

Konsultation der Kommission über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz, KOM (2010) 212

Kontakt:

Deutsche Bahn AG
Wirtschaft, Politik und Regulierung
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon: (030) 297-61110
Fax: (030) 297-61915

Zusammenfassung

- Der methodische Planungsansatz der Kommission ist positiv zu bewerten. Er umfasst viele wichtige Elemente wie z.B. eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger, Umwelt- und Klimaschutz und einen effizienteren Mitteleinsatz.
- Das Kernnetz sollte an den höchsten Verkehrsaufkommen ausgerichtet werden. Der Zusammenhang zwischen Kernnetz und Gesamtnetz müsste stärker konkretisiert werden.
- Für eine stärkere Fokussierung der TEN-V Politik bedarf es klarer und widerspruchsfreier Grundlagen der Planungsentscheidungen. Hierfür müssten die Zielstellungen des Kernnetzes sowie die relevanten Kriterien und die Aussagen zu deren Gewichtung spezifiziert werden.
- Unterstützt wird die Absicht, Folgeabschätzungen zukünftig nicht mehr nur für einzelne Projekte, sondern für das gesamte Kernnetz nach einheitlichen Methoden durchzuführen.
- Dabei sollten Auswahl und Gewichtung der Kriterien zu einer hohen Priorisierung der Netzelemente führen, die unter Berücksichtigung von umwelt- und klimapolitischen Ziele der EU den höchsten Mehrwert für die Nutzung eines nachhaltigeren, verkehrsträgerübergreifenden Netzes aufzeigen.
- Der Schienenverkehr und der ÖPNV können und müssen einen stärkeren Beitrag zur Lösung der Probleme wie Staus, Unfälle, Umweltverschmutzung, Klimawandel und Abhängigkeit von fossilen Energieträgern leisten. Ziel sollte es daher sein, die Integration der Schiene im Zusammenspiel der Verkehrsträger auf weiten und kurzen Distanzen zu verbessern.
- Hierfür müssen die Kapazitäten des Schienenverkehrs ausgebaut und der Zugang zur Schiene verbessert werden. Durch die Beseitigung von Engpässen kann die Gesamtkapazität des Netzes erhöht und dadurch internationale Transport- und Reisezeiten verkürzt werden. Das "Europäische Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr" sollte in die TEN-V Politik integriert werden.
- Zur stärkeren Priorisierung von Projekten bedarf es einer Bewertung der erwarteten internationalen und nationalen Verkehrsnachfrage sowie des zusätzlichen Kapazitätsbedarfs und möglicher Realisierungszeiträume. Für deren Abschätzung müssten, auf Basis der in den Mitgliedstaaten bestehenden Ansätze, vergleichbare und zuverlässige Daten sowie gemeinsame Methoden entwickelt werden.
- Eine stärkere Integration des bestehenden europäischen Finanzierungsrahmens sollte zu einer besseren Koordinierung der EU-Instrumente für das Verkehrswesen, wie u.a. des TEN-V Programms und der TEN-V bezogenen Beiträge der Kohäsions- und Strukturfonds beitragen.
- Internationale und nationale Interessen müssten besser verknüpft werden. Hierzu können eine kohärentere Planungsmethodik sowie die Entwicklung gemeinsamer Bewertungsmethoden beitragen.
- Durch eine stabile und langfristige Finanzierung kann die Effizienz des Mitteleinsatzes verbessert werden. Grenzüberschreitend könnten die Mitgliedstaaten durch den Abschluss entsprechender zwischenstaatlicher Vereinbarungen für eine stärkere Verbindlichkeit von Finanzierungs Konzepten sorgen.
- Darüber hinaus wäre eine Erhöhung der EU-Finanzierungsanteile insbesondere bei Förderungen aus TEN-V als Ergänzung zu nationalen Mitteln zielführend.

1 Sind die genannten Grundsätze und Kriterien für die Planung des Kernnetzes angemessen und praktikabel? Welche Stärken und Schwächen sehen Sie, und welche Aspekte könnten zusätzlich berücksichtigt werden?

Die von der Kommission zur Diskussion gestellten Ansätze zur Planung des TEN-V sind insgesamt sehr positiv zu bewerten. Die DB unterstützt die **Zwei-Ebenen-Struktur** des zukünftigen TEN-V und die Entwicklung eines Kernnetzes. Dieses sollte – wie die Kommission zutreffend feststellt – nicht als geografisches Zentrum, sondern als europaweites, besser verbundenes Verkehrsnetzwerk bestehend aus Achsen, Verbindungen und Knotenpunkten von höchster Bedeutung verstanden werden.

Der methodische Ansatz wird grundsätzlich begrüßt

Die dargestellte Planungsmethodik enthält viele **richtige Grundsätze**. Positiv hervorzuheben sind u.a.:

- Die Effizienz des Gesamtverkehrssystems soll durch eine stärkere **Vernetzung** der verschiedenen Verkehrsträger und den Einbezug intermodaler Schnittstellen und Einrichtungen verbessert werden.
- Der Verkehr muss einen größeren Beitrag zu den Energie- und Klimaschutzziele der EU leisten. **Klimaschutz und ökologische Kriterien** sollen daher bei der Planung des Netzes höchste Priorität genießen.
- Die Instrumente zur Entwicklung des TEN-V sollen **zielgerichteter** eingesetzt werden. Insbesondere soll ein effizienterer Einsatz der erforderlichen Finanzmittel gewährleistet werden.

1.1 Verkehrsbedarf in den Mittelpunkt stellen

Die Auffassung der Kommission wird geteilt, dass Verkehrsleistungen und Verbraucherbedürfnisse den Umfang der Elemente des Kernnetzes und ihre Ausstattung bestimmen sollten. Durch eine Verknüpfung zentraler Verkehrsknotenpunkte zu einem zusammenhängenden Kernnetz kann die Effizienz des Verkehrssystems erhöht werden. Hierzu müssten bei der Planung die größten Verkehrsströme sowie die erwartete **Verkehrsnachfrage** und der entsprechende **Kapazitätsbedarf** berücksichtigt werden.

Kernnetz an Verkehrsaufkommen ausrichten

Bei der Ermittlung der Knotenpunkte ist es sinnvoll, zwischen Personen- und Güterverkehr zu unterscheiden. Aus Sicht der DB sollten hierbei nur die **aufkommensstärksten Städte** und Ballungsräume bzw. internationale Drehscheiben von hoher Bedeutung für die Gesellschaft bzw. Wirtschaft die zentralen Knotenpunkte des zukünftigen Kernnetzes bilden. Das Gleiche gilt grundsätzlich für die Verbindung dieser zentralen Knotenpunkte über sog. intermediäre Knotenpunkte. Auch diese sollten primär auf Basis der prognostizierten Nachfrage für den Personen- und Güterverkehr ermittelt werden.

Unterscheidung zwischen Personen- und Güterverkehr

Neben **Strecken** müssten sowohl inter- als auch intramodale **Knotenpunkte** wie KV-Terminals, (Binnen-) Häfen und Flughäfen aber auch Schienengüterverkehrsstellen und große Zugbildungsanlagen etc. berücksichtigt werden.

Zugang zur Schiene verbessern

Die Feststellung der Kommission, dass das Kernnetz nicht zu einem neuen umfangreichen Infrastrukturprogramm führen kann, verdient ausdrücklich Unterstützung. Daher sollten ausgehend vom heutigen TEN-V im Grundsatz nur sofern nötig neue Infrastrukturprojekte ergänzt werden; z.B. **Lückenschlüsse** zur Verknüpfung.

Dass es notwendig ist, die **wirtschaftliche Tragfähigkeit** stärker in den Vordergrund zu stellen, zeigen nicht zuletzt die erheblichen Verzögerungen bei der Verwirklichung des heute definierten TEN-V. Förderungen für **begonnene Projekte** sollten **konsequent und systematisch** auch über die Mehrjahresprogramme 2007-2013 hinaus bis zu deren Fertigstellung **fortgeführt** werden. Kontinuität sollte aber aus Sicht der DB stärker nur dann gewährleistet werden, wenn gemeinsa-

Prioritäre Projekte überprüfen und ggf. anpassen

me Anstrengungen auch Fortschritte zeigen. Daher ist es sehr zu begrüßen, dass die Kommission Anpassungen bei den heutigen “Prioritären Projekten” nicht ausschließt. In diesem Sinne wird auch der Vorschlag unterstützt, eine Anpassung des Gesamtnetzes an veränderte nationale Planungen vorzunehmen.

Die Anbindung des TEN-V an Drittstaaten sollte ebenfalls unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsnachfrage erfolgen. Die Verbindungen des Schienennetzes mit den EU Nachbarstaaten und globalen Wirtschaftszentren wie z.B. von und nach **Russland, Asien (China)** und die **Türkei** sollten daher eine herausragende Rolle spielen. Die Entwicklung des TEN-V sollte eng mit den Infrastrukturplanungen aus anderen Programmen, wie der für Beitrittskandidaten oder der Europäischen Nachbarschaftspolitik koordiniert werden.

Wachstumsregionen anbinden

1.2 Ziele des Kernnetzes konkretisieren

Bei der Abwägung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Ziele des Kernnetzes bleibt die Kommission relativ vage. Sie verweist hier auf eine noch festzulegende Gewichtung, um konkurrierende Ziele abwägen zu können. Um eine größere Fokussierung der TEN-V Politik und zügige Fortschritte bei der Entwicklung des Kernnetzes zu gewährleisten, müssen aus Sicht der DB klare und widerspruchsfreie Grundlagen für die **Planungsentscheidungen** entwickelt werden. Daher sollten die Zielstellungen des Kernnetzes sowie die **relevanten Kriterien** und deren **Gewichtung** in den neuen TEN-V Leitlinien selbst stärker konkretisiert werden.

Ziele klar und widerspruchsfrei bestimmen

Die Kommission stellt fest, dass auch zukünftig Aspekte bei der Planung des (Kern-) Netzes berücksichtigt werden müssen, die finanziell nicht bezifferbar sind, wie z.B. der Zusammenhalt Europas. Es besteht kein Zweifel, dass Kohäsionsziele auch zukünftig eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des TEN-V spielen müssen. Der **Zusammenhang** zwischen dem Kernnetz und dem Gesamtnetz müsste aus Sicht der DB jedoch stärker konkretisiert werden. Das **Kernnetz** sollte dabei den verkehrlichen Bedarf erfassen und dem größten Teil der internationalen Nutzer möglichst kurzfristig zur Verfügung stehen, während das **Gesamtnetz** einen effektiven Zugang und wirtschaftliches Wachstum ermöglichen muss. Zur Konkretisierung des Kernnetzes könnte es zielführend sein, gegenläufige bzw. komplementäre Zielstellungen stärker bei der Schaffung eines einheitlichen Finanzierungsrahmens zur Infrastrukturentwicklung zu berücksichtigen. Die Zielstellungen gerade der territorialen und sozialen Kohäsion könnten stärker durch eine Integration der Kohäsions- und Strukturfonds koordiniert werden. Siehe hierzu auch unter 4.2.

Konkurrierende Ziele stärker beim Finanzierungsrahmen berücksichtigen

1.3 Nachhaltigkeit durch Auswahl und Gewichtung der Kriterien stärken

Unterstützt wird der Vorschlag, Folgenabschätzungen zukünftig nicht mehr nur für einzelne Projekte, sondern für das gesamte Kernnetz nach **einheitlichen Methoden** durchzuführen.

Folgenabschätzungen durchführen

Folgeabschätzungen für das **Kernnetz** sollten Folgendes umfassen:

1. Volkswirtschaftliche Bewertung:

- Verkehrsentwicklungen, Nachfrage und Kapazitätsbedarf
- Umweltkriterien (insbesondere CO₂-Kosten)
- Sicherheitsvorteile

2. Betriebswirtschaftliche Bewertung:

- Netzeffekte
- Reisezeitersparnisse / Transportzeitnutzen

Volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Bewertung verbinden

- Realisierungshorizont
- Betriebskosten

Zur Bestimmung der wichtigsten Schienenverkehrsachsen und stärkeren Berücksichtigung von Nachhaltigkeitszielen im Rahmen eines multimodalen Ansatzes sind Belastungs- und Nachfragekoeffizienten zu definieren, die eine **Kopplung** dieser **Parameter** gewährleisten.

Um ein Ressourcen schonendes multimodales Kernnetz zu entwickeln, sollte die Auswahl und Gewichtung der ökologischen Kriterien zur Planung des Netzes zu einer hohen Priorisierung der Netzelemente führen, die, unter Berücksichtigung der umwelt- und klimapolitischen Ziele der EU, den **höchsten Mehrwert** für die Nutzung des Netzes aufzeigen.

Teilweise wird davon ausgegangen, dass insbesondere der Straßen- und der Luftverkehr - und damit die am wenigsten energieeffizienten Verkehrsträger - weiter die größten Zuwächse verzeichnen werden. Im aktuellen „World Transport Report“ der ProgTrans AG kommt man zu einem anderen Ergebnis (am Beispiel der EU 27 siehe¹). Entscheidend ist, dass Alternativen zum Straßenverkehr und wo möglich auch zum Luftverkehr integriert und gezielt entwickelt werden. Die **Schiene** weist viele **systemimmanente Vorteile**, z.B. in Bezug auf Energieeffizienz, Klimaverträglichkeit und Verkehrssicherheit auf. Investitionen in die Schieneninfrastruktur haben daher einen hohen umweltpolitischen und volkswirtschaftlichen Mehrwert. Der Schienenverkehr und der ÖPNV können und müssen in Europa einen **stärkeren Beitrag** zur Lösung der Probleme wie Staus, Unfälle, Umweltverschmutzung, Klimawandel und Abhängigkeit von fossilen Energieträgern leisten. Umfang und Qualität der Infrastruktur entscheiden maßgeblich über die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit der Transportleistung. Daher ist es notwendig, die **Kapazitäten** des Schienenverkehrs und den **Zugang** zur Schiene sowie zum ÖPNV durch die Einbindung geeigneter intermodaler Verknüpfungen **auszubauen**. Nur eine weitere Verbesserung des Schienenverkehrs kann zur Begrenzung des Straßen- und Luftverkehrs beitragen.

Alternativen gezielt entwickeln

Auswahl und Gewichtung der Planungskriterien müssten zu einer Anwendung der TEN-V Leitlinien führen, durch die die spezifischen Potenziale nachhaltigerer Verkehrsträger im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems stärker genutzt werden können. Die Bahn kann ihre Systemstärken gerade auf langen Strecken und bei Massengütern ausspielen. Dem Ausbau von **Hafen hinterlandanbindungen** der Schiene kommt daher herausragende Bedeutung zu.

Systemstärken nutzen

Ein Schwerpunkt bei der Planung eines ko-modalen Verkehrsnetzes müsste darauf gesetzt werden, das **Zusammenspiel** der Verkehrsträger auf **weiten und kurzen Distanzen** zu verbessern, auch unter Berücksichtigung von Verbindungen zu städtischen Gebieten. Investitionen in die Schiene sind insbesondere auf längeren oder überlasteten Strecken und in Ballungsgebieten erforderlich. Neben der Verkehrsabwicklung über lange Distanzen muss dabei auch die Quelle / Zielanbindung sichergestellt werden. Um ein optimales Zielnetz zu erreichen, müssten daher auch Zulaufstrecken und Knoten ausgebaut werden. Der Straßenverkehr sollte demgegenüber im Grundsatz nur dort ausgebaut werden, wo hierzu keine Alternativen

Integration stärken

¹ World Transport Report 2010/2011 der ProgTrans AG; Beispiel der EU27:

Personenverkehr (in % p.a.)		
	2008-20	2020-2025
Cars	0,5	0,3
Rail	1,1	1,0

Güterverkehr (in % p.a.)		
	2008-20	2020-2025
Road	0,9	1,0
Rail	0,9	1,8

tiven bestehen oder entwickelt werden können.

1.4 Effizienz durch gezielte Investitionen erhöhen

Zuzustimmen ist der Kommission, dass bei der Bestimmung der Netzelemente besondere Aufmerksamkeit auf die Beseitigung von Engpässen gerichtet werden muss. Durch eine gezielte Erhöhung der **Leistungsfähigkeit** können erhebliche positive Effekte in Bezug auf die Gesamtkapazität des Netzes erzielt werden. Die Bewertung von Netzeffekten sollte daher richtigerweise bei der Bestimmung der Netzelemente zukünftig eine größere Rolle spielen. Dabei sollte insbesondere der Beitrag einer Maßnahme zur Verkürzung der internationalen Reise- und Transportzeiten ein wichtiges Bewertungskriterium darstellen.

Erhöhung der Netzkapazität durch Beseitigung von Engpässen

Insofern sollte die Bestimmung des „europäischen Mehrwerts“ zukünftig nicht zu einer Konzentration auf grenzüberschreitende Projekte führen. Vielmehr müsste eine Konzentration auf Projekte erfolgen, die im gemeinsamen Interesse liegen, weil sie zur **Bewältigung der europäischen Hauptverkehrsströme** von herausragender Bedeutung sind. Aktuell werden in Deutschland im Güterverkehr über 50% der Transportleistung der Schiene mit internationalen Verkehren erbracht. Der Anteil ist tendenziell sogar höher, da die heutigen Statistiken bestimmte Verkehrsmengen wie z.B. der deutschen Seehäfen (Transit) nicht erfassen. Es bestehen teilweise erhebliche **Kapazitätsengpässe**. Dies betrifft sowohl Strecken als insbesondere auch Knoten und Ballungsräume. Studien belegen, dass sich die Internationalisierung der Verkehre in Zukunft fortsetzen wird. Die **Beseitigung** solcher Engpässe führt zur Verkürzung internationaler Reise- und Transportzeiten und weist damit einen **hohen europäischen Mehrwert** auf.

Internationaler Reise- und Transportzeiten verkürzen

1.5 Vereinfachte Methode Vorrangnetz

Ein Aspekt der bei der Methode zur Planung des Kernnetzes bislang fehlt, ist die in Kürze in Kraft tretende EU-Verordnung, mit der ein europäisches Schienennetz für den Güterverkehr geschaffen wird. Dort ist die bessere Integration intermodaler Knotenpunkte, wie Umschlaganlagen, Terminals und Häfen bereits angelegt. Neun wichtige europäische Schienenkorridore für den Güterverkehr werden unmittelbar mit dieser Verordnung festgelegt. Weitere Korridore sind nach einem in der Verordnung vorgesehenen Verfahren zu identifizieren, wobei jeder europäische Mitgliedsstaat mit einem Eisenbahnnetz verpflichtet ist, sich an mindestens einem Korridor zu beteiligen. Das EU-Recht selbst fordert hier, **Kohärenz mit dem TEN-V zu gewährleisten**. Daher sollten die auf Grund der Verordnung zu entwickelnden Schienengüterverkehrskorridore unmittelbar Bestandteil des Kernnetzes werden.

EU-Schienengüterverkehrsnetz integrieren

Die Verordnung weist auch inhaltlich viele Überschneidungen und Zusammenhänge zur TEN-V Politik auf, die die Entwicklung des Kernnetzes unterstützen und in geeigneter Form zusätzlich in den neuen TEN-V Leitlinien berücksichtigt werden sollten.

Ziel der Verordnung ist es, den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr durch eine integrierte **Entwicklung wichtiger Eisenbahnachsen** wettbewerbsfähiger zu machen. Zu diesem Zweck sind die an einem Korridor beteiligten Infrastrukturbetreiber verpflichtet, gemeinsame Umsetzungspläne mit Zielen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Korridors und konkrete Maßnahmen zu dessen Entwicklung zu erarbeiten. Diese Arbeiten der Schieneninfrastrukturbetreiber unterliegen der Aufsicht der Vertreter der Mitgliedstaaten. Sie umfassen u.a.:

Inhaltliche Überschneidungen

- Eine koordinierte praktische Implementierung europäischer Standards für die technische Interoperabilität (z.B. ERTMS)
- Engpassanalysen
- Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten des Korridors, z.B. durch technisch / betriebliche Maßnahmen wie längere Güterzüge, höhere Achslasten oder Geschwindigkeiten etc.

- Flankierende Investitionspläne, die auch EU-Mittel umfassen sollten

Die DB teilt die Auffassung der Kommission, dass technische Parameter entsprechend dem funktions- und kapazitätsbezogenen Bedarf bestimmt werden sollten. Zur Effizienzsteigerung und Erhöhung der Kapazität auf dem vorhandenen Netz verfolgt die DB eine Reihe von Innovationsansätzen. Als ein wesentlicher Baustein wird das Ziel verfolgt, technologische und betriebliche Lösungen zum Einsatz längerer Güterzüge zu entwickeln und umzusetzen. Die Ergebnisse der **Untersuchung des Bedarfs**, der technisch-betrieblichen **Machbarkeit** sowie der **wirtschaftlichen Effizienz** solcher Maßnahmen können dabei je nach Korridor sehr unterschiedlich ausfallen. Eine grenzüberschreitende Einführung von 750m-Güterzügen kann einen echten Fortschritt darstellen. Auf ausgewählten Strecken wird die Machbarkeit von überlangen Güterzügen bis 1.500m geprüft. Eine Festlegung von Parametern sollte dies berücksichtigen. Sichergestellt werden muss, dass der tatsächliche Bedarf und die wirtschaftliche Effizienz der Maßnahmen vorab ermittelt werden.

Längere Güterzüge einsetzen

Daher sollten z.B. Erkenntnisse und Maßnahmen, die im Rahmen der Korridorarbeitsstrukturen gemäß der EU-Verordnung "Schienengüterverkehrsnetz" entwickelt werden, durch geeignete Prozesse in die TEN-V Politik einfließen. Hierbei sollte ein **vereinfachtes Verfahren** - u.a. auch bei Förderanträgen - vorgesehen werden.

Lösungen fördern

2 In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten ihre Wirkung zu steigern?

Im Straßenverkehr können intelligente Verkehrssysteme zu einer effizienteren Nutzung der Infrastruktur beitragen. Der Nachweis des konkreten ökologischen Nutzens im Verhältnis zu den erforderlichen Investitionen wurde allerdings bislang nicht geführt.

Im netzgebundenen Schienenverkehr bestehen systembedingt große Unterschiede zum Straßenverkehr, u.a. auch dadurch, dass der Infrastrukturbetreiber ein Interesse an der wirtschaftlichen und sicheren Nutzung des Netzes hat. Im Rahmen der Entwicklung "interoperabler Verkehrsmanagementsysteme" stellt es für den Schienenverkehrssektor eine entscheidende Herausforderung dar, eine koordinierte und **wirtschaftlich sinnvolle Implementierung** des Verkehrs- und Sicherheitsleitsystems ERTMS / ETCS und praktisch die volle **Interoperabilität** der hierzu entwickelten Lösungen zu gewährleisten. Dabei muss ERTMS als technologisches Gesamtsystem gesehen werden. **Infrastruktur** und **Fahrzeuge** bilden zwei technische Einzelsysteme dieses Gesamtsystems. Eine **Gesamtwirkung** der ERTMS-Einführung kann daher nur durch die Ausrüstung beider Teilsysteme, Infrastruktur und Fahrzeuge, erzielt werden. Die Förderung der ERTMS-Ausrüstung von Infrastruktur und Fahrzeugen und gegebenenfalls von ergänzenden, die Migration interoperabel unterstützenden Lösungen müsste erhöht und besser aufeinander abgestimmt werden.

ERTMS - Implementierung infrastruktur- und fahrzeugseitig fördern

Im Bereich der **Informations- und Kommunikationstechnologien** wurden für die Schiene mit den Technischen Spezifikationen für Telematikanwendungen (TAF TSI bzw. TAP TSI) die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen geschaffen. Um geleistete Investitionen nicht zu gefährden, sollten Maßnahmen zur besseren Verbindung der verschiedenen Verkehrsträger die bestehenden bzw. in Entwicklung und Umsetzung befindlichen Systeme zu Grunde legen und darauf gerichtet werden, die Interoperabilität zwischen den Systemen sicherzustellen. Die Definition und Ausgestaltung von Schnittstellen- und Stammdatenformaten ist dabei von entscheidender Bedeutung. Alle Umsetzungsverpflichtungen der EU sollten grundsätzlich auch förderfähig sein.

Vernetzung durch Definition von Schnittstellen verbessern

Allgemein sollte bei der Entwicklung von Informations- und Kommunikationstech-

Leistungs-

nologien berücksichtigt werden, dass deren Bereitstellung bei der Erbringung verkehrsträger- und grenzüberschreitender Verkehrs- und Logistiklösungen im originären unternehmerischen Interesse liegen, um steigenden und anspruchsvoller werdenden **Kundenbedürfnissen** Rechnung zu tragen. Eine Vereinheitlichung von Standards sollte daher nicht dazu führen, dass **unternehmerisch erarbeitete Lösungen** und Wettbewerbsvorteile nivelliert werden. Dies würde unternehmerisches Handeln bestrafen und das Leistungs- und Technologieniveau insgesamt senken.

und Technologieniveau durch unternehmerisches Handeln stärken

Weitere technische **Innovations- und Forschungsprojekte des Schienenverkehrs** werden in den Forschungsprogrammen der EU entwickelt. Ziel sollte es sein, schnellere Marktreife durch gezielte öffentliche Förderung von Forschung, Entwicklung und Pilotprojekten herbeizuführen. Hierdurch könnte wirkungsvoll zu einer zeitnahen Umsetzung der Forschungsergebnisse in europaweit anerkannte Lösungen beigetragen werden.

Ohne technische Innovationen im Straßen- und Luftverkehr wird der Verkehrssektor seinen notwendigen Beitrag zur Verwirklichung der Energie- und Klimaschutzziele der EU nicht leisten können. Als einziges Instrument werden diese Maßnahmen aber nicht ausreichen, um das Nachfragewachstum sinnvoll zu steuern. Teilweise werden Lösungen z.B. in Bezug auf neuartige Antriebstechnologien und Intelligente Verkehrssysteme auch nur langfristig und zu erheblichen Kosten bereit stehen. Demgegenüber ist z.B. Elektromobilität im Schienenverkehr verfügbar. Ökonomische Bewertungen sollten solche spezifischen Potenziale reflektieren. Bei der Betrachtung von Maßnahmen zur Verbesserung der **Wettbewerbsfähigkeit Europas** durch technische Innovationen müssten daher auch, nicht zuletzt mit Blick auf die weltweit zunehmenden Verkehrsprobleme, die Vorteile von Schienenlösungen im Rahmen integrierter Verkehrsketten stärker berücksichtigt werden.

Integration von Schienenlösungen fördern

3 Welche besondere Rolle könnte die TEN-V Planung generell bei der Stärkung des Beitrags des Verkehrssektors zu den Zielen der “Europa 2020“-Strategie leisten?

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist Voraussetzung für den sozialen **Zusammenhalt** sowie die **wirtschaftliche Entwicklung** und Wettbewerbsfähigkeit Europas. Die Verkehrspolitik bildet ein wesentliches Element zur Verwirklichung der Ziele der Europa 2020-Agenda für Wachstum und Beschäftigung.

Die Bewältigung der Wirtschaftskrise bietet auch die Chance, nachhaltige Veränderungen in der Verkehrspolitik anzustoßen und wichtige Zukunftsthemen zu gestalten.

Dafür müsste die Bedeutung der Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen der 2020-Strategie eine größere Rolle spielen und auch in der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel ihren Ausdruck finden. Eine Steigerung vorrangiger Investitionen in nachhaltige Bereiche und Branchen, in **Schieneninfrastrukturen** und den **ÖPNV**, in **Bahnhöfe** und **intermodale Umschlaganlagen** können die Erholung der Wirtschaft unterstützen und tragen zu nachhaltigem Wirtschaftswachstum bei, da sie sich volkswirtschaftlich auszahlen. Sie stellen einen wichtigen Beitrag zum Erhalt von Arbeitsplätzen und zur Entwicklung eines nachhaltigeren, umwelt- und klimaverträglicheren Verkehrssystems für die Zukunft dar.

Investitionen in nachhaltige Bereiche und Branchen steigern

4 Auf welche Weise können die unterschiedlichen Finanzquellen der EU besser koordiniert und /oder kombiniert werden, damit TEN-V-Projekte schneller durchgeführt und die Ziele der TEN-V Politik schneller erreicht werden?

Ein effizienterer Einsatz der begrenzten EU-Finanzmittel ist notwendig, um zügige Fortschritte bei der Entwicklung des Netzes zu gewährleisten. Daher ist es richtig, **Planung und Finanzierung stärker zusammen zu betrachten.**

4.1 Infrastrukturprojekte stärker priorisieren

Der Ansatz der Kommission wird unterstützt, die Infrastrukturprojekte innerhalb des TEN-V nach ihrer Priorität in eine Rangfolge zu bringen. In Bezug auf das Kernnetz sollte es dabei aus Sicht der DB das Ziel sein, dass ein möglichst großer Anteil (internationaler) Nutzer möglichst kurzfristig von Kapazitätserweiterungen dieses Netzes profitiert. Insbesondere im Schienenverkehr kann häufig durch die **Beseitigung von Engpässen auf ausgelasteten Strecken** die Kapazität des Schienetzes insgesamt erheblich erhöht werden. Ein Beispiel stellt die im Bau befindliche zusätzliche Brücke am Mainzer Bahnhof / Nordkopf auf der Strecke Mainz - Mannheim dar. Durch die zusätzliche Brücke werden mit einem vergleichsweise niedrigen Investitionsvolumen (48 Mio. €) pro Tag 102 kreuzende Zugfahrten vermieden. Ohne das Projekt könnten zusätzliche Verkehre vom rechten Rhein insbesondere im Schienengüterverkehr nur noch begrenzt aufgenommen werden. Solche Projekte müssten bei einer entsprechenden Kosten-/Nutzenabwägung positiv bewertet werden, denn sie führen zu einem effizienteren Einsatz europäischer Fördermittel.

Um die Priorität von Projekten zu ermitteln, ist es erforderlich die erwartete internationale und nationale **Verkehrsnachfrage** sowie den zusätzlichen **Kapazitätsbedarf** und die Effekte möglicher Maßnahmen in Bezug auf das Netz zu bewerten. Hierbei sind auch die zeitlichen Aspekte, d.h. mögliche **Realisierungszeiträume** und sinnvolle Etappen bei der Realisierung in Rechnung zu stellen. Dies könnte ggf. zur Festlegung sinnvoller Inbetriebnahmestufen führen.

Die Mitgliedstaaten sollten aufgefordert werden, diese Projekte unter Einbezug der Schieneninfrastrukturbetreiber zu ermitteln. Um dabei einen stärkeren **europäischen Planungsansatz** zu gewährleisten, sind eine kohärente Bewertungsgrundlage, vergleichbare und zuverlässige **Daten** sowie gemeinsam vereinbarte **Methoden** notwendig. Diese sollten mit Unterstützung der Kommission auf Basis der in den Mitgliedstaaten bestehenden Ansätze entwickelt werden. Mit Blick auf die erforderliche **Abstimmung** zwischen den Mitgliedstaaten könnten dabei auch die Europäischen Koordinatoren eine wichtige Rolle spielen.

Für das Europäische Schienengüterverkehrsnetz sollte ein vereinfachter **Prozess** entwickelt werden. Siehe hierzu unter 1.5. Eine Herausforderung stellt es dar, bei der Netzplanung zukünftig auch unternehmerische Bedürfnisse besser abzuschätzen. In diesem Zusammenhang wäre es wünschenswert, dass die Kommission der Frage nachgeht, inwieweit sich Allianzen von Eisenbahnunternehmen zur Optimierung grenzüberschreitender Verkehre, wie z.B. Railteam (HGV) oder X-Rail (Einzelnwagenverkehr) oder ggf. weitere Korridorinitiativen stärker einbringen können.

Gesamtkapazitäten des Netzes erhöhen

Zuverlässige Datengrundlage und gemeinsame Methoden entwickeln

Gemeinsame Entwicklung auf der Basis bestehender Ansätze

Marktbedürfnisse ermitteln

4.2 Europäische Finanzquellen stärker koordinieren

Für einen bestmöglichen Einsatz des Finanzbeitrags der EU ist in erster Linie eine klare Zielsetzung in allen relevanten EU-Strategien zu Gunsten von **Investitionen in nachhaltige**, insbesondere umwelt- und klimaverträglichere **Verkehrsträger** erforderlich.

Eine stärkere **Integration** des bestehenden europäischen Finanzierungsrahmens wird unterstützt. Diese sollte zu einer **besseren Koordinierung** der EU-Instrumente für das Verkehrswesen, wie des TEN-V Programms und der TEN-V bezogenen Beiträge des Kohäsionsfonds und der Strukturfonds beigetragen. Eine Zusammenführung der Instrumente bietet gegenüber der heutigen Situation zahlreiche **Vorteile**, u.a.:

Gemeinsamen Planungsrahmen schaffen

- Die EU-Finanzierungsinstrumente würden stärker auf einen einheitlichen TEN-V-Planungsrahmen bestehend aus Kernnetz und Gesamtnetz ausgerichtet.
- Hierdurch könnten gleichzeitig die Zielstellungen von Kernnetz und Gesamtnetz stärker konkretisiert und deren Zusammenwirken ver-

bessert werden (siehe hierzu auch unter 1.2).

Zuzustimmen ist der Kommission auch darin, dass über einen stärker integrierten europäischen Finanzierungsrahmen nicht nur Infrastrukturinvestitionen, sondern gleichermaßen auch andere **Finanzierungsprogramme** mit verkehrspolitischer Komponente wie z.B. Marco Polo, Forschungs- und Entwicklungsprogramme oder Europäische Nachbarschaftsprogramme besser koordiniert werden sollten.

Wichtig ist dabei - bezogen sowohl auf Infrastrukturinvestitionen als auch auf sonstige verkehrspolitische Komponenten -, dass die Finanzierungsanteile der einzelnen Instrumente auch im Rahmen eines integrierten Finanzierungsrahmens weiter berücksichtigt werden, um sich ergänzende Zielstellungen der ursprünglichen Einzelprogramme aufrecht zu erhalten. Das heißt z.B. die Kohäsionsmittel sollten auch zukünftig ausschließlich den heutigen Antragsberechtigten zur Verfügung stehen.

Spezifische Zielsetzung der Programme beibehalten

Im Rahmen einer stärkeren Integration der Finanzierungsinstrumente sollte außerdem berücksichtigt werden, dass eine **stabile** und möglichst **langfristig gesicherte Finanzierung** einen wichtigen Beitrag zum Ziel eines effizienteren Mitteleinsatzes leisten kann. Die Kommission hebt in diesem Zusammenhang zu Recht die Fortschritte durch Mehrjahresbeschlüsse hervor. Eine Untersuchung, ob und inwieweit das EU-Recht eine weitere Verlängerung von Finanzierungszusagen auch über den jeweiligen Haushaltszeitraum hinaus zulässt, wäre aus Sicht der DB sehr zu begrüßen. Darüber hinaus wäre eine Erhöhung der EU-Finanzierungsanteile insbesondere bei Förderungen aus TEN-V zielführend. Dies würde als Ergänzung zu nationalen Mitteln der Mitgliedstaaten zu einer höheren Attraktivität der Förderungen beitragen.

TEN-V-Förderung erhöhen

5 Auf welche Weise können im Rahmen einer EU-Finanzierungsstrategie die unterschiedlichen Finanzquellen der EU und der Mitgliedstaaten sowie öffentliche und private Mittel koordiniert und/oder kombiniert werden?

Die Feststellung der Kommission, dass die Entwicklung des TEN-V von den Mitgliedstaaten und anderen Akteuren mitgetragen werden soll, ist von zentraler Bedeutung. Ziel müsste es sein, internationale und nationale **Interessen besser zu verknüpfen**. Im Rahmen der ebenfalls begrenzten nationalen Investitionsmittel und vorhandener Eigenmittel berücksichtigen die **Ausbauprioritäten** der DB Netz den dringendsten Bedarf auf Basis der erwarteten **Verkehrszuwächse** im nationalen und internationalen Schienenpersonen- und Güterverkehr. Umpriorisierungen nationaler Haushaltsmittel zu Lasten verkehrlich weniger wichtiger Projekte sollten daher unbedingt vermieden werden. Hierfür müssten ggf. seitens der EU höhere Finanzierungsanteile und/ oder neue Finanzierungsinstrumente bereit gestellt werden. Da eine europäische Planung nicht durch eine reine Addition der Planungen der Mitgliedstaaten erstellt werden kann, kommt einer kohärenteren Planungsmethodik sowie der Entwicklung gemeinsamer Bewertungsmethoden entscheidende Bedeutung zu. Siehe hierzu die Antworten auf Frage 1 und unter 4.1.

Gemeinsame Planungsmethodik ist entscheidend

Voraussetzung für eine **kontinuierliche und konsequente Umsetzung** der Planungen ist, dass die Projekte mit belastbaren Finanzierungskonzepten unterlegt sind. Das Fehlen solcher Konzepte hatte die DB in der Vergangenheit teilweise beim Abschluss sog. MoUs, Lols etc. zwischen den **Mitgliedstaaten** kritisiert. Wichtig ist die Zusage aller Projekt- und Finanzierungsträger. Die neuen Leitlinien könnten daher vorsehen, dass hierzu entsprechende Vereinbarungen zu schließen sind.

In Leitlinien Abschluss von internationalen Vereinbarungen vorsehen

Außerdem kann eine Verstetigung der nationalen Finanzierungsbeiträge für Investitionen in die Schieneninfrastruktur die Effizienz des Einsatzes der öffentlichen Mittel verbessern. Daher könnte die EU die Mitgliedstaaten auffordern, mit den Betreibern der Schieneninfrastrukturen **langfristige Finanzierungsvereinbarungen** abzuschließen (MAC, multi annual contracts). Maßnahmen auf EU-Ebene, die dazu beitragen die Anwendung dieses Instruments in allen Mitgliedstaaten zu för-

dern, müssten angesichts der großen Unterschiede der Finanzierungssituation in den Mitgliedstaaten jedoch ausreichende Flexibilität bei der Ausgestaltung solcher Verträge gewährleisten.

Um auch längerfristig eine stärkere Übereinstimmung zwischen **europäischen und nationalen Prioritäten**, die am unternehmerischen Bedarf ausgerichtet sind, zu gewährleisten, könnte es darüber hinaus zielführend sein, einen Prozess zu entwickeln, durch den Anpassungen an zukünftige Entwicklungen berücksichtigt werden können.

Regelmäßiger Abgleich der Planungen

6 Wäre die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsrahmens eine angemessene Maßnahme, um den Umsetzungsrückstand bei den TEN-V-Projekten und den Zielen der TEN-V-Politik aufzuholen?

Wie unter 4. und 5. ausgeführt unterstützt die DB die Entwicklung eines stärker integrierten europäischen Finanzierungsrahmens. Besondere Bedeutung kommt dabei der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen zu, die langfristig die erforderliche Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen.

Ausreichende Investitionen sicherstellen

Unbeschadet der Basisverantwortung des Staates ist daher der Einstieg der Kommission in eine Strategie zu unterstützen, die anerkennt, dass die Bedeutung einer stärkeren Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur direkt durch die Nutzer in Zukunft zunehmen wird. Im **Schieneverkehr** gibt es - im Gegensatz zur Straße - in Form der Trassennutzungsentgelte bereits eine **Maut auf allen Strecken für den Personen- und den Güterverkehr**. Eine größere Eigenfinanzierung von Infrastrukturinvestitionen durch den Eisenbahnsektor selbst z.B. durch höhere Trassennutzungsentgelte - wie dies in einigen Mitgliedstaaten der Fall ist - führt angesichts des großen Wettbewerbsdrucks der Straße insbesondere im Güterverkehr zu Verkehrsverlusten auf der Schiene und schadet damit sowohl dem System Schiene als auch der Effizienz des Gesamtverkehrssystems. Unter harmonisierten Rahmenbedingungen ist die Eigenfinanzierung jedoch ein Weg zu ökonomisch rationalen Investitionsentscheidungen. Ziel muss es daher sein, die Nutzer der Infrastrukturen **aller Verkehrsträger** über eine gleichmäßige **Anlastung** der Wegekosten unter Einbezug aller externen **Kosten** stärker an der Finanzierung zu beteiligen.

Nutzerfinanzierung stärken

Eine weitere Finanzquelle könnten Erlöse aus dem Europäischen Emissionshandelssystem darstellen. Der Schienenverkehr mit elektrischer Traktion, der ca. 70% des Schienenverkehrs in Europa ausmacht, ist aktuell der einzige Verkehrsträger, der auf Grund seines Strombezugs zusätzlich zur Energiebesteuerung auch dem EU-Emissionshandel unterliegt. Die von der EU Anfang 2009 beschlossene Weiterentwicklung des Emissionshandels wird ab 2013 zu einem Anstieg der CO₂-Kosten für den Schienenverkehr alleine in Deutschland auf über 300 Mio. EUR p.a. führen. Grund hierfür ist in erster Linie, dass Kraftwerke ab 2013 alle CO₂-Zertifikate ersteigern müssen. Ziel sollte es daher sein, dass jeder Verkehrsträger auf der Basis des Verursacherprinzips seinen **Beitrag zum Klimaschutz** leistet. Bis dahin sollten die Erlöse aus dem Emissionshandel zur Beseitigung einseitiger Belastungen und zur Verbesserung der Qualität zurück in den Schienenverkehr fließen.

Erlöse aus dem Emissionshandel für die Schiene nutzen

7 Auf welche Weise können die oben angeführten neuen Rechtsinstrumente und Bestimmungen für die TEN-V Politik von Nutzen sein?

Um die Planung und die Finanzierung des TEN-V-Netzes stärker in Übereinstimmung zu bringen, bedarf es nicht zwingend der Zusammenführung in einen einheitlichen Rechtsakt. Auf Fragen der Subsidiarität geht weder die Kommission noch die Empfehlung der Rechtsgruppe zufriedenstellend ein. Gerade unter Berücksichtigung der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten für die Planung und den Bau der Infrastrukturen, wäre eine detaillierte Prüfung erforderlich, ob die Ziele der TEN-V Revision nicht durch mildere Mittel realisiert werden können. Siehe hierzu

Mildestes Mittel wählen

auch die Antwort auf **Frage 5**.

Zu unterstützen ist demgegenüber der Ansatz der Kommission die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten in unterschiedlichen Projektphasen (Planung, Finanzierung, Umsetzung und Überprüfung) ausdrücklich zu klären.

Die Kommission schlägt zudem die Übertragung von Durchführungsbefugnissen vor, um die Verordnung in einem verkürzten Verfahren schneller ändern und leichter auf bestimmte Entwicklungen reagieren zu können. Was Ziel und Inhalt dieser Übertragung sein soll, bleibt vage. Der Ansatz der Kommission die Flexibilität bei der Planung zu stärken, ist grundsätzlich zu begrüßen. Aus Sicht der DB müssten zukünftige TEN-V Leitlinien jedoch selbst eine klare und widerspruchsfreie Bestimmung der **Ziele** und Aussagen zur **Auswahl** und grundlegenden **Gewichtung** von **Kriterien** enthalten, um zielgerichtete Planungsentscheidungen zu gewährleisten. Diese Elemente der neuen Planungsmethodik sollten daher als wesentlich betrachtet und nicht per Durchführungsverordnung festgelegt werden.

Planungsmethode ist wesentliches Element