

## Positionspapier Eisenbahnpolitik

### *Positionen der Stahlindustrie in Deutschland*

Die Stahlindustrie ist in hohem Maße auf einen effizienten und leistungsfähigen Schienengüterverkehr angewiesen. Um mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und damit Logistikvorteile zu nutzen und zugleich CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken, sind aus Sicht der Stahlindustrie dringend entschlossene Maßnahmen in mehreren Handlungsfeldern erforderlich. Von großer Bedeutung ist eine weitere Aufstockung der Infrastrukturinvestitionen sowie eine wirksame Beschleunigung der Planungsprozesse. Zudem müssen technische Modernisierung und Digitalisierung gezielt vorangetrieben und der regulatorische Rahmen entsprechend angepasst werden. Besondere Bedeutung kommt für die Stahlindustrie der nachhaltigen Stärkung des Einzelwagenverkehrs zu. Das Förderprogramm zur Reduzierung der Trassenpreise ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Um das System langfristig zu sichern, sind jedoch weitergehende Maßnahmen notwendig.

### Hintergrund

- 50 % der Transportmengen der Stahlindustrie in Deutschland werden seit Jahrzehnten stabil auf der Schiene befördert. Daher ist ein **effizienter und leistungsfähiger Schienengüterverkehr** von herausragender Bedeutung für die **Stahlindustrie** und für stahlbasierte Wertschöpfungsketten.
- Für die Erreichung der klimapolitischen Ziele ist es zudem nötig, dass **mehr Verkehr auf die Schiene** verlegt wird. Die Stahlindustrie als einer der größten Verlagerer würde hierzu gerne ihren Beitrag leisten. Dem stehen jedoch erhebliche **Kapazitätsengpässe** und **Qualitätsmängel** beim Verkehrsträger Schiene entgegen.
- Die Politik muss die bestehenden Probleme zügig angehen. Wichtige positive Schritte zur Stärkung der Güterbahnen sind durch den **Masterplan Schienengüterverkehr** und insbesondere die darin enthaltene **starke Absenkung der Trassenpreise** bereits auf den Weg gebracht worden. **Weitere Maßnahmen** müssen jedoch folgen. Dies betrifft insbesondere die Handlungsfelder Schienengüterverkehrsinfrastruktur, Einzelwagenverkehr, Veränderungen im regulatorischen Rahmen und Digitalisierung/Automatisierung. Eine durchgreifende Modernisierung des Schienengüterverkehrs erfordert substanzielle öffentliche Investitionen in verschiedenen Bereichen. Perspektivisch ist auch eine europaweit koordinierte Modernisierungsinitiative geboten.

## Modernisierung der Schienengüterverkehrsinfrastruktur: Deutliche Aufstockung der Investitionen des Bundes notwendig

- Der **Zustand des Schienennetzes** ist zurzeit unbefriedigend: Unzureichende Investitionen in die Instandhaltung über lange Zeiträume haben zu einem hohen **Sanierungsstau geführt**. **Aus- und Neubauprojekte verzögern** sich zudem aufgrund langwieriger **Planungsverfahren** und z. T. **fehlender Mittel** erheblich. Die Stahlindustrie sieht mit Sorge das Risiko einer **kurzfristigen Sperrung wichtiger Eisenbahnbrücken** aufgrund von **Instandhaltungsmängeln**.
- Um die Infrastrukturprobleme anzugehen, müssen die **Investitionen des Bundes in die Schieneninfrastruktur** spürbar ausgeweitet werden. Zwar ist eine erhebliche **Aufstockung** der Investitionen geplant. Unter **Berücksichtigung der Preisentwicklung** für Bauleistungen ist jedoch zu befürchten, dass die Investitionen noch **immer zu niedrig** sind, um deutlich mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagern zu können. Notwendig bleiben **bedarfsgerechte Investitionen** in die **Erhaltung** der Schienenwege, die **Beseitigung des aufgestauten Sanierungsbedarfs**, ein bedarfsgerechter **Neu- und Ausbau** des Schienennetzes und eine **Anpassung an moderne Technologien**.
- Auch müssen die oft extrem **langwierigen Planungsverfahren** für Neu- und Ausbauprojekte wirksam beschleunigt werden.

## Einzelwagenverkehr: Reduzierung der Trassenpreise nur ein erster Schritt

- Einzelwagen- und Wagengruppenverkehre sind für eine **wettbewerbsfähige Stahlindustrie** am Standort Deutschland **unverzichtbar**: **Beinahe jede zweite per Bahn versandte Tonne** der Stahlindustrie wird im **Einzelwagenverkehr** befördert.
- Es ist für Güterbahnen im Einzelwagenverkehr jedoch zurzeit **sehr schwer, Profitabilität zu erreichen**. **Gleisanschlüsse und Einzelwagenverkehre** in Europa werden immer weiter **reduziert**.
- Das **Förderprogramm des Bundes zur Reduzierung der Trassenpreise** stellt eine wirksame Entlastung der Güterbahnen dar. Es sind jedoch **weitergehende Schritte** nötig, um das System zu sichern und mittelfristig die **Voraussetzungen für deutliches Wachstum im Einzelwagenverkehr** zu schaffen. Kurzfristig sollte der Bund ein eindeutiges **Bekenntnis zum Erhalt der Betriebsform Einzelwagenverkehr** abgeben, einschließlich einer akzeptablen **Flächenabdeckung** mit Gleisanschlüssen als Teil der **Daseinsvorsorge**. Auf diese Weise bestünde **Investitionssicherheit** für alle Beteiligten der Transportkette sowie für potenzielle Neukunden.
- Ferner muss sichergestellt werden, dass der **Einzelwagenverkehr wirtschaftlich betrieben werden** kann. Mögliche Optionen sind z. B. eine **Senkung der Anlagenpreise**, eine **Reduzierung der energiepolitischen Belastungen** oder ein ausreichend hohes **Förderprogramm** für Einzelwagenverkehre im Nahbereich, etwa nach österreichischem Vorbild.
- Mittel- und langfristig müssen die großen Potenziale genutzt werden, die **Digitalisierung und Automatisierung** gerade für Verkehre auf der letzten Meile und beim Rangieren bieten. Auch muss die **Interoperabilität der großen Einzelwagensystem-Betreiber** wesentlich **verbessert** werden. Wichtig sind ferner eine **offene und pragmatische Zusammenarbeit aller Eisenbahnverkehrsunternehmen** zur optimierten Nutzung ihrer Ressourcen und eine durchgreifende **Verbesserung** der heute sehr problematischen

**Prozesse zur Errichtung eines Gleisanschlusses**, auch durch ein besser nutzbares **Gleisanschluss-Förderprogramm**.

### **Digitalisierung und technische Modernisierung**

- **Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung der Antriebe** werden die **Verkehrsmärkte** in den kommenden Jahren **massiv verändern**. Das System Schiene ist wesentlich **einfacher zu automatisieren** als der Straßenverkehr, bei der **Elektrifizierung** hat die Schiene sogar einen großen **Vorsprung**. Wenn allerdings **Innovationen** wegen **fehlender Mittel**, europaweiter **Harmonisierung** und **starrer Vorgaben** versanden, ist die **Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen** in großer Gefahr. Eine Schlüsselinnovation ist hierbei die Ablösung der antiquierten Schraubenkupplung durch die **Digitale Automatische Kupplung**.
- Das **Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“** zur Forschungsförderung ist von zentraler Bedeutung. Es ist dringend erforderlich, die geplanten Mittel des Bundes bereits **ab 2020 in voller Höhe bereitzustellen**.
- Perspektivisch wird eine **durchgreifende Modernisierung des Schienengüterverkehrs in Europa** nicht ohne **substanzielle Investitionshilfen des Bundes** und der **übrigen EU-Länder** umsetzbar sein.

### **Regulatorischen Rahmen anpassen**

- Der **rechtlich-regulatorische Rahmen des Schienengüterverkehrs** muss **technisch modernisiert** und sorgfältig auf **Ineffizienzen** überprüft werden, da er heute einen gravierenden **Wettbewerbsnachteil** gegenüber anderen Verkehrsträgern darstellt.
- Beim Verkehrskonzept **„Deutschland-Takt“** muss der **Schienengüterverkehr** gleichwertig und mit ausreichenden Reserven **berücksichtigt** werden, da die künftige Nachfrage im Güterverkehr schwieriger prognostizierbar ist als im Personenverkehr.
- Die **Güterbahnen** müssen auch ihre **eigenen Strukturen durchgängig effizient ausgestalten**, um dem **Kunden** eine **möglichst hohe Leistungsqualität**, insbesondere eine **hohe Zuverlässigkeit** zu bieten.