

Mitteilung „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“ KOM (2009)279/4

Wege zu einem integrierten,
technologieorientierten und nut-
zerfreundlichen System

Kontakt:

Deutsche Bahn AG
Verkehrspolitik und Regulierung
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon: (030) 243-61110
Fax: (030) 243-61915

Zusammenfassung

- Dem **Verkehr** sollte seiner wirtschaftlichen Bedeutung entsprechend eine **höhere politische Priorität** eingeräumt werden - auch im Rahmen der Industrie-, Energie-Umwelt- und Klimapolitik.
- In Europa müssen gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten. Die **Marktöffnung sollte zügig vollendet** und der diskriminierungsfreie Marktzugang gleichermaßen in allen Mitgliedstaaten gewährleistet werden. Hierzu sollte in allen Mitgliedstaaten ein **einheitliches Regulierungsniveau** etabliert werden.
- Die **Öffnung** der nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte sollte eine **Vorbedingung** für ein **Recast** der Richtlinien des ersten Eisenbahnpakets sein.
- Die Absicht der Kommission, stärker auf **Preissignale** zu **setzen**, wird unterstützt. Zusätzlich zu technischen Innovationen ist eine **Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsträger und Fahrzeuge** erforderlich. Hierzu kann eine stärkere Integration der Instrumente der Verkehrs-, Umwelt-, Energie- und Steuerpolitik auf europäischer und nationaler Ebene beitragen.
- Anzustreben ist ein sektorspezifisches **CO₂-Reduktionsziel** für den **Verkehr**. Um eine Erhöhung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor durch den **Emissionshandel** zu verhindern, sollte eine **Kompensation des doppelt belasteten Schienenverkehrs** erfolgen. In Betracht käme eine verbindliche Befreiung des elektrischen Schienenverkehrs von Energiesteuern.
- Voraussetzung für ein stärker integriertes, multimodales Kernnetz in Europa ist eine leistungsfähige **Schieneinfrastruktur**. Notwendig sind dafür gezielte zusätzliche Investitionen in die **Beseitigung von Engpässen** auf Strecken sowie in **Knoten / Ballungsräumen**, und insbesondere in Maßnahmen mit hoher Bedeutung für den internationalen Verkehr wie auch den **Seehafenhinterlandverkehr**.
- Eine Konzentration der EU-Mittel auf die aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht **wichtigsten Projekte** ist unerlässlich. Eine **stabile öffentliche Finanzierung** durch mehrjährige Finanzierungsvereinbarungen sollte gefördert **und** das Ziel einer stärkeren **Nutzerfinanzierung** weiter verfolgt werden.
- **Statt nationaler Einzellösungen** sind in den Bereichen Sicherheit und Interoperabilität grundsätzlich harmonisierte **europäische** Lösungen anzustreben. Wo immer möglich sollte eine **gegenseitige Anerkennung** technischer Lösungen erfolgen. Alle Maßnahmen zur Verbesserung der **Interoperabilität** sollten sich daran messen lassen müssen, ob sie die **Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen verbessern**.
- In Erwägung zu ziehen ist eine gezielte Unterstützung von **Pilotprojekten** sowie von Unternehmen, die durch frühzeitige Investitionen in innovative und umweltfreundliche Technologien einen höheren Anteil an Forschungs- und Entwicklungskosten („**launching customer programs**“) tragen.
- Im **Stadtverkehr** ist das Prinzip der **Subsidiarität** zu berücksichtigen. **Unternehmerisches Handeln** führt zu einem verbesserten Angebot für Fahrgäste und zu einer erhöhten Wirtschaftlichkeit des Systems. Dem Einstieg privater Verkehrsunternehmen bei öffentlichen Betreibern zur Steigerung der Effizienz und Vorbereitung auf verstärkten Wettbewerb sollten keine Hindernisse entgegenstehen.
- Stärkere Berücksichtigung verdienen Maßnahmen zur Einhaltung und Verbesserung von **Sozialstandards**, die für den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, aber auch zwischen den verschiedenen Mitgliedstaaten relevant sind.

1 Einleitung

Die Kommission hat mit der Mitteilung „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ vom 17.6.2009 eine geeignete Grundlage zur Vorbereitung des geplanten Weißbuchs der Europäischen Verkehrspolitik bis 2020 geschaffen¹. Dies gilt insbesondere für die Identifikation der langfristigen **Trends** (zunehmender weltweiter Wettbewerb, Verkehrszuwächse und negative Umwelteffekte, Verstädterung sowie Klimawandel und Ressourcenverknappung), die Bewertung der hieraus resultierenden **Herausforderungen** sowie weitgehend für die Beschreibung der **Handlungsfelder** und **Ziele** für einen nachhaltigeren Verkehr.

Die DB teilt weitgehend die Einschätzungen der Kommission

Positiv hervorzuheben ist, dass die Kommission folgenden Themen **besondere Aufmerksamkeit** widmet:

- **Integration von Verkehrsträgern und -netzen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie die Schiene**
- **Klimaschutz und Energieeffizienz, Ökologie sowie Ressourcenverknappung**
- **Preissignale und die Internalisierung externer Kosten**
- **die weitere Förderung des Wettbewerbs**

2 Politischen Stellenwert des Verkehrs stärken

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 Lissabon-Agenda für **Wachstum und Beschäftigung**.

Die Weltwirtschaftskrise und die damit verbundenen Produktionseinbrüche in Schlüsselbranchen wie Rohstahl, Chemie und Automobil bewirken, dass das Marktumfeld für den Schienengüterverkehr schwierig bleiben wird. In einer derart angespannten wirtschaftlichen Phase kann die Branche keine weiteren Belastungen schultern. Die aktuelle Wirtschaftskrise ändert aber nichts an dem mittel- bis langfristigen Wachstumstrend und der Notwendigkeit, die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs durch entsprechende Investitionen weiter zu steigern. Sie bietet auch die Chance, langfristige Veränderungen in der Verkehrspolitik anzustoßen und wichtige Zukunftsthemen zu gestalten. Investitionen in Schieneninfrastrukturen und Bahnhöfe, den ÖPNV und intermodale Umschlaganlagen sind volkswirtschaftlich von erheblicher Bedeutung. Sie stellen einen wichtigen Beitrag zum Erhalt von Arbeitsplätzen und zur Entwicklung eines nachhaltigeren, umwelt- und klimaverträglicheren Verkehrssystems für die Zukunft dar.

Krise als Chance für nachhaltigeres Verkehrssystem nutzen

Ziel der europäischen Verkehrspolitik sollte es sein, den Verkehr auch im Rahmen der Industrie-, Energie- und Umweltpolitik noch stärker als Priorität zu verankern. Der politische Stellenwert der Verkehrswirtschaft sollte seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung entsprechen.

Verkehrspolitik stärker integrieren

3 Schienenverkehrsmärkte vollständig liberalisieren

Die DB tritt seit langem für eine wettbewerbliche Öffnung der Schienenverkehrsmärkte in Europa ein. In Deutschland sind die Güter- und die Personenverkehrsmärkte bereits seit 1994 geöffnet. Mitgliedstaaten, die ihre nationalen Märkte frühzeitig und weitreichend für den Wettbewerb geöffnet haben, konnten in den letzten Jahren ein wesentlich höheres Wachstum des Schienenverkehrs verzeichnen, als Mitgliedstaaten, deren Märkte geschlossen blieben. Die Öffnung der Märkte für den Wettbewerb hat positive Auswirkungen auf Qualität, Innovation, Investitionen

Positive Entwicklung in geöffneten Märkten

¹ 2010 Ablösung des aktuellen Weißbuchs „Verkehrspolitik bis 2010“ aus dem Jahr 2001

und Kosteneffizienz gezeigt.

Die positiven Effekte der Marktöffnung werden durch **haushalts- und verkehrspolitische Kennzahlen bestätigt**. In Deutschland konnte der öffentliche Haushalt infolge der Bahnreform zwischen 1994 und 2003 um insgesamt 108 Mrd. € entlastet werden. Die jährliche Belastung des Bundeshaushalts durch das System Schiene und Altlasten ist heute ca. 5 Mrd. € geringer als 1994. Das politische Ziel, **mehr Verkehr** auf die **Schiene** zu bringen, wurde **erreicht**. Die Schiene hat mehrere Jahre in Folge Marktanteile gewonnen. Die Verkehrsleistungen sind allein von 2004 bis 2008 im Personenverkehr um rund 11% und im Güterverkehr um rund 27% gestiegen. Die Betriebsleistung und die Marktanteile der Wettbewerber der DB sind seit der Öffnung der Schienenverkehrsmärkte in Deutschland mit meist zweistelligen Wachstumsraten gewachsen. 2008 betrug deren Anteil bereits 16 % an der gesamten Betriebsleistung der DB Netz AG. Die Steigerungsraten der letzten fünf Jahre belegen nachdrücklich die Dynamik des Wettbewerbs auf dem deutschen Schienennetz: Im Nahverkehr stieg der Marktanteil der intramodalen Wettbewerber der DB von 11,9% im Jahr 2004 auf 18,4% im Jahr 2008 bezogen auf bestellte Zugleistungen, im Güterverkehr von 9,6% im Jahr 2004 auf 21% im Jahr 2008 bezogen auf die Verkehrsleistung.

3.1 Marktöffnung im Schienenverkehr wirksam umsetzen

Mit der vollständigen Öffnung der Märkte im europäischen Schienengüterverkehr seit dem 1.1.2007 wurde der rechtliche Rahmen geschaffen, der Bahnunternehmen die Möglichkeit eröffnet, im Interesse ihrer Güterverkehrskunden europäische Transportlösungen aus einer Hand anzubieten. In der **Praxis** weist der Grad der **Liberalisierung** in den einzelnen europäischen **Mitgliedstaaten** jedoch erhebliche **Unterschiede** auf. In vielen Mitgliedstaaten gibt es bei der Erbringung von Schienenverkehrsdiensten immer wieder praktische, insbesondere technisch-betriebliche und administrative Hindernisse (z.B. Zulassung von Fahrzeugen, nationale Sicherheitsbestimmungen). Einige Länder sind für dritte nationale Eisenbahnverkehrsunternehmen faktisch nach wie vor verschlossen. Grund hierfür ist insbesondere, dass es in vielen Mitgliedstaaten keine funktionierenden Regulierungsinstanzen gibt².

Weiter Hindernisse im Güterverkehr

Im Schienenpersonenverkehr ist mit der Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs ab 1.1.2010 ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung unternommen worden. Die Richtlinie lässt den Mitgliedstaaten allerdings die **Möglichkeit, den Marktzugang** im grenzüberschreitenden Personenverkehr **ein-zuschränken** (z.B.³ Schutzklausel für public service, Ausgleichsabgabe für internationalen Verkehr). Es zeichnet sich ab, dass einige Mitgliedstaaten vom Umsetzungsspielraum zur Einschränkung des Marktzugangs Gebrauch machen werden, während andere Mitgliedstaaten (wie z.B. Deutschland) bei der Umsetzung der Richtlinie keine Einschränkungen vornehmen werden. Zu erwarten ist daher, dass die Unterschiede bei der Marktöffnung im Personenverkehr ohne eine weitere Gesetzesinitiative bestehen bleiben werden.

Kein einheitlicher Marktzugang im Personenverkehr

Unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen für Eisenbahnunternehmen auf den jeweiligen nationalen Schienenverkehrsmärkten führen zu **erheblichen Wettbewerbsverzerrungen** und stellen ein Hindernis für die Ausweitung grenzüberschreitender Verkehre dar. Die ungleiche Marktöffnung schadet der Entwicklung eines europäischen Binnenmarktes für Schienenverkehrsleistungen und dem Ziel, die Schiene insbesondere über weitere Transportstrecken, wo ihre wirtschaftlichen Stärken und ihre größten Umwelt- und Klimapotenziale liegen, besser einzusetzen.

Gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffen

Die **DB unterstützt** die Auffassung der **Kommission**, dass die Marktöffnung im Schienenverkehr in Verbindung mit einer wirksamen Durchsetzung der bestehenden Rechtsvorschriften zügig vollendet werden sollte. Die Absicht einen Gesetzes-

² Siehe Wettbewerbsbericht der DB AG 2009, Liberalisierungsindex Bahn 2007, Eisenbahn Regulierung in Europa 2006; abrufbar unter <http://www.deutschebahn.com>

³ Artikel 1 Absatz 3 b der RL 2007/58/EG

vorschlag zur vollständigen Öffnung auch der nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte vorzulegen, wird begrüßt. Dabei sollte das **Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit** stets Vorrang vor vertraglich fixierten Rechten einzelner Betreiber haben. Hierdurch können kundenorientierte Angebote befördert und damit der notwendigen Stärkung des öffentlichen Verkehrs am Besten Rechnung getragen werden. Ein Termin zur **vollständigen Liberalisierung** sämtlicher nationaler Personenverkehrsmärkte muss zur **Vorbedingung** des von der Kommission geplanten „Recast“ gemacht werden.

**Marktöffnung
vollenden**

Im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr, der ab Dezember 2009 durch die EG-Verordnung 1370/2007 geregelt ist, sollte die Kommission für eine einheitliche Anwendung Sorge tragen. Nationale Rechtsordnungen, die einem Anbieter von Schienenpersonenverkehrsleistungen ein Monopol einräumen, dürfen im Lichte des Gemeinschaftsrechts zukünftig keinen Bestand mehr haben.

**Monopole
aufheben**

3.2 Europaweite Regulierungsstandards gewährleisten

Flankierend zur Öffnung der Schienenverkehrsmärkte muss der diskriminierungsfreie Marktzugang auch faktisch gewährleistet werden. Hierzu bedarf es unabhängig und effektiv handelnder Regulierungsbehörden in allen europäischen Mitgliedstaaten. Ungleiche Regulierungsstandards begünstigen unfairen Wettbewerb im Eisenbahnmarkt.

Die DB spricht sich daher gemeinsam mit zahlreichen anderen europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreibern dafür aus, ein vergleichbares Regulierungsniveau in allen Mitgliedstaaten Europas zu etablieren⁴. Regulierung sollte den **freien und fairen Wettbewerb** auf dem Eisenbahnverkehrsmarkt in Europa ermöglichen und fördern. Die nationalen Regulierungsbehörden sollten daher mit **vergleichbaren Kompetenzen** und Rechten ausgestattet sein. Sie müssen in die Lage versetzt werden, unabhängige Entscheidungen zu treffen. Sie müssen über eine ausreichende finanzielle und personelle Ausstattung verfügen, um alle Beschwerden innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt aller notwendigen Informationen zu untersuchen. Die Arbeit der Regulierungsbehörden sollte effizient, konsistent und transparent erfolgen.

**Vergleichbares
Regulierungsniveau
etablieren**

Der regulatorische Rahmen sollte Rechtsklarheit und Rechtssicherheit gewährleisten und das Funktionieren der Marktprozesse nicht behindern. Hierfür müssen auch die Interessen der regulierten Unternehmen ausreichend Berücksichtigung finden. Regulierung sollte die **Wettbewerbsfähigkeit** des Schienenverkehrs **im intermodalen Wettbewerb stärken**.

**Regulierung
mit Augenmaß**

Der Zugang zu eisenbahnnahen Leistungen und Service-Einrichtungen kann durch die Anwendung des bestehenden Wettbewerbsrechts gewährleistet werden. Zugang muss nach der sog. Essential facilities Doktrin gewährt werden, wenn keine Marktalternativen bestehen. Mit der Liberalisierung der Schienenverkehrsmärkte befindet sich der Markt noch in einer Übergangsphase. In geöffneten Märkten entwickeln sich sehr dynamisch auch die Märkte für „ergänzende Leistungen“ wie z.B. der Werkstätten in Deutschland⁵ oder der europaweite Vermietungsmarkt für rollendes Material. Die **Entwicklung solcher Märkte** erfordert **Investitionen** der Unternehmen und daher **Rechtssicherheit**.

**Anwendung
der Essential
facilities
Doktrin**

4 Ko-Modalität praktisch umsetzen

Die DB unterstützt den verkehrspolitischen Grundsatz, die spezifischen Potenziale jedes Verkehrsträgers allein und in Kombination besser zu nutzen, um die Gesamteffizienz des Verkehrssystems zu verbessern (Ko-Modalität). Das Ziel eines besser vernetzten Verkehrssystems ermöglicht eine stärkere Integration umwelt-

**Schiene
stärker integrieren**

⁴ Siehe die gemeinsame Resolution der Generaldirektoren der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber zur Öffnung der Schienenverkehrsmärkte und Europäischen Regulierungsstandards vom 5.9.2009 in Berlin

⁵ SCI Studie „Marktalternativen für Instandhaltung und Zugbehandlung in Werken und Werkstätten außerhalb des DB Konzerns“, Dezember 2008

verträglicherer Verkehrsträger wie der Schiene und entspricht dem unternehmerischen Ansatz der DB.

Die Bereitstellung verkehrsträgerübergreifender Transport- und Logistiklösungen über die Grenzen hinaus ist ein originäres unternehmerisches Anliegen. Die DB trägt damit modernen Kundenbedürfnissen Rechnung. Sie vereint hierfür alle Verkehrsträger unter einem Dach und baut dabei auf die Stärken der Schiene. Bei der Entscheidung, ob und welche Verkehrsträger eingesetzt werden, sind letztlich immer Preis und Qualität ausschlaggebend; auch die zusätzlichen Kosten des Umschlags werden einbezogen.

Preis und Qualität entscheiden

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen wird der Schienenverkehr in Europa seine Marktanteile nicht ausbauen können. Aktuelle Prognosen gehen vielmehr davon aus, dass insbesondere der Straßen- und der Luftverkehr - und damit die am wenigsten energieeffizienten Verkehrsträger - weiter die größten Zuwächse verzeichnen werden⁶. Dies bedeutet, dass die **Bahnen** die erforderlichen **unternehmerischen Anstrengungen verstärken** müssen, um ihr Angebot noch wettbewerbsfähiger zu gestalten. Damit jeder Verkehrsträger seine Stärken optimal einbringen kann, bedarf es neben der Anstrengungen der Verkehrsunternehmen **und** der Statuierung des Grundsatzes der Ko-Modalität aber auch **konsequenter politischer Rahmensetzungen**.

Die Rahmenbedingungen sollten den Einsatz der Schiene insbesondere auf längeren Strecken, in Ballungsgebieten und auf überlasteten Korridoren befördern, ohne den LKW, für den es zur Feinverteilung auf kurzen Strecken keine Alternative gibt, unnötig zu verteuern. Insbesondere im Rahmen der Umwelt-, Klima- und Energiepolitik sowie der Infrastrukturpolitik müssen die Weichen richtig gestellt werden, damit Schiene und ÖPNV einen stärkeren Beitrag zur Lösung der Probleme wie Staus, Unfälle, Umweltverschmutzung, Klimawandel und Abhängigkeit von fossilen Energieträgern leisten können.

In der Umwelt-, Energie- und Infrastrukturpolitik die richtigen Weichen stellen

5 Klimaschutz / Ökologie und Ressourceneffizienz verbessern

Der Verkehr ist für ca. ein Viertel aller europäischen Treibhausgasemissionen verantwortlich und gleichzeitig der einzige Sektor in dem Energieverbrauch und Treibhausgasausstoß weiter stark zunehmen. Mit den Verkehrszuwächsen, die insbesondere auf der Straße und im Luftverkehr stattfinden, nehmen Klimawandel und andere negative Umweltauswirkungen wie Luftschadstoffe und die Belastung durch Lärm weiter zu.

Der Kommission ist zuzustimmen, dass die Verringerung der negativen Umwelteffekte eine der wichtigsten Aufgaben der künftigen Verkehrspolitik darstellen sollte. Dem Verkehr kommt bei der Verwirklichung der Umwelt- und Klimaschutzziele eine Schlüsselrolle zu.

Trendwende erforderlich

5.1 Sektorspezifische Ziele setzen und Maßnahmen entwickeln

Der größte Beitrag zum **Ziel eines ökologisch nachhaltigeren Verkehrssystems** könnte mit einem Paket aus Maßnahmen erzielt werden.

Wesentliche **Bestandteile** sollten sein:

- Verkehrsverlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsträger und Fahrzeuge
- Technische (Öko-) Innovationen
- Organisatorische Verbesserungen (z.B. bessere Vernetzung von Verkehrsträgern)

Wirksames Maßnahmenpaket entwickeln

Gerade bei der optimierten Nutzung der Netze durch Verkehrsmanagementsysteme sowie in den Bereichen Energieeffizienz und Emissionsreduzierung können technische Innovationen einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der bestehenden

⁶ TERM-Bericht 2008 der Europäischen Umweltagentur, EU energy and transport in figures 2009

Herausforderungen leisten.

Minderungsleistungen durch **technische Innovationen** werden als einziges Instrument **nicht ausreichen**, um das Wachstum von Verkehrsvolumen einzelner Verkehrsträger aufzuwiegen und die notwendige Trendwende herbeizuführen. Aus diesem Grund muss die Unterstützung der Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsträger Kernelement der europäischen Verkehrspolitik bleiben.

Effiziente Technik wird Volumen nicht aufwiegen

5.2 Verkehrsverlagerung sollte einen Schwerpunkt bilden

Der **Schieneverkehr** besitzt gegenüber dem Straßenverkehr einen deutlichen Umweltvorteil. Grund hierfür ist der effiziente Einsatz der Energie, z.B. durch den geringen Rollwiderstand des Rad/Schiene-Systems. Auch der **Busverkehr** ist aufgrund seines geringen spezifischen Energieverbrauchs und der niedrigen spezifischen Emissionen ein Problemlöser bei der signifikanten Verbesserung der Luftqualität, bei der Umsetzung einer anspruchsvollen Klimapolitik und bei der Ressourcen-Schonung.

Aktiver Beitrag zum Klimaschutz

Die DB unternimmt erhebliche Anstrengungen, um die Umweltverträglichkeit ihrer Leistungen zu verbessern. Sie hat ihre spezifischen Emissionen im Schienenverkehr **seit 1990 um 40% gesenkt**. Verglichen mit 2006 sollen die weltweiten spezifischen CO₂-Emissionen bis 2020 konzernübergreifend um 20% gesenkt werden. Einbezogen sind dabei alle Verkehre zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Gebündelt sind die Maßnahmen zur Umsetzung des Zieles im „DB Eco Program“. Über das DB Eco Program hinaus verfolgt die DB die **Vision**, Verkehre bis 2050 komplett **klimaneutral** anzubieten. Erster Schritt dazu sind die neuen CO₂-freien Angebote für Geschäfts- und Güterverkehrskunden.

Die DB baut den Umweltvorteil bei allen Verkehren aus

Für ein ökologisch nachhaltigeres Verkehrssystem, müssen energie- und klimaefizientere Verkehrsträger stärker genutzt werden. Die **Stärkung des Schienenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs** auf Schiene und Straße sollte in der zukünftigen Verkehrspolitik eine größere Rolle spielen.

Aus Sicht der DB wäre es zielführend, dass seitens der EU auch für den Verkehr sektorspezifische messbare **Minderungsziele** für die **Treibhausgasemissionen** festgesetzt werden. Die europäischen Bahnen haben sich bereits gemeinsam verpflichtet, ihre spezifischen CO₂-Emissionen zwischen 1990 und 2020 um 30% zu reduzieren.

Sektorziel festsetzen

5.3 Wirtschaftliche Anreize für mehr Nachhaltigkeit setzen

Der Markt funktioniert über Preise. Die heutigen Instrumente bieten dem Verkehrsnutzer nicht ausreichende Anreize, die für die Umwelt und Gesellschaft sinnvollste Transportlösung zu wählen. Die **DB unterstützt** daher die **Absicht** der **Kommission** stärker auf **Preissignale** zu setzen, um wirtschaftliche Anreize für die Nutzung von Fahrzeugen und Verkehrsträgern zu setzen, die sicherer und umweltverträglicher sind. Die bestehenden Instrumente müssen besser ausgerichtet und die Preissignale so gesetzt werden, dass die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs - und dabei insbesondere auch die Treibhausgasemissionen - verursachergerecht zugewiesen werden⁷.

Richtige Preissignale durch verursachergerechte Anlastung externer Kosten

Der Einstieg der Kommission in eine solche Strategie unter dem Titel „**Greening Transport**“ im Jahr 2008 wird **begrüßt** und sollte fortgesetzt werden. Die derzeitigen Rechtsvorschriften tragen den Sicherheits-, Umwelt- und Klimaschutzbeiträgen der jeweiligen Verkehrsträger nur unzureichend Rechnung.

Belastungen des Schienenverkehrs abbauen

Die Belastungen der **DB** durch Steuern und Abgaben auf den Energieeinsatz im Schienenverkehr sind in Deutschland besonders hoch (**ca. 400 Mio. Euro p.a.**).

Schiene mit Steuern be-

⁷ Siehe auch gemeinsame Resolution der Generaldirektoren der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber über die Mitteilung zur Zukunft des Verkehrs vom 5.9.2009 in Berlin sowie IWW / Nestear Studie zu den Auswirkungen einer Internalisierung der externen Kosten unter www.cer.be

Demgegenüber sind sowohl das Binnenschiff als auch der Luftverkehr von jeglicher Energiebesteuerung freigestellt. Der Schienenverkehr ist als einziger Verkehrsträger zusätzlich durch den europäischen Emissionshandel belastet. Darüber hinaus wirken sich die **MwSt-Belastung** der Schiene und die gleichzeitige Befreiung z.B. des internationalen Flugverkehrs von der Mehrwertsteuer negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs aus. Hierdurch entstehen „falsche“ **Preissignale** zulasten der Kunden des Schienenverkehrs.

lastet

Der elektrische **Schieneverkehr**, der ca. 80% des Schienenverkehrs in Europa ausmacht, ist aktuell der **einzige Verkehrsträger**, der auf Grund seines Strombezugs zusätzlich bereits dem EU-Emissionshandel unterfällt. 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.

Doppelbelastung durch Emissionshandel

Der Flugverkehr soll zwar ab 2012 in den Emissionshandel einbezogen werden. Die Minderungsvorgaben sind aber vergleichsweise gering. Zudem erhalten die Fluggesellschaften den Großteil, 85%, der benötigten Zertifikate kostenlos zugeteilt, so dass die Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schiene erhalten bleiben werden.

Eine Untersuchung des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW)⁸ belegt, dass der weitere Kostenanstieg durch die geplante Ausgestaltung des Emissionshandels ab 2013 spürbar den **Modal split** der Verkehrsträger **zulasten** der **Schiene** im Personen- und Güterverkehr verschieben wird. Dadurch könnten die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor allein in Deutschland um 800.000 t p.a. ansteigen.

Ab 2013 Anstieg der CO₂ Emissionen im Verkehr

Der Emissionshandel, der als marktwirtschaftliches Instrument grundsätzlich positiv zu bewerten ist, erzielt heute im Verkehrssektor negative Effekte, indem gerade der klimaverträgliche elektrische Schienenverkehr am stärksten belastet wird. Es muss verhindert werden, dass durch dieses Instrument Verkehre auf weniger klimafreundliche Verkehrsträger verlagert und damit **unnötig zusätzliche CO₂-Emissionen** verursacht werden. Ziel sollte es daher sein, dass jeder Verkehrsträger auf der Basis des **Verursacherprinzips** seinen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Rahmenbedingungen, die der Entwicklung umweltverträglicherer Verkehrsträger entgegen stehen, bedürfen einer veränderten Ausgestaltung.

Verkehrsträger stärker entsprechend ihrem Beitrag belasten

In diesem Sinne sprechen sich 30 Generaldirektoren der europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber in einer Resolution vom 5.9.2009 gemeinsam für eine **Kompensation der Belastung für die Bahnen** aus, um die ungewollten und klimapolitisch kontraproduktiven Effekte im Verkehrssektor zu verhindern. Befürwortet wird eine verbindliche Befreiung des elektrischen Schienenverkehrs von Energiesteuern im Rahmen der Energiesteuerahmenrichtlinie, da diese Emissionen bereits über den Emissionshandel erfasst sind⁹.

Elektrischen Schienenverkehr von Energiesteuern befreien

Bis dahin sollten die Erlöse aus dem Emissionshandel zur Verbesserung der Qualität zurück in den Schienenverkehr fließen. Es sollte die Chance genutzt werden, mit diesen Mitteln die klimafreundlichen Verkehrsträger zu fördern und die Schieneninfrastruktur sowie den öffentlichen Verkehr auszubauen.

Erlöse aus dem Emissionshandel nutzen

Aus Sicht der DB müssten die **Verkehrs-, Umwelt-, Energie- und Steuerpolitik** der EU stärker integriert und das **Zusammenwirken** der europäischen Instrumente mit den nationalen Rechtsrahmen verbessert werden. Erstrebenswert wäre eine enge Abstimmung der Kommission mit den Mitgliedstaaten zur Entwicklung einer wirkungsvolleren Kombination der Instrumente (Steuern, Emissionshandel, Wege-

Stärker Synergien entwickeln

⁸ Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) Studie „Wettbewerb und Umweltregulierung im Verkehr“ von Mai 2009

⁹ Siehe gemeinsame Resolution der Generaldirektoren der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber zu den Auswirkungen des EU-Emissionshandelssystem vom 5.9.2009 in Berlin

kostenanlastung).

5.4 Energie / Ressourcenknappheit

97% des Energiebedarfs im Verkehr wird durch fossile Brennstoffe gedeckt. Im Schienenverkehr ist es bereits heute gelungen, die Abhängigkeit von Öl entscheidend zu reduzieren. In Europa werden rund 80% in Deutschland sogar 90% der Verkehrsleistung elektrisch erbracht. Ein höherer Anteil der Schiene an der Verkehrsleistung kann damit einen wichtigen Beitrag leisten, eine von Öl unabhängige Mobilität sicherzustellen.

Ebenso bildet die bereits seit über 100 Jahren erfolgreich eingesetzte Elektromobilität auf der Schiene eine gute Grundlage dafür, über den heute bereits erreichten Umfang hinaus verstärkt erneuerbare Energien einzusetzen.

Öl-unabhängiger durch elektrischen Schienenverkehr

eMobility seit 100 Jahren

6 Infrastruktur entwickeln und Finanzierung erhöhen

Die effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen kann einen Beitrag zur Bewältigung zukünftiger Verkehrszuwächse bilden. Potenziale bieten insbesondere im Straßenverkehr Verkehrsinformations- und Verkehrsmanagementsysteme. Teilweise sind die Verkehrsinfrastrukturen jedoch so ausgelastet, dass keine Effizienzpotenziale bestehen. Dies gilt insbesondere für Transitländer wie Deutschland. Die dynamische Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland auf Grund der frühen Liberalisierung hat dazu geführt, dass das Schienennetz bereits heute an der Kapazitätsgrenze operiert. Neben allen Ansätzen zur Steigerung der Effizienz muss daher parallel der Ansatz verfolgt werden, die Infrastruktur bedarfsgerecht zu entwickeln.

Effizienz und Ausbau als parallele Ansätze verfolgen

6.1 Effizienzmaßnahmen des Bahnsektors unterstützen

Im Schienenverkehr liegt es im Interesse des Infrastrukturbetreibers die Auslastung des Netzes zu optimieren. Die DB hat sich in den vergangenen Jahren gemeinsam mit anderen Infrastrukturbetreibern engagiert, um die notwendige grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Koordination zu verbessern. Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Qualität der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdienste erfolgt durch eine ständige Anpassung der technischen und betrieblichen Prozesse im Rahmen einer integrierten Entwicklung wichtiger Achsen. Die Arbeit der zu diesem Zweck eingerichteten Gesellschaften (European Economic Interest Group, EEIG) umfasst neben der koordinierten Implementierung technisch interoperabler Lösungen (z.B. ERTMS), die Koordinierung der hiermit notwendig verbundenen Beseitigung von Infrastrukturengpässen sowie eine bessere Abstimmung der heute noch sehr unterschiedlichen betrieblichen Prozesse (betriebliche Regelwerke).

Effizienz durch integrierte Entwicklung von Korridoren

Unflexible gesetzliche Maßnahmen, wie z.B. die pauschale Trennung von Personen- und Güterverkehr oder **Vorrangregelungen**, hält die DB für **ungeeignet**. In hoch belasteten Mischbetriebsnetzen wie in Deutschland wird das Ziel verfolgt, eine stärkere Entmischung von schnelleren und langsameren Verkehren zu realisieren und durch eine geringere Geschwindigkeitsspreizung zusätzliche Kapazität zu gewinnen. Eine vollständige Trennung von Güter- und Personenverkehr ist in dichten Netzen wie in Deutschland, das stark polyzentrisch organisiert ist, praktisch auch langfristig ausgeschlossen.

Keine getrennten Netze für Personen- und Güterverkehr

Zielführender wäre es, in die **Beseitigung von Engpässen**, den Ausbau von Knoten und Ballungsräumen wie Güterverkehrsumgehungsstrecken zu investieren. Durch die Beseitigung von Engpässen können zusätzliche Kapazitäten mit hoher Netzwirkung erzielt werden.

Gezielte Investitionen

Eine optimale Nutzung der Netzkapazitäten kann nur gewährleistet werden, wenn der jeweilige **Infrastrukturbetreiber** über die erforderliche Flexibilität verfügt, um den Besonderheiten seines Netzes Rechnung zu tragen (z.B. in Deutschland polyzentrisch strukturiertes, hoch ausgelastetes Mischbetriebsnetz). Gesetzliche Vor-

Flexibilität bewahren

gaben können diese Flexibilität nicht gewährleisten und bergen daher das Risiko genau das Gegenteil zu bewirken, nämlich Kapazitäten zu vernichten, anstatt zusätzliche Kapazitäten zu schaffen.

Seitens der Politik sollte eine zu starke Konzentration auf europäische Korridore vermieden werden. Korridore sind integraler Bestandteil des Netzes, und alle Maßnahmen haben erhebliche Rückkoppelungseffekte auf das gesamte Netz. Der **Ausbau von Alternativstrecken** bildet eine **kosteneffiziente Maßnahme**, um die Kapazitäten im deutschen Netz zu erhöhen. Zudem führt eine zu hohe Konzentration von Schienengüterverkehren auf bestimmten Strecken zu einer sinkenden Akzeptanz der Anwohner gegenüber dem Schienenverkehr, die notwendige Ausbaumaßnahmen verhindern können. Daher muss die ungeteilte Verantwortung beim jeweiligen Infrastrukturbetreiber verbleiben, bei dem auch das wirtschaftliche Risiko liegt. Nur so kann der Infrastrukturbetreiber die notwendige Konsistenz zwischen Maßnahmen auf dem „Korridor“ und dem Netz sicherstellen.

Fokussierung auf Korridore vermeiden

Die Absicht „transnationale Infrastrukturbetreiber“ zu etablieren, sollte daher endgültig verworfen werden. Die Verfügbarkeit von Trassen und der diskriminierungsfreie Netzzugang sind durch die nationalen Infrastrukturbetreiber zu gewährleisten. Dies ist durch die nationalen Regulierungsbehörden sicherzustellen und seitens der Mitgliedstaaten zu garantieren. Der Aufbau weiterer europäischer Einrichtungen führt zu zusätzlicher Bürokratie und widerspricht den umfangreichen Anstrengungen, administrativen Aufwand zu reduzieren.

Idee transnationaler Infrastrukturbetreiber verwerfen

6.2 Notwendiger Ausbau der Infrastruktur

Die Infrastrukturpolitik sollte die verkehrspolitischen Nachhaltigkeitsziele und notwendigen Klimaschutzmaßnahmen stärker unterstützen. **Umfang und Qualität der Infrastruktur entscheiden maßgeblich über die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit der Transportleistung.** Die Infrastrukturpolitik kann durch eine entsprechende Schwerpunktsetzung zu Gunsten der Schieneninfrastruktur einschließlich intermodaler Knotenpunkte maßgeblich zu einem verstärkten Einsatz des energie- und klimaeffizienten Verkehrsträgers Schiene und damit zur Verwirklichung des Ko-Modalitätsgrundsatzes beitragen.

Schiene als Alternative entwickeln

Ausreichende Kapazitäten sind Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Neben den tatsächlich zu erwartenden Verkehrsaufkommen sollte daher auch der mögliche **Modal shift berücksichtigt** werden.

Der im Rahmen der TEN-V Revision¹⁰ seitens der EU-Kommission aufgezeigte Ansatz für ein **multimodales Kernnetz** wird unterstützt. Der Zugang zur Schiene ist die entscheidende Voraussetzung für ihre verstärkte Nutzung. Intermodale Schnittstellen wie Häfen, Flughäfen und Terminals sollten bei der Entwicklung des TEN-V einbezogen werden, um eine stärkere Integration der Verkehrsträger zu ermöglichen und das Zusammenspiel der Verkehrsträger auf weiten und kurzen Distanzen zu verbessern. Zusätzlich sollten andere Zugangspunkte zur Schiene, wie direkte Gleisanschlüsse von großen Kunden, Bahnhöfe etc. sowie Rangieranlagen, in diesem Zusammenhang Berücksichtigung finden.

Intermodale Schnittstellen einbeziehen

Ein europäisches Schienennetzwerk sollte das Rückgrat eines multimodalen Verkehrsnetzes bilden. Dieses Schienennetz sollte die wichtigen Wirtschaftszentren in **Europa sowie deren Verbindungen** mit den EU Nachbarstaaten und globalen Wirtschaftszentren, wie z.B. von und nach **Russland, Asien (China)** und die **Türkei** umfassen.

Schienennetz als Rückgrat

Die knappen EU-Mittel müssten stärker auf die verkehrlich und wirtschaftlich wichtigsten Schienenverkehrsachsen mit dem höchsten Bedarf konzentriert werden. Transitländer mit offenen Verkehrsmärkten wie Deutschland haben die höchsten Verkehrszuwächse an internationalen Verkehren und operieren an ihren Kapazitätsgrenzen. Hier sind im Interesse aller europäischen Transporteure gezielte In-

In die verkehrlich wichtigsten Projekte in-

¹⁰ Siehe auch die DB Stellungnahme zum Grünbuch der Kommission zur Überprüfung der TEN-V Politik vom April 2009

vestitionen erforderlich. Die von der Kommission im Rahmen der **TEN-V Revision** avisierte erhöhte **Flexibilität** bei der **Projektauswahl** wird von der DB unterstützt.

Insbesondere die hohe Konzentration von Gütern aus den Häfen kommt der Massenleistungsfähigkeit der Schiene entgegen und birgt ein erhebliches Potenzial, Verkehre verstärkt auf der Schiene abzuwickeln. Dem Ausbau der **Schieneinfrastruktur** im **Hafenhinterlandverkehr** und die Gewährleistung eines ausreichenden Zugangs zur Schiene in den Häfen sollte daher **höchste Priorität** eingeräumt werden.

Bei Ausbauentscheidungen sollte unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten immer die gesamte Verkehrskette betrachtet werden. Hiermit sollte schon im Rahmen der **Raumplanung** und Standortentscheidungen begonnen und diese zukünftig stärker mit der Verkehrsplanung verknüpft werden. Die Herausforderung besteht darin, diese Zielrichtungen durch eine entsprechende Ausgestaltung der Kriterien in den TEN-Leitlinien und nachfolgende Projektbewertungsmethoden zu unterstützen. Zur Bestimmung der verkehrlich wichtigsten Schienenverkehrsachsen und stärkeren Berücksichtigung von Nachhaltigkeitszielen im Rahmen eines multimodalen Ansatzes sind Belastungs- und Nachfragekoeffizienten zu definieren, die eine Kopplung dieser Parameter gewährleisten. Die DB wird sich an weitergehenden Überlegungen in dieser Richtung gerne beteiligen.

Von großer praktischer Bedeutung sind gleichzeitig Maßnahmen zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse.

vestieren

Hafenhinterland hohe Priorität einräumen

Nachhaltigkeitsaspekte schon bei Raumplanung berücksichtigen

6.3 Ausreichende Finanzierung ist entscheidend

Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die weitere Entwicklung Europas sollte ihren Ausdruck stärker in der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel finden. Die adäquate Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur erweist sich zunehmend als schwierig.

Die Mitgliedstaaten müssen dazu angehalten werden, ihre öffentliche Finanzierungsverantwortung für Infrastrukturen und gemeinwirtschaftliche Verkehre effektiv wahrzunehmen. 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 dem System Schiene insgesamt. Unter harmonisierten Rahmenbedingungen ist die Eigenfinanzierung allerdings ein Weg zu ökonomisch rationalen Investitionsentscheidungen.

Finanzierungsverantwortung der Mitgliedstaaten einfordern

Verstetigung der öffentlichen Finanzierungsbeiträge

Durch eine Verstetigung der öffentlichen Finanzierungsbeiträge für Investitionen in die Schieneninfrastruktur kann die Effizienz des Einsatzes der öffentlichen Mittel verbessert werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten mit den Betreibern der Schieneninfrastrukturen **langfristige Finanzierungsvereinbarungen** abschließen (MAC, multi annual contracts). In Deutschland (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) und anderen Mitgliedstaaten gibt es bereits solche Verträge. Maßnahmen auf EU-Ebene, die dazu beitragen die Anwendung dieses sinnvollen Instruments auch in anderen Mitgliedstaaten zu fördern, müssen ausreichende Flexibilität bei der Ausgestaltung solcher Verträge gewährleisten. Die bestehenden Verträge weisen der jeweiligen Finanzierungssituation in den Mitgliedstaaten entsprechend große Unterschiede bei den Vereinbarungen auf. Der Komplexität der Rahmenbedingungen muss zwingend Rechnung getragen werden. Wegen der unterschiedlichen ökonomischen und finanziellen Rahmenbedingungen ist auch eine stärkere Vereinheitlichung der Trassenentgelte abzulehnen.

Langfristige Finanzierungsvereinbarungen fördern

Stärkere Nutzerfinanzierung anstreben¹¹

Unbeschadet der Basisverantwortung des Staates ist der Kommission darin zuzustimmen, dass die Bedeutung einer stärkeren Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur direkt durch die Nutzer in Zukunft zunehmen wird. Im Schienenverkehr gibt es - im Gegensatz zur Straße - in Form der Trassennutzungsentgelte bereits eine Maut auf allen Strecken für den Personen- und den Güterverkehr. 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.

Knappe Haushalte zwingen zur stärkeren Nutzerfinanzierung

7 Technologie

7.1 Interoperabilität / Sicherheit

Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber sowie die Bahnindustrie arbeiten aus unternehmerischem Antrieb an einer permanenten Verbesserung der technischen und betrieblichen Interoperabilität. Die EU hat in diesem Bereich zuletzt mit den Neuregelungen zur erleichterten Zulassung von Fahrzeugen wichtige Maßnahmen auf den Weg gebracht, durch die die heute noch zeit- und kostenintensiven Verfahren beschleunigt werden können. Die praktische **Umsetzung** der **bestehenden Gesetze** erfordert jedoch noch umfangreiche Folgemaßnahmen seitens der Europäischen Eisenbahnagentur, des Bahnsektors und der nationalen Behörden.

Grenzüberschreitende Verkehre erleichtern

Zudem sind derzeit eine Reihe von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) in der Entwicklung, Umsetzung oder Überarbeitung, die die Vorgaben der Interoperabilitätsrichtlinie weiter konkretisieren. Es sollte verstärkt berücksichtigt werden, dass durch eine Anwendung des Prinzips der gegenseitigen Anerkennung in vielen Fällen eine Harmonisierung der technischen Voraussetzungen per Gesetz entbehrlich sein kann.

Gegenseitige Anerkennung befördern

Wichtig wäre eine verstärkte Harmonisierung der Entscheidungsprozesse bei den nationalen Sicherheitsbehörden. Nationale Einzellösungen durch die unterschiedliche Handhabung von Zulassung, Betrieb und Instandhaltung in Europa müssen durch europaweit einheitliche Ansätze vermieden werden. Nur so können die Betriebssicherheit und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im grenzüberschreitenden Verkehr gewährleistet werden.

Keine nationalen Alleingänge¹²

Angesichts der Geschwindigkeit, mit der neue technische Gesetzgebung geschaffen oder geändert wird, steht zu befürchten, dass nicht ausreichend Zeit eingeräumt wird, die eingeleiteten Maßnahmen in die Praxis umzusetzen und deren Wirkungen beurteilen zu können.

Gesetzgebung konsolidieren

Wirtschaftliche Lösungen

Technische Normen zur Harmonisierung der europäischen Bahnsysteme dürfen nicht zu einer dauerhaften Belastung für den Verkehrsträger Schiene werden, sondern müssen diesen im intermodalen Wettbewerb stärken. Der Qualität von Gesetzesfolgenabschätzungen, die belastbar und nachvollziehbar sein müssen, kommt bei der Bewertung der wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Eisenbahnunternehmen im intermodalen Wettbewerb daher eine große Bedeutung zu.

Wirtschaftliche Auswirkungen stärker berücksichtigen

Zu diesem Zweck sollten alle Entscheidungen unter unmittelbarer Beteiligung des Sektors sowie Entscheidungen mit weitreichenden Finanzierungsfolgen nur im regulären Mitentscheidungsverfahren und **nicht im Ausschussverfahren** getroffen werden. Die Finanzierungsmöglichkeiten umfassender gesetzlicher Interoperabilitätsvorgaben müssen im Vorfeld seitens der EU und der Mitgliedstaaten aus-

¹¹ Siehe hierzu auch unter 5.3

¹² Siehe auch die gemeinsame Resolution der Generaldirektoren der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber über die Instandhaltung von Güterwagenachsen vom 5.9.2009 in Berlin

reichende Berücksichtigung finden.

Keine Eingriffe in unternehmerische Aufgaben

Eine zu starke Steuerung der Märkte schwerpunktmäßig im Bereich unternehmerischer, operativer Aufgabenstellungen begleitet durch den Aufbau zentraler Datenbanken birgt für die Unternehmen erhebliche Risiken. Sie unterbindet unternehmerische Initiativen zur Abgrenzung im Wettbewerb und entwertet aus eigenem Antrieb getätigte Investitionen. Exemplarisch für den festzustellenden Trend von legislativen Eingriffen in operative Aufgaben ist die Initiative zur Schaffung einer europäischen Zentraldatenbank unter dem Titel „European Rail Vehicle Information Database/Data-Platform“ (ERVID). Es ist unrealistisch, dass eine derartige Datenbank die Anforderungen der verschiedensten aktuellen und geplanten EU - Gesetzesvorgaben im Bereich Interoperabilität und Sicherheit erfüllen kann. Vor dem Hintergrund, dass zahlreiche Akteure (EU-Institutionen, nationale Regulierungs- und Sicherheitsbehörden, an der Transportkette beteiligte Unternehmen etc.) Zugriffe auf all diese Daten haben sollen, erscheint zudem ein ausreichender Schutz von Geschäftsgeheimnissen ausgesprochen zweifelhaft. Die Umsetzung der TAF TSI (Telematikanwendungen für den Güterverkehr) zeigt, dass es weitestgehend keiner Speicherung der transportbezogenen Daten und Meldungen in einer zentralen europäischen Datenbank bedarf, sondern eine (dezentrale) Verknüpfung der in den Unternehmen vorhandenen IT-Anwendungen über einige wenige „Common Components“ ausreicht. Die Realisierung des ERVID-Vorhabens würde die diesbezüglich getätigten Investitionen weitgehend entwerten.

Zentrale Speicherung transportbezogener Daten ist kritisch zu bewerten

7.2 Forschung

Die DB unterstützt die Auffassung, dass die Entwicklung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Technologien vorangetrieben werden muss. Damit Europa seine Stellung im Bereich der Verkehrstechnologien weiter ausbauen kann, sollten forschungs- und technologiepolitische Impulse für eine ökologischere Nachhaltigkeit gesetzt und die F&E Ausgaben entsprechend erhöht werden.

Standort Europa sichern

Ziel sollte es sein, **schnellere Marktreife durch** gezielte öffentliche Förderung von Forschung, Entwicklung und **Pilotprojekten** herbeizuführen. Durch eine bedarfsgerechte Auswahl der Förderthemen und die Ausgestaltung der Fördergrundsätze kann wirkungsvoll zu einer zeitnahen Umsetzung der Forschungsergebnisse in europaweit anerkannte Lösungen beigetragen werden.

Die Forschungsförderung der EU-Kommission sollte stärker auf **den tatsächlichen Bedarf** des jeweiligen Verkehrssektors ausgerichtet sein. Vor diesem Hintergrund müssen thematische Schwerpunktsetzungen für Forschungsprogramme und die jeweiligen Ausschreibungen (z.B. „The development of rail freight transportation“) immer auch kritisch hinterfragt werden. Es sollten stärker Fragstellungen aus mehreren Themenbereichen zugelassen werden, die sich aus dem Geschäft des Sektors ergeben und über eine Diskussion mit der zuständigen Technologieplattform ERRAC ausgewählt werden können.

Reduzierung der Dieselemissionen

Nach bestehender Rechtslage wird die neue Grenzwertstufe IIIB der NRMM-Richtlinie, 97/68/EG ab 2012 auf Triebfahrzeuge und Lokomotiven Anwendung finden.

Grenzwertstufe IIIB ab 2012

Die Bahnunternehmen sind bis zu diesem Zeitpunkt auf die Verfügbarkeit adäquater, zuverlässiger und marktfähiger Technologielösungen angewiesen, um die gesetzlichen Verpflichtungen erfüllen zu können. Die Kommission sollte daher an die Herstellerindustrie appellieren, eine verlässliche und marktfähige Technologie zur Verfügung zu stellen. Projekte, die diesem Ziel dienen, wie das Projekt CleanER-D, sollten in Zukunft noch stärkere finanzielle Unterstützung aus EU-Mitteln erfahren. Weiterhin wäre zu prüfen, ob für Unternehmen, die bereits frühzeitig in innovative und umweltfreundliche Technologien investieren und einen höheren Anteil an Forschungs- und Entwicklungskosten tragen ein spezielles Förderprogramm auf-

Bahnen benötigen marktfähige Lösungen

gelegt werden kann („launching customer program“).

Minderung der Lärmbelastung / Zulassung der LL-Sohle

Auch wenn der Straßenverkehr die Hauptquelle des Verkehrslärms bildet¹³, besteht ein großes öffentliches Interesse, die Lärminderung des Schienenverkehrs zu **beschleunigen**.

Die schnellste und effizienteste Methode bieten Verbundstoffbremssohlen, mit denen der Lärm von Güterverkehrszügen um 10 dB(A) spürbar reduziert werden kann. Neufahrzeuge werden von der DB in aller Regel bereits seit 2001 mit der sog. K-Sohle beschafft. Die Umrüstung der Bestandsgüterwagen werden die Schienengüterverkehrsunternehmen angesichts des bestehenden Wettbewerbsdrucks gegenüber der Straße nicht aus eigener Kraft finanzieren können. Die Güterverkehrskunden sind nicht bereit, für Transporte in „leisen“ Güterwagen mehr zu bezahlen. Erschwerend kommt aktuell hinzu, dass die Güterbahnen überproportional von der Wirtschaftskrise betroffen sind. Eine öffentliche Förderung der Umrüstung ist unerlässlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nicht zu gefährden.

Öffentliche Förderung der notwendigen Umrüstung ist unerlässlich

Eine Umrüstung der bestehenden Flotte auf sog. LL-Sohlen, die derzeit noch nicht über eine uneingeschränkte Zulassung verfügen, wäre wesentlich billiger. Deren Entwicklung muss daher beschleunigt werden. Die Generaldirektoren der Europäischen Eisenbahnen und Infrastrukturbetreiber haben daher am 5.9.2009 in Berlin beschlossen, einen gemeinsamen Testzug zur Betriebserprobung einzurichten, der unter realen Bedingungen über ein Jahr lang die erforderlichen höherwertigen Testergebnisse zur Verfügung stellen soll¹⁴.

Eine Förderung der Umrüstung muss möglichst einfach, direkt und diskriminierungsfrei sein. Maßnahmen, die die Wettbewerbssituation der Schiene schwächen, wie z.B. eine Erhöhung der Trassenpreise, verlagern Verkehre auf die Straße und führen damit zu einer Erhöhung der Gesamtlärmbelastung. Kostenintensive Erfassungs- und Abrechnungssysteme zur Erhebung lärmabhängiger Trassenpreise müssen unbedingt vermieden werden. Die knappen finanziellen Ressourcen müssen in eine Umrüstung der Wagen fließen und nicht durch hohe Verwaltungskosten, die selbst keinerlei Lärminderung bewirken, aufgezehrt werden. Daher empfiehlt sich eine Direktförderung.

Knappe Mittel müssen in die Umrüstung fließen

8 Lebensqualität durch Stadt und Regionalverkehr erhöhen

Die Entwicklung des Stadtverkehrs gewinnt angesichts wachsender Stadtbevölkerungen und sich ändernder Mobilitätsanforderungen zunehmend an Bedeutung. Bei der Bewältigung des Verkehrs in den Städten, der Vermeidung von Staus und Unfällen, sowie der Bekämpfung von Luftverschmutzung und zunehmenden Umweltbelastungen, wie Treibhausgasen, Stickoxiden, Feinstaubpartikeln und Lärm, kommt einem attraktiven öffentlichen Nahverkehr eine Schlüsselrolle zu.

Zentrale Bedeutung des städtischen Verkehrs

Zur Stärkung des Stadtverkehrs gelten im Grundsatz die Ausführungen in den vorstehenden Abschnitten, insbesondere zu den Preissignalen, Wettbewerbsbedingungen sowie energiepolitischen Rahmenbedingungen, zur Infrastrukturpolitik sowie Forschung und Technik. Eine intelligente Verknüpfung und Einbindung umweltfreundlicher Verkehrsträger in Mobilitäts- und Logistikketten trägt maßgeblich zur Reduktion des Pkw-Verkehrs insbesondere in Städten bei.

Im Stadtverkehr sind in besonderem Maße die speziellen lokalen und regionalen Begebenheiten im Einzelfall zu berücksichtigen. Die DB unterstützt daher die vollumfängliche Berücksichtigung des Prinzips der **Subsidiarität** und eine Stärkung der unternehmerischen Eigenverantwortung. Aufgrund weltweit vergleichbarer

Konsequente Orientierung am Subsidiarität

¹³ Europäische Umweltagentur, TERM-Bericht 2008

¹⁴ Siehe gemeinsame Resolution der Generaldirektoren der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber zur Einrichtung des „Europe Train“ für eine beschleunigte und verbesserte Überprüfung der LL-Sohle im Betrieb vom 5.9.2009 in Berlin

Entwicklungen können die hier gewonnenen Erfahrungen aber die globale Rolle der EU in Fragen nachhaltiger Verkehrslösungen stärken.

tätsprinzip

Die Sicherung eines attraktiven öffentlichen Verkehrs erfordert gut strukturierte Verkehrsunternehmen. Die maximale Attraktivitätssteigerung stellt sich ein, wenn alle Stufen der Wertschöpfungskette von Fahrzeugbeschaffung und Infrastrukturbewirtschaftung über Marketing und Tarifierung bis hin zur Fahrplanung und Produktion **permanent unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten neu definiert und geprüft** werden müssen. Die DB tritt dafür ein, den Einfluss und die Verantwortung des öffentlichen Sektors auf ein notwendiges Maß zu beschränken und somit das unternehmerische Handeln in allen Stufen der Wertschöpfungskette zu fördern.

Unternehmerisches Handeln fördern

Verstärkte unternehmerische Eigenverantwortung ist auch zur **Verbesserung des integrierten Charakters öffentlicher Verkehrsdienste** erforderlich. Die ganzheitliche Bedienung eines Verkehrsgebietes führt zu einem **verbesserten Angebot für Fahrgäste** und zu einer erhöhten Wirtschaftlichkeit des Systems. Deshalb sollte die integrierte Planung, Vermarktung und Produktion der Verkehrsnetze durch ein integriertes Verkehrsunternehmen oder einen zu diesem Zweck gebildeten Zusammenschluss von Unternehmen unterstützt werden. Ziel muss die Gewährleistung eines hochwertigen ÖPNV-Angebots zu einem angemessenen Preis sein. Möglichkeiten der Zusammenarbeit sollten daher genutzt werden.

Die DB plädiert dafür, integrierte Verkehrsangebote nicht durch **regulatorische oder vergabetechnische Beschränkungen** zu beeinträchtigen. Auf EU-Ebene könnte im Hinblick auf integrierte Verkehre ein Best Practice-Austausch ins Leben gerufen werden. Zudem könnte die Kommission in einer unverbindlichen Empfehlung die Bedeutung integrierter Verkehre hervorheben und nationale Behörden auffordern, ihre Aufgabenträgerstrukturen gegebenenfalls besser aufeinander abzustimmen. Dem Einstieg privater Verkehrsunternehmen bei öffentlichen Betreibern zur Steigerung der Effizienz und Vorbereitung auf verstärkten Wettbewerb sollten keine Hindernisse entgegenstehen.

Einstieg Privater bei öffentlichen Unternehmen nicht behindern

9 Beschäftigungspolitik vertiefen

Der Beschäftigungspolitik wird in der Mitteilung nicht die erforderliche Aufmerksamkeit gewidmet. Ein hohes Niveau des Arbeits- und Gesundheitsschutzes für die Mitarbeiter ist ein unternehmerisches und personalpolitisches Anliegen der DB und anderer Verkehrsunternehmen. Der Eisenbahnsektor verfügt im verkehrsträgerübergreifenden Vergleich über hohe Sicherheits- und Sozialstandards. Der **Schwerpunkt** europäischer Maßnahmen sollte auf der **Einhaltung** von bestehenden **gesetzlichen Regelungen** und **Sozialstandards** sowie der Verbesserung von Bestimmungen liegen, die den **Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern** aber insbesondere auch **zwischen** den verschiedenen **Mitgliedstaaten** beeinträchtigen können.

Personelle Seite des Binnenmarktes nicht vernachlässigen

Außerdem sollte die EU den demografischen Herausforderungen unter der Überschrift „Schutz und Entwicklung des Humankapitals“ mehr Bedeutung verleihen und Initiativen des Sektors zur Bewältigung dieser Herausforderung aktiv unterstützen. Der Dialog mit den Sozialpartnern und die sozialverträgliche Ausgestaltung von notwendigen Umstrukturierungsmaßnahmen ist Teil der Unternehmenspolitik der DB. Die DB unterstützt den sozialen Dialog auf Unternehmens- und europäischer Ebene, in dem diese Fragen konstruktiv diskutiert werden.

Sozialer Dialog wird unterstützt

Liberalisierung darf nicht zu einem reinen Lohnwettbewerb führen und sollte daher - unter Berücksichtigung der unternehmerischen Gestaltungskräfte - durch geeignete Instrumente, z.B. der Tarifparteien, flankiert werden. Die Kommission könnte über einen europäischen Best Practice - Dialog, z.B. im Hinblick auf Flächentarifverträge, zu geeigneten Rahmenbedingungen und einer größeren Akzeptanz der Liberalisierung beitragen.

Kein Lohnwettbewerb