bewertung der Infrastrukturinvestitionen auf der Grundlage von Nachhaltigkeitsprinzipien vorgenommen werden. Dazu sollten über den gesamten Lebenszeitraum der Infrastruktur die erwarteten externen Kosten der künftigen Verkehrsleistung berücksichtigt werden. Die Förderkriterien sollten so ausgestaltet sein, dass TEN-Investitionen in diejenigen Verkehrsinfrastrukturen erfolgen, die die geringsten gesamtwirtschaftlichen / externen Kosten aufweisen.

Nachhaltigkeitskriterien bei der Planung berücksichtigen

Die Nutzung von effizienten Verkehrsträgern wie dem Schienenverkehr ist ein direkter Beitrag zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele. Gleichzeitig wird der elektrische Schienenverkehr derzeit im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern sowohl durch Energiesteuern als auch durch den Emissionshandel erheblich verteuert.

Schiene derzeit doppelt belastet

Eine Angleichung der Belastungen von Verkehrsträgern entsprechend ihrer Klimaschädlichkeit ist daher dringend notwendig. Die Vorteile der

Anreize durch Preissignale schaffen

einzelnen Verkehrsträger sollten im Rahmen einer kohärenten Ausgestaltung der Umwelt-, Klima-, Energie- und Steuerpolitik stärker preiswirksam werden.

Dies könnte auch beinhalten, dass Unternehmen, die stärker umweltfreundlichere Logistikketten nutzen, kostenbezogene Anreize erhalten.

7. Zu Frage 6: Wie können IVS als Teil des TEN-V das Funktionieren von Verkehrssystemen verbessern? Wie können Investitionen in Galileo und EGNOS sich in Form eines Effizienzgewinns und eines optimalen Ausgleichs der Verkehrsnachfrage auszahlen? Wie können IVS zum Aufbau eines multimodalen TEN-V beitragen= Wie können die im Rahmen der TEN-V Finanzierungen bestehenden Möglichkeiten ausgebaut werden, um die Umsetzung des Plans zur ERTMS-Einführung innerhalb des von der nächsten finanziellen Vorausschau abgedeckten Zeitraums am wirkungsvollsten zu unterstützen?

Durch intelligente Verkehrssysteme und technische Innovationen können die Vernetzung, Informationsflüsse und die Effizienz der Verkehrssysteme verbessert werden.

Potenzielle technischer Lösungen

Mit dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ERTMS und der TSI Telematikanwendungen (TAF TSI) sind die wesentlichen Voraussetzungen für den Schienengüterverkehr geschaffen worden bzw. sind mit der TAP TSI für den Schienenpersonenverkehr auf dem Weg. Diese Lösungen müssen zunächst praktisch umgesetzt werden.

Entwicklungen im Schienenverkehr

Bei der Überwindung von Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern dürfen bereits getätigte Investitionen nicht gefährdet werden. Vielmehr sollte die Koordinierung der bestehenden Systeme den Schwerpunkt der Aktivitäten bilden. Vereinheitlichungen, die unternehmerisch erarbeitete Leistungsvorsprünge und Wettbewerbsvorteile nivellieren würden, müssen vermieden werden. Dies würde unternehmerisches Denken und Handeln bestrafen und das Leistungs- und Technologieniveau der Branche insgesamt senken.

Koordinierung ohne Innovationskraft des Marktes zu behindern

Bei der weiteren Entwicklung von ERTMS sollten sog. open source Lösungen, d.h. einem Unbundling von Hard- und Software, besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

ERTMS – open source

Grundlegend sollte die Interoperabilität im Schienenverkehr weniger als Ziel für sich betrachtet werden. Interoperabilität sollte die Wettbewerbsfähigkeit des internationalen Schienenverkehrs vielmehr tatsächlich fördern. Dafür ist es unerlässlich, die wirtschaftlichen Konsequenzen, d.h. die Kosten-Nutzen Aspekte, interoperabler Lösungen zukünftig stärker zu berücksichtigen. Interoperabilität muss einen tatsächli-

Kosten-Nutzen Bewertung neuer technischer Lösungen

chen Vorteil für die Schiene bedeuten und diese nicht über viele Jahre ohne erkennbaren Nutzen belasten. Ausschlaggebendes Kriterium sollte nicht das technisch Mögliche, sondern die wirtschaftliche Effizienz der Maßnahmen sein.

Zur effizienteren Umsetzung von Interoperabilitätsanforderungen siehe auch die Antwort zu Frage 3.

8. Zu Frage 7: Wird durch die Verschiebung der Grenzen zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen bzw. zwischen der Bereitstellung von Infrastruktur und der Art ihrer Nutzung eine Erweiterung des Konzepts eines (Infrastruktur-)Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig? Wenn ja, wie ist dieses Konzept inhaltlich zu fassen?

ERTMS bedeutet eine Verlagerung von Leit- und Sicherungstechnik von der Infrastruktur in die Fahrzeuge. Ein erheblicher Teil der zur Einhaltung der EU-Vorgaben erforderlichen Investitionen muss daher in die Fahrzeuge erfolgen. Diese bedürfen daher gleichermaßen eine ausreichende und mit Standardisierungsanforderungen wie Open Source Software versehene Förderung zum Ausgleich der durch die Migration bedingten Mehraufwände der Eisenbahnunternehmen. Generell sollten Förderinvestitionen ausdrücklich nicht nur an Standardisierungsprogramme technischer Art, sondern auch betrieblicher Art (Regelwerke) gebunden werden. Auf diese Weise könnten nicht nur wesentliche Ziele der Richtlinie 2008/57/EG erreicht werden (Interoperabilität und gegenseitige Anerkennung), sondern vor allem auch die heute sehr hohen Strukturkosten des europäischen Bahnbetriebs gesenkt werden. Siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 3.

9. Zu Frage 8: Wäre dieses Kernnetz auf Gemeinschaftsebene „machbar“ und welche Vor- und Nachteile würde es mit sich bringen? Welche Methoden sollten für seine Konzeption angewendet werden?

Siehe hierzu die Antworten zu den Fragen 2, 3, 4 und 5

10. Zu Frage 9: Wie kann der Mittelbedarf des TEN-V als Ganzes – kurz-, mittel- und langfristig – gedeckt werden? Welche Form der Finanzierung – öffentlich oder privat, auf Ebene der Gemeinschaft oder Mitgliedstaaten – wird welchen Aspekten des TEN-V Aufbaus am besten gerecht?

Die Entwicklung geeigneter Schieneninfrastrukturen ist die entscheidende Voraussetzung für eine höhere Qualität von Schienenverkehrs-

Öffentliche Infrastrukturinvestitionen

diensten. Höhere Investitionen aus öffentlichen Mitteln in die Infrastruktur sind daher unerlässlich.

Angestrebt werden sollte der Abschluss von langfristigen Finanzierungsvereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreibern in allen Mitgliedstaaten der EU. Durch den Abschluss solcher Vereinbarungen kann eine langfristig abgesicherte, vorausschauende Finanzierung und ein effizienterer Einsatz der Mittel gewährleistet werden.

Multi annual contracts

Durch eine zielgerichtete Infrastrukturpolitik pro Schiene und weitere flankierende Maßnahmen sollten die Attraktivität des besonders klima- und umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene gesteigert und bestehende Potenziale genutzt werden. Hierdurch kann ein Beitrag zu größerer Wirtschaftlichkeit, wachsender Geschäftstätigkeit des Eisenbahnsektors und damit höherer privater Investitionsbereitschaft in den Schienenverkehr geleistet werden.

Größere Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnsektors trägt zu privater Investitionsbereitschaft bei

Vor diesem Hintergrund kommt der verstärkten Nutzerfinanzierung auch im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Kostenwahrheit durch eine Anlastung externer Kosten und der Möglichkeit der Verwendung der Einnahmen für eine nachhaltige Infrastrukturentwicklung langfristig eine entscheidende Bedeutung zu.

Nutzerfinanzierung und Kostenwahrheit

11. Zu Frage 10: Welche Hilfe kann Mitgliedstaaten angeboten werden, um sie bei der Finanzierung und Fertigstellung von Vorhaben, für die sich verantwortlich sind, zu unterstützen? Sollte die Einbindung der Privatwirtschaft in die Bereitstellung von Infrastruktur stärker gefördert werden? Wenn ja, wie?

Die Bemühungen der EU um eine Verbesserung flankierender Finanzierungsinstrumente insbesondere durch eine Entwicklung des Instrumentariums der Europäischen Investitionsbank sind sehr zu begrüßen und sollten fortgesetzt werden.

Bereits heute enthält die Schieneninfrastrukturfinanzierung in Deutschland mit der abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Elemente einer (gemischt) öffentlich-privaten Finanzierung.

Public Private Partnerships im engeren Sinne scheinen bei einzelnen Schienenverkehrsprojekten möglich, werden jedoch weiterhin nicht als allgemeine Lösung angesehen.

12. Zu Frage 11: Wo liegen die Stärken und Schwächen der bestehenden Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft? Werden neue (ggf. innovative) Instrumente benötigt? Wie könnte die kombinierte Nutzung von Gemeinschaftsmitteln rationalisiert werden, um so die TEN-V Durchführung zu unterstützen?

Siehe hierzu die Antworten zu den Fragen 2, 3, 4 und 5

13. Zu Frage 12: Wie können bestehende Instrumente nicht-finanzieller Art verbessert werden und welche neuen könnten eingeführt werden?

Bessere Koordinierung. Siehe hierzu insbesondere die Antwort zu Frage 4.

14. Zu Frage 13: Welche dieser Optionen bietet sich am ehesten an und aus welchem Grund?

Die DB spricht sich für Option 2 aus, d.h. für eine Reduzierung auf eine Ebene und die Schaffung eines multimodalen Kernnetzes. Grundlage eines solchen Netzes sollten die, auf der Basis des verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedarfs sowie entsprechenden einheitlichen Kosten-Nutzenbewertungen ermittelten, wichtigsten Schienenverkehrsachsen bilden. Diese sollten verbunden und über eine Verknüpfung mit den für die Schiene bedeutsamsten intermodalen Knotenpunkten (z.B. Häfen) zu einem multimodalen Netz weiterentwickelt werden sollte. Die Orientierung am tatsächlichen Bedarf und eine integrierte Entwicklung dieser Schienenachsen (d.h. Ausbau, Interoperabilität und Verbesserung der betrieblichen Prozesse) sollten durch eine direkte Beteiligung der Eisenbahnunternehmen (Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen) bei der Auswahl und Durchführung der Projekte gewährleistet werden. Siehe hierzu die Antworten zu den Fragen 2, 3, 4 und 5.



Towards an Integrated Transport Network for Freight and Passengers

Deutsche Bahn AG

Stefan Garber

Member of the Board of DB AG, Infrastructure

Brussels, 18 March 2009

Our efforts pay off in the form of successful operation of railway infrastructure which is geared to customer requirements



High standard of quality

- High reliability in the handling of carefully coordinated construction site corridors enables **good compliance with timetables** despite **very intensive construction activities**
- Increasing attention is given to **preventive measures** and **ongoing elimination of speed restrictions** in order to maintain a high level of line quality
- Including construction work when compiling the **annual timetable** and providing full **passenger information**
- **Modernisation of stations** to boost attractiveness and benefits for customers

Better economic performance

- **Coordination of construction work** reduces both direct construction costs as well as follow-up costs for the customers
- Performing construction work “**while the wheels continue to roll**” ensures that **growing traffic volumes can be handled** despite **intensive construction work**
- Complete **deployment of the federal funds** available for infrastructure investments
- **Efficient and effective deployment** of our own as well as external funds

Quality



Capacity



Costs



Earnings



Revision of TEN-T policy

German recovery plan

A priority rail freight network regulation

Need for a high-capacity rail infrastructure to cope with growth in international rail services



Revision of TEN-T Policy in 2009

- The Commission is currently revising the TEN-T policy / publication of a Green Paper in February 2009
- TEN-T guidelines were initially drawn up very widely, priority projects were not always based on market needs but on political decisions, large-scale projects, objectives were too general
- Lack of funding: approx. EUR 225 bn needed for 30 priority projects, between 2007 and 2013 total amount of EU funding only amounts to EUR 8 bn.

DB shares the Commission's view that the TEN-T policy needs to be subject to a broad review

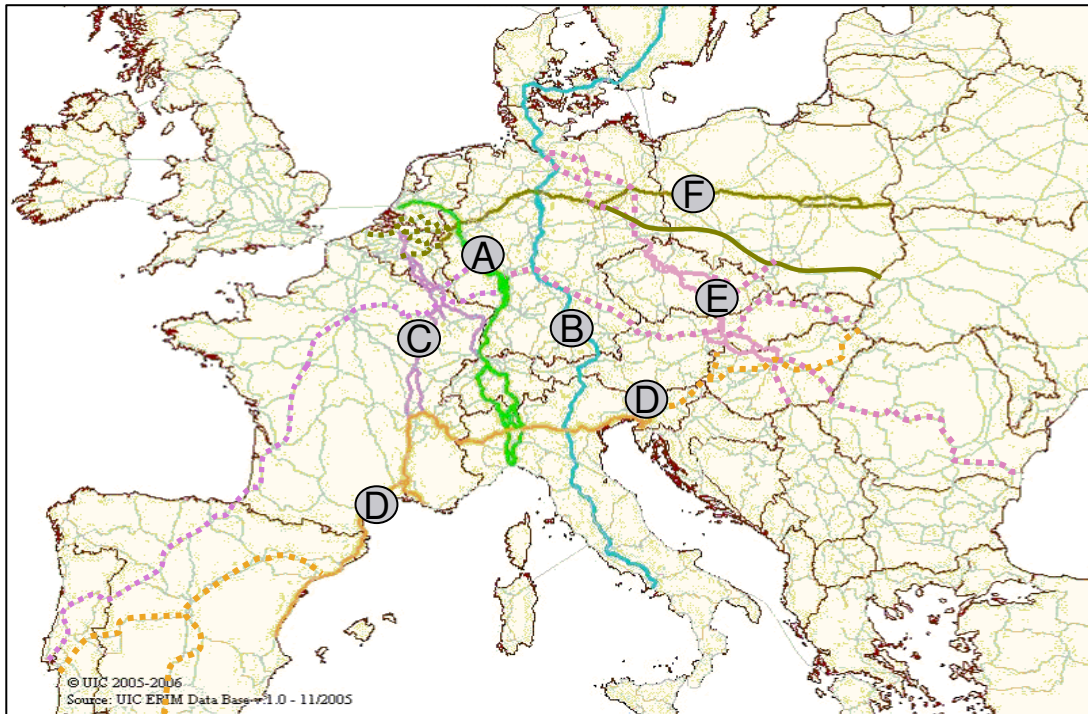
An “integrated core network approach” including rail corridor project structures (EEIGs) should be developed

Future TEN-T policy should provide an effective contribution to achieving major Community objectives

Co-modality	<p>Development of an integrated transport system</p> <ul style="list-style-type: none">■ Coping with transport volume by more effective interlinking of all carriers and making greater use of environmentally compatible modes■ Transferring shipments to rail	<ul style="list-style-type: none">➤ Rail has to become the backbone of the European transport system➤ Quality and extent of rail infrastructure is critical for exploiting the full potential of rail / determining the competitiveness of rail transport➤ High share of (additional) investment in rail infrastructure needs to be ensured➤ Access opportunities to rail via intermodal hubs (ports, airports, freight platforms with customer access) are crucial
Climate protection targets	<p>Combating climate change / Europe's leading role</p> <ul style="list-style-type: none">■ Transport is responsible for 27% of the EU's CO₂ emissions, of which over 70% is generated by road■ Transport emissions continue to grow, proving an obstacle in meeting the 20% target by 2020■ Rail is the most environmentally friendly and energy-efficient motorised mode of transport	

Existing rail freight corridors form the backbone of long-distance transport

— Original ERTMS* corridors Possible extensions



*ERTMS: European Rail Transport Management System

Which corridors?

'Market-driven' corridors...

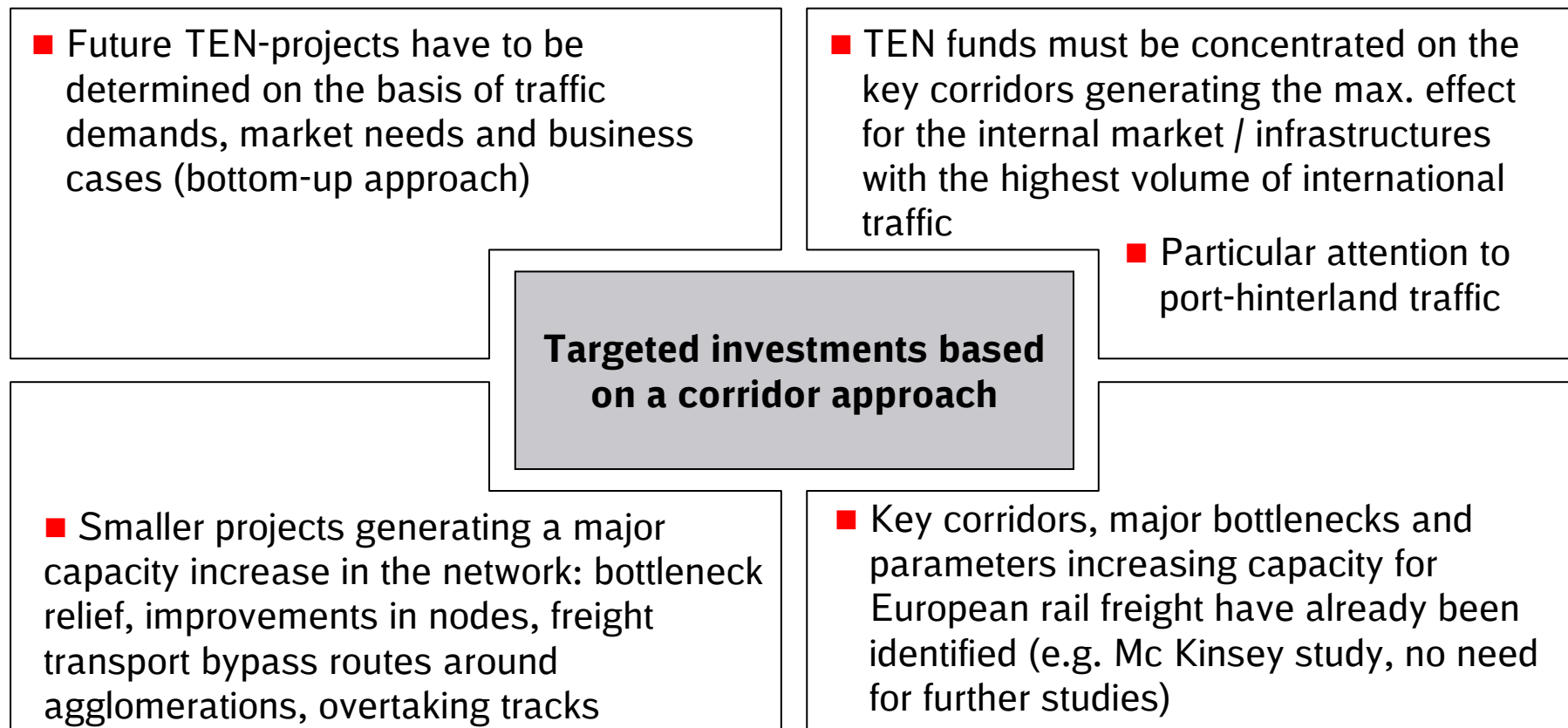
- biggest existing volumes
- biggest growth potential
- in line with ERTMS* strategy

'Living' corridors, i.e. can be:

- adjusted over time / refurbishment of alternative routes and hubs
- adapted to changing markets

- ❑ Corridors should feed into TEN-T revision
- ❑ The main intermodal connection points (ports, airports) need to be incorporated
- ❑ Basically a common network for freight and passenger also in future

A stronger focus on the real projects of common interest is unavoidable



Revision of TEN-T policy

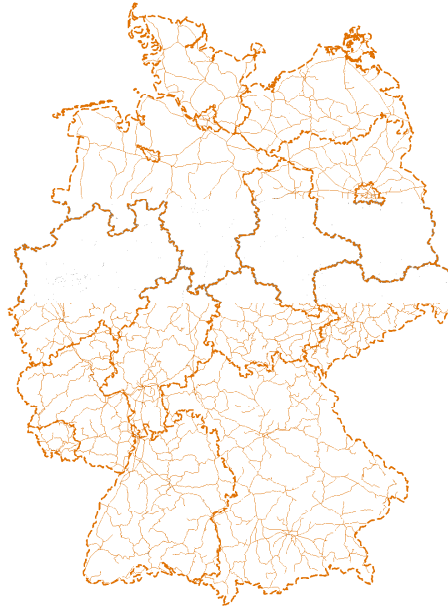
German recovery plan

Regulation on a priority rail freight network

General investment policy in railway infrastructure by the Federal Government

Investment grants in new infrastructure projects (Bedarfsplan)

- yearly amount of about EUR 1.2 billion
- projects determined based on the government's agreement



Investment grants in existing infrastructure (Bestandsnetz)

- yearly amount of about EUR 2.5 billion provided by the government
- just one contract* between the government and DB AG (LuFV)
- mainly due to the replacement of infrastructure
- DB AG extends a promise to maintain the quality of the infrastructure

in addition to conventional investment policy: **economic recovery package**

- amount of about EUR 1.4 billion in railway infrastructure
- duration from 2009 to 2010 (2011)

* Fulfilling all of the requirements in Article 6, paragraph 3 of Directive 2001/14/EC

The economic recovery package deals with several aspects of the German railway system



The economic recovery package consists of two programmes.

The preconditions to put the programmes into force have not been finalised with the government.

Recovery package elements:

- **increase in existing railway infrastructure projects and the introduction of new ones**
- **programme to improve German railway stations**
 - emphasis on small and medium-sized stations
 - important for German policy to show effects of the recovery package
- **increase in noise reduction technology**
 - concepts for next-generation technology
 - implementation of a package of specific measures
- **investment in railway infrastructure**
 - renewal of power supply
 - improvement in quality of regional railway traffic
- **ETCS**
 - focus on corridor A

volume ca.
EUR 520 mn

volume ca.
EUR 300 mn

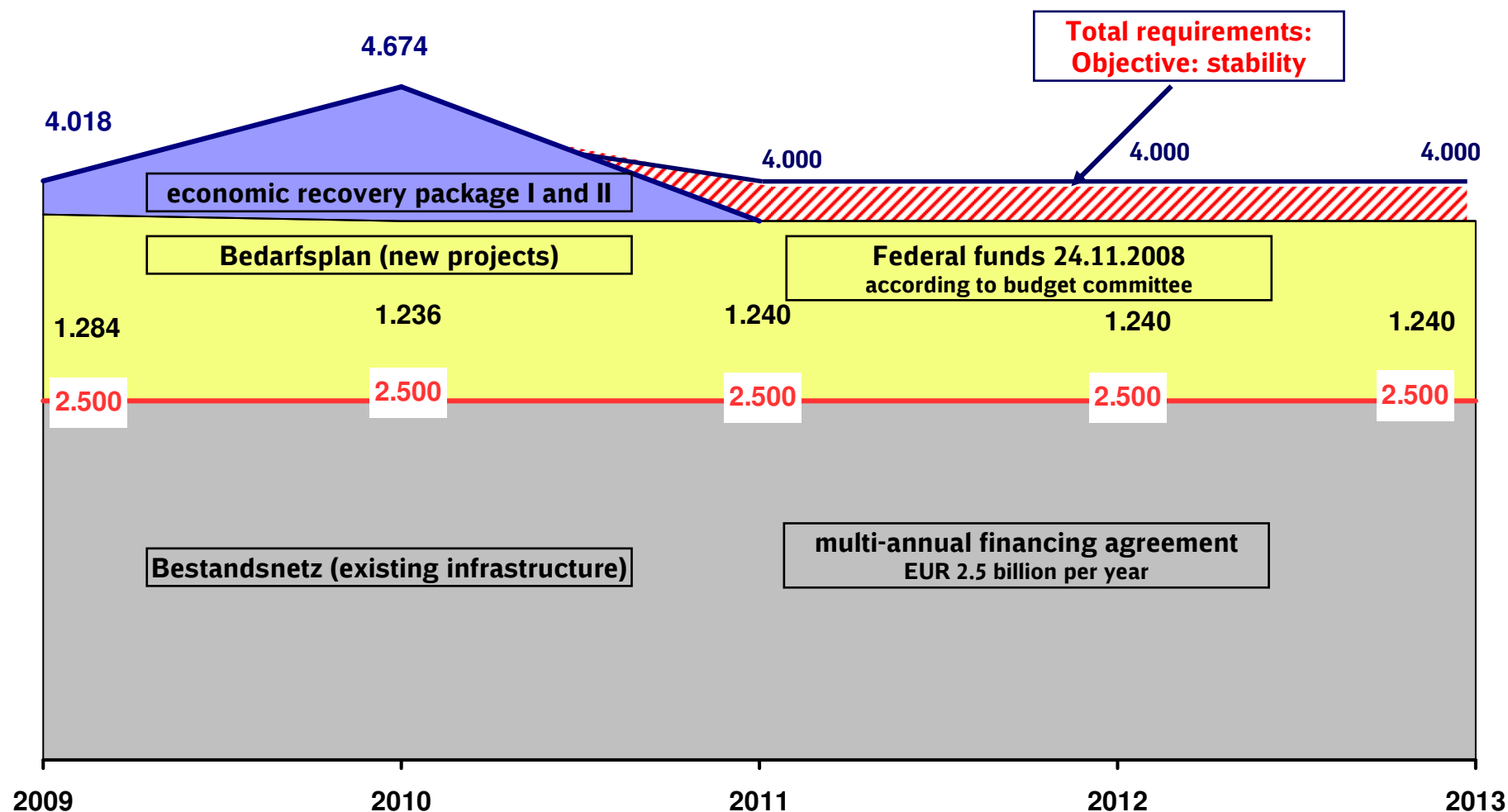
volume ca.
EUR 100 mn

volume ca.
EUR 200 mn

volume ca.
EUR 200 mn

Ensuring continued stability of federal funds after implementing government's economic programmes remains vital

Federal budget funds – EUR million



The economic recovery package contributes to the development of main European corridors



Within the German economic package the following **corridor A Rotterdam-Genua** projects are involved:

- **ETCS**

- original financial requirements totalled EUR 1.376 million for corridor A
- After deduction of measures already planned and cost reductions through technical adjustments, ca. EUR 400 million in required finance remained, these funds are not part of the multi-annual contract between DB and the government
- EUR 200 million from the German recovery plan are earmarked for 2009-2010

- **currently: coordination of overall ETCS financing with the government**

- **increasing work on the Karlsruhe – Basel (StA 9.2) project**

- Haltingen – Basel: upgrading 4 tracks
- Increasing speed
- Removal of level crossings

- **The recovery programme allows construction to begin early.**

The economic recovery package contributes to the development of main European corridors



Within the German economic package the following **corridor B Scandinavia–Italy** projects are involved:

- **Construction project Nürnberg – Erfurt – Leipzig (VDE 8.1 and 8.2)**
 - Part of the European corridor Skandinavia - Berlin – München - Verona
 - envisaged speed for the line up to 300 km/h
 - Connection between the high-speed network and the Leipzig/Halle airport as well as the Neue Messe Leipzig
 - The programme allows for accelerated completion of several construction sections
- **Construction project München – Mühldorf – Freilassing**
 - Relief for the Brenner feeder
 - Improvement in traffic flows between Germany and Austria
 - Improvement in regional passenger and freight traffic

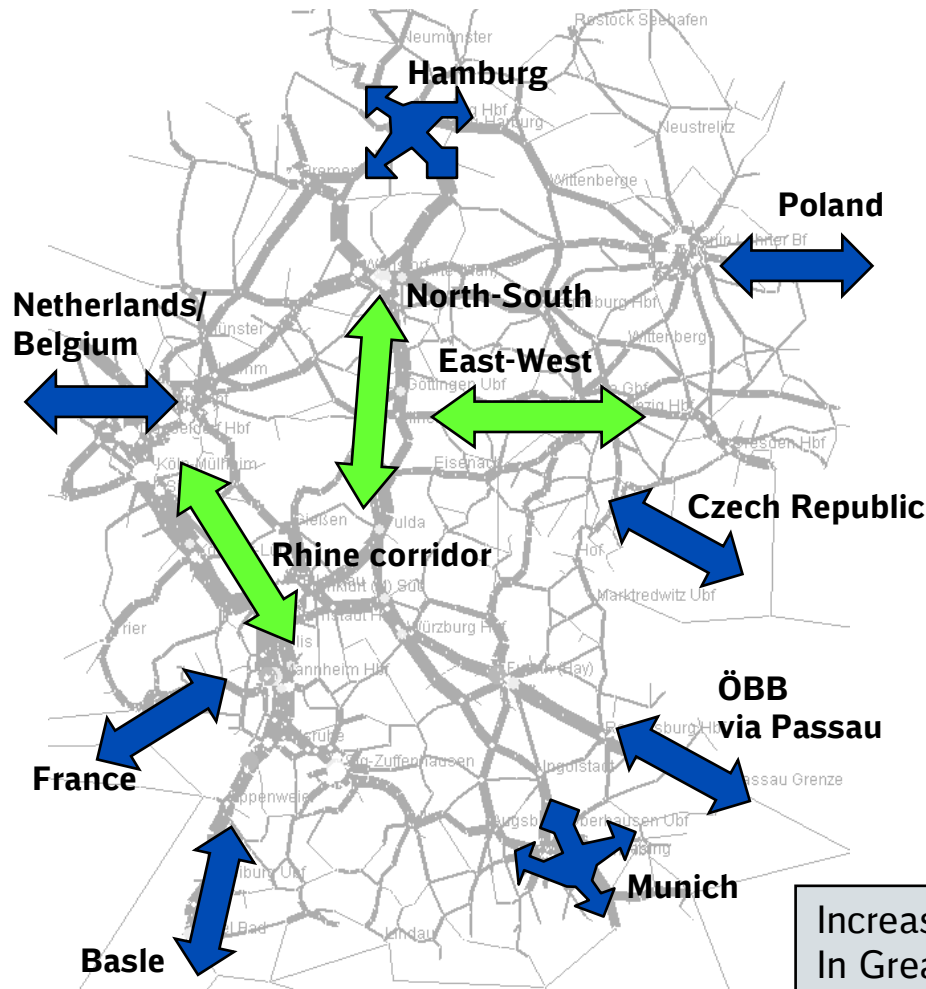
Revision of TEN-T policy

German recovery plan

Regulation on a priority rail freight network

The development in train numbers identifies growth corridors

Increase in the number of trains on selected routes between 2004 and 2008



Increase in trains overall / freight trains

Greater Hamburg (*)	+ 13% (1128)	+ 4% (504)
Greater Munich	+ 8% (1128)	+ 2% (463)
Poland	+ 33% (85)	+ 30% (42)
Netherlands/Belgium	+ 6% (301)	+ 4% (155)
Czech Republic (*)	+ 34% (243)	+ 7% (112)
France	+ 5% (287)	- 8 % (117)
Switzerland (Basle) (*)	+ 8 % (322)	+ 15% (193)
ÖBB via Passau	+ 13% (221)	+ 27% (129)
East-West corridor	+ 4% (632)	+ 35% (323)
North-South corridor	+ 11% (839)	+ 21 % (436)
Rhine corridor	+ 2% (656)	+ 9 % (357)

(*) 2004-2007 figure

(number of trains)

Increase in freight trains between **1994 and 2008**:
In Greater **Hamburg approx. 16%**, towards **Switzerland (Basle) approx. 46%**

Commission wants to increase the competitiveness of rail freight and thus deal with envisaged growth by EC corridor regulation **DB NETZE**



- Each international corridor crosses the field of responsibility of at least three operations control centres
- EU proposal would add 3 corridor control centres with conflicting competencies to the existing seven control centres
- A new control level would be introduced, leading to conflict between the existing network-oriented control level and the new corridor control level, thus leading to a loss of traffic

- Location of operations control centre
- State capital / conurbation
- Corridor TEN 24 / ERTMS A
- Corridor TEN 1 / ERTMS B
- Corridor ERTMS F

Growth programme for increasing traffic: refurbishment of alternative routes and hubs

“Growth programme” derived from “growth in freight traffic”

Ruhr-Sieg has to cope with Bremen - Mannheim and
Emmerich/Hagen - Würzburg traffic;
Alsenzbahn has to relieve Bingen - Mainz route



Increasing north- southbound traffic Passau/Munich
routed **via eastern corridor**; **Uelzen – Stendal** double
track and electrification of **Reichenbach – Hof**



Increasing east- westbound traffic routed **via Hamm –
Altenbeken – Kassel**

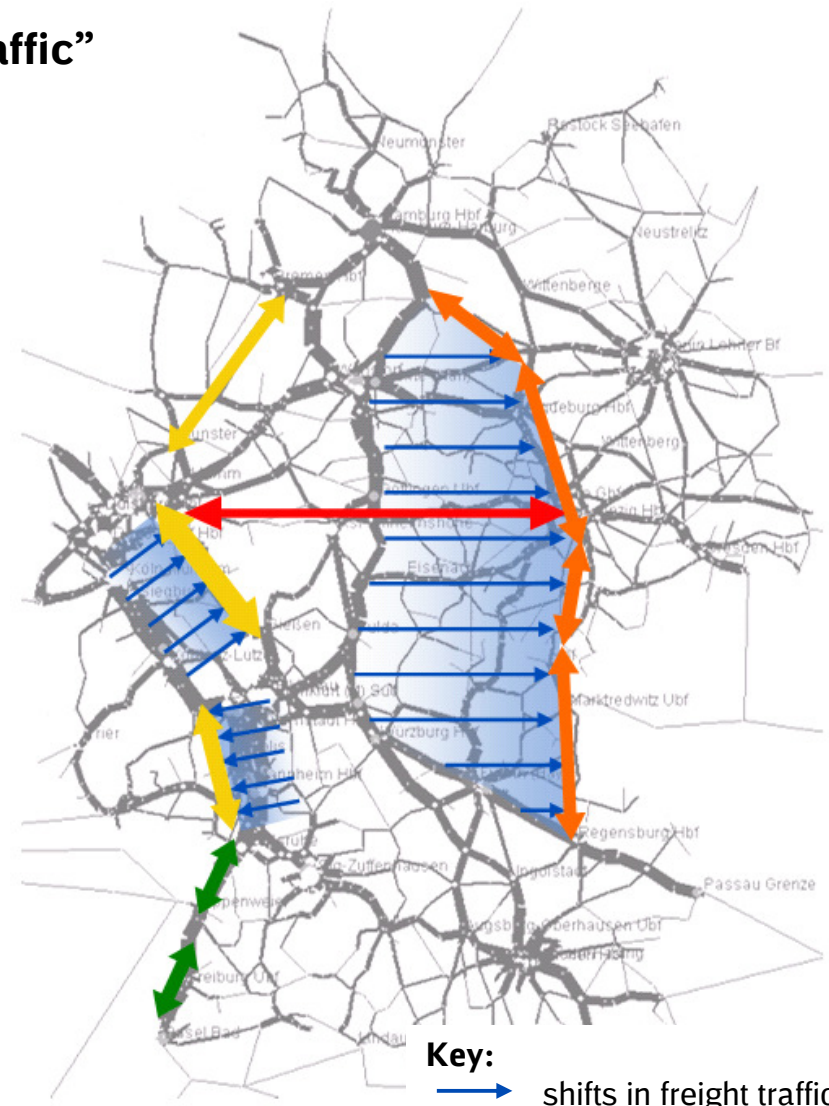


Increase capacities to **Basel** by executing
Durmersheim – Rastatt Süd
new-build line and **harmonisation** of southern area




Extension of **passing tracks** and **holding tracks**
in junction stations **to 750m**

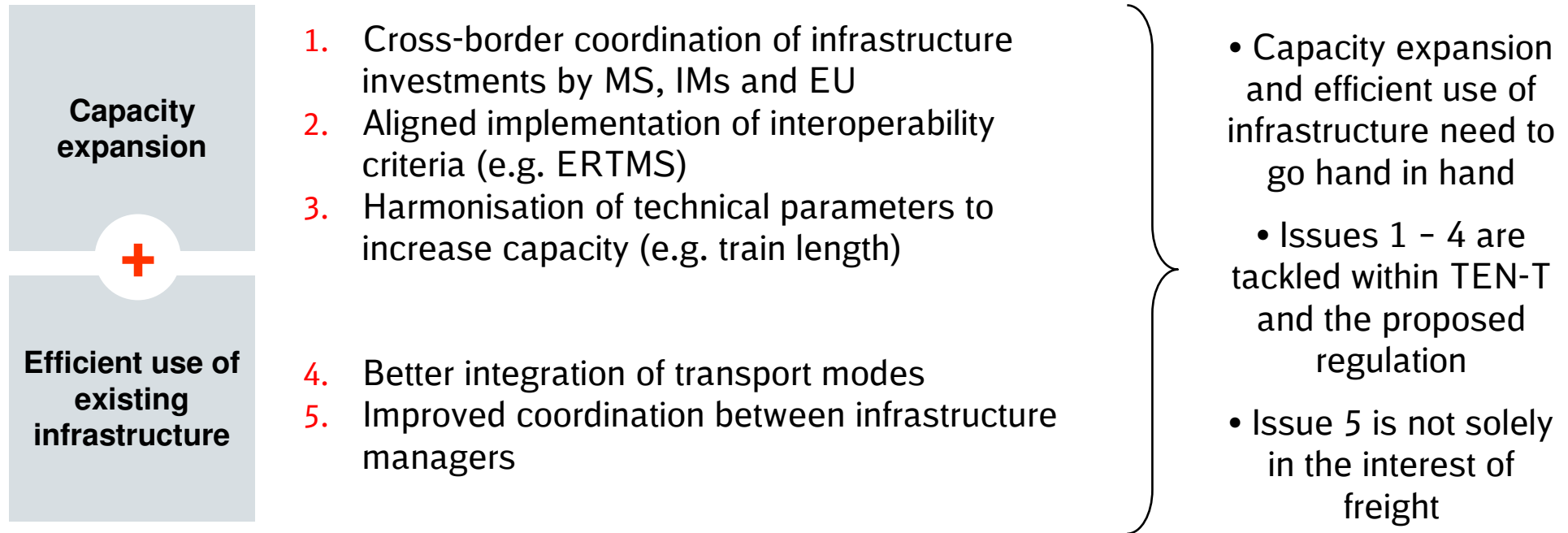
Execution of hub projects for freight passenger traffic to
increase capacity and also improve quality



A regulation for a priority rail freight network cannot provide the flexibility IMs need to take network-specific conditions into account

- 
- A silver metal paperclip is attached to the top left corner of the paper.
- Regulated cooperation, including comprehensive and rigid legislative requirements aiming for priority for rail freight will achieve exactly the opposite of its intended objectives: it would not strengthen rail freight traffic, but would weaken the rail sector as a whole.
 - A compulsory number of corridors ignores that economical viability and the existence of a business case need to be the sole precondition for developing a corridor
 - The proposal constitutes an irresponsible intervention in the entrepreneurial tasks of the IMs
 - It would lead to the establishment of substantial additional bureaucracy
 - It would destroy existing infrastructure capacities
 - It would cause a significant threat to regular-interval long-distance and regional passenger traffic

The link between the revision of TEN-T policy and the proposal for a priority rail network needs to be strengthened



The two approaches show an extensive overlap and need to be aligned

The necessary discussion about a core network within the TEN-T revision should not be anticipated by premature solutions