

Positionspapier der WV Stahl

Eisenbahnpolitik: Wichtige Weichenstellungen stehen an

Kernpositionen:

Die Stahlindustrie in Deutschland als wichtigster Verloader auf der Schiene ist auf einen **effizienten und zuverlässigen Schienengüterverkehr** zwingend angewiesen.

Die Politik hat sich **ehrgeizige Ziele** für einen stark wachsenden Schienengüterverkehr gesetzt: Der Verkehrsträger soll einen wesentlichen Beitrag liefern zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich. Hierzu müssen jedoch **in den kommenden vier Jahren entscheidende Weichenstellungen** auf nationaler und europäischer Ebene vorgenommen werden.

Die **Schieneinfrastruktur in Deutschland** ist in qualitativ eher schlechtem Zustand, zudem können dringende Aus- und Neubauvorhaben oft nur schleppend umgesetzt werden. Wichtig sind eine dauerhaft bedarfsgerechte Finanzierung der Schienenwege und eine durchgreifende Beschleunigung der oft hochkomplexen Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Das Segment des **Einzelwagenverkehrs** ist gerade für die Stahlindustrie von besonders großer Bedeutung. Diese Betriebsform ist klimapolitisch wie auch für die Logistik in der Wertschöpfungskette von großer Bedeutung und muss durch geeignete Förderprogramme dauerhaft gesichert werden.

Vordringlich ist auch die **technische Modernisierung**, hier besteht zum Teil großer Nachholbedarf. Digitalisierung und Automatisierung bieten große Chancen, müssen aber konsequent gefördert und umgesetzt werden. Schlüsselinnovation ist die Digitale Automatische Kupplung, die möglichst zügig europaweit eingeführt werden muss. Auch muss die Forschungsförderung im Bereich des Schienengüterverkehrs ausreichend dotiert werden.

Aktuelle Situation

Die **Stahlindustrie in Deutschland** befördert seit Jahrzehnten über die Hälfte ihrer Transportmengen auf der Schiene. Ein **effizienter und leistungsfähiger Schienengüterverkehr** ist daher gerade für die Stahlindustrie in Deutschland und für stahlbasierte Wertschöpfungsketten von herausragender Bedeutung.

Um die ehrgeizigen klimapolitischen Ziele im Verkehrsbereich erreichen zu können, muss künftig ein deutlich größerer Anteil der Verkehre über die Schiene abgewickelt werden. Im „Masterplan Schienenverkehr“ nennt die Politik als Ziel, den **Marktanteil** von 19 % (2019) **bis 2030 auf 25 %** zu erhöhen. Die Stahlindustrie würde hierzu gerne ihren Beitrag leisten, dem stehen jedoch erhebliche **Kapazitätsengpässe** und **Qualitätsmängel** beim Verkehrsträger Schiene entgegen.

Die Politik muss die bestehenden Defizite zügig angehen. Wichtige positive Schritte zur Stärkung der Güterbahnen sind durch die **Masterpläne Schienengüterverkehr** und **Schieneverkehr** bereits zeitnah auf den Weg gebracht worden. Weitere Maßnahmen müssen folgen, zum Beispiel eine weitestmögliche Absenkung der Trassenpreise, um alle Güterbahnen in der

Coronakrise wettbewerbsneutral zu unterstützen. Eine durchgreifende Stärkung und Modernisierung des Schienengüterverkehrs erfordert **substanzielle öffentliche Investitionen** in verschiedenen Bereichen. Perspektivisch ist auch eine Modernisierungsinitiative auf europäischer Ebene geboten.

Neu- und Ausbau von Schienenwegen dauerhaft bedarfsgerecht finanzieren, Brücken und Tunnel zügig sanieren

Das **Schienennetz** ist heute in unbefriedigendem Zustand: Über lange Zeiträume unzureichende Investitionen in die Instandhaltung haben zu einem hohen **Sanierungsstau** geführt. Die Stahlindustrie sieht mit Sorge das Risiko einer kurzfristigen Sperrung wichtiger Eisenbahnbrücken aufgrund von Instandhaltungsmängeln. Zudem verzögern sich **Aus- und Neubauprojekte** erheblich.

Die **Investitionen des Bundes in die Schieneninfrastruktur** müssen den langfristigen Bedarf verlässlich abdecken. Bei der Sanierung von Bahnbrücken konnte bislang gerade einmal der Tiefpunkt des Instandhaltungszustands überwunden werden. Notwendig bleiben bedarfsgerechte Investitionen in die Erhaltung der Schienenwege, die Beseitigung des aufgestauten Sanierungsbedarfs sowie ein bedarfsgerechter Neu- und Ausbau des Schienennetzes. Die Investitionen des Bundes in Schienenwege wurden bereits erheblich erhöht, das erreichte Niveau muss aber weiter aufgestockt und auf diesem Niveau dauerhaft verstetigt werden.

Planungs- und Genehmigungsverfahren wirksam beschleunigen

Der zur Erreichung der ehrgeizigen Wachstumsziele unabdingbare **forcierte Aus- und Neubau von Schienenstrecken** steht allerdings in offenem Widerspruch zu **extrem langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren**. Dies liegt nur vordergründig an substanziellen Engpässen im Bereich des **Planungspersonals**: Das tiefer liegende Problem stellt der überzogene und zeitlich oft unkalkulierbare **administrative Aufwand** dar. Dies ist auch ein gesellschaftliches, besonders deutsches Problem: Abstrakt gesehen befürwortet fast jeder Bürger die stärkere Nutzung von Güterzügen anstelle von Lkw, aber jedes Vorhaben, das lokal zu mehr Güterverkehr auf der Schiene führen könnte, wird von Anwohnern unerbittlich beklagt. An ihrer Seite stehen oft rechtlich privilegierte Umweltverbände, die sich zumeist auf negative lokale Aspekte fokussieren. Dies führt zu **Verzögerungen** wie bei der Strecke Karlsruhe – Basel, einer der wichtigsten Eisenbahnstrecken Europas, bei der die Erweiterung um zwei Gleise bereits in den 1980er Jahren begann und nach aktuellem Stand nicht vor 2040 abgeschlossen sein wird.

Umso wichtiger ist es daher, **Planungs- und Genehmigungsverfahren wirksam zu beschleunigen**. Die Politik hat bereits wichtige erste Schritte eingeleitet, die aber dringend ergänzt werden müssen. Wichtig sind die Einführung von Fristen für Einwendungen (materielle Präklusion) und eine möglichst frühe Fixierung der anwendbaren Rechtslage. Ferner sollte dem Bundestag die Möglichkeit gegeben werden, überlange Planungsverfahren an sich zu ziehen.

Es werden auch **Anpassungen des EU-Rechtsrahmens** erforderlich sein. In diesem Bereich besteht ohnehin Handlungsbedarf: Unter anderem müssen rechtliche Vorgaben für Einwendungsfristen überarbeitet sowie Artenschutzlisten aktualisiert und auf bedrohte Arten fokussiert werden. Hierbei wird in keiner Weise eine materielle Verschlechterung von Umwelt- und Naturschutz angestrebt. Vielmehr muss der Rechtsrahmen effizienter gestaltet werden, um Umsetzungszeiträume für Vorhaben wieder auf ein Niveau zurückzuführen, das mit einer hochentwickelten Industriegesellschaft verträglich ist.

Ohne eine wesentlich **schnellere Realisierung von Neu- und Ausbauprojekten** auf der Schiene werden die ehrgeizigen Wachstumsziele für die Güterbahnen – jedenfalls in Deutschland – an **Infrastrukturengpässen** scheitern.

Einzelwagenverkehr dauerhaft absichern

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. Auch für den Schienengüterverkehr insgesamt ist der Einzelwagenverkehr weiter bedeutend. Es ist für Güterbahnen im Einzelwagenverkehr jedoch zurzeit sehr schwer, unter den bestehenden technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ohne zusätzliche Unterstützung kostendeckend zu arbeiten. Gleisanschlüsse und Einzelwagenverkehre in Europa werden daher immer weiter reduziert.

Das **Förderprogramm des Bundes zur Reduzierung der Trassenpreise** ist eine bedeutende Stellschraube zur Stärkung klimafreundlicher Verkehrsträger und entlastet den Schienengüterverkehr insgesamt. Das Förderprogramm ist ein wichtiger Baustein des Masterplans Schienengüterverkehr und muss dauerhaft gesichert werden. Zur Stützung aller Güterbahnen in der Corona-Krise wird zudem dringend angeregt, kurzfristig die europarechtlichen Möglichkeiten zu einer temporären Reduzierung der Trassenpreise bis auf null vollständig zu nutzen.

Es muss aber darüber hinaus zwingend sichergestellt werden, dass Güterbahnen den **Einzelwagenverkehr wirtschaftlich betreiben** können. Ein wichtiger Schritt ist das **Förderprogramm zur Senkung der Anlagenpreise** ab 2021, zunächst in Höhe von 80 Mio. € pro Jahr. Allerdings ist für die Folgejahre eine schrittweise Reduzierung geplant. Das Förderprogramm muss dringend auf heutigem Niveau verstetigt und bei Bedarf weiter erhöht bzw. um weitere Maßnahmen ergänzt werden. Wichtig ist auch eine akzeptable **Flächenabdeckung mit Gleisanschlüssen** als Teil der Daseinsvorsorge.

Die Stahlindustrie unterstützt, dass **DB Cargo** sich ausdrücklich zu dieser Betriebsform bekennt und dort erstmals seit langer Zeit wieder auf deutliches **Wachstum** setzt.

Auch muss die **Interoperabilität der großen Einzelwagensystem-Betreiber** an den Staatsgrenzen **verbessert** werden. Wichtig ist ferner eine Beschleunigung der heute sehr problematischen **Prozesse zur Errichtung eines Gleisanschlusses**, auch mit Hilfe eines besser nutzbaren Gleisanschluss-Förderprogramms. Das gerade überarbeitete Förderprogramm des Bundes bietet zwar eine deutliche Verbesserung, setzt aber weiterhin langfristige Mengenzusagen voraus, die für im freien Markt tätige Verloader oft nur schwer zu leisten sind.

Digitalisierung und technische Modernisierung

Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung der Antriebe werden die Verkehrsmärkte in den kommenden Jahren massiv verändern (und bieten gerade auch im Einzelwagenverkehr zusätzliche Chancen). 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, erforderlicher europaweiter Harmonisierung und starrer Vorgaben versanden, ist die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen in großer Gefahr.

Schlüsselinnovation ist hierbei die Ablösung der Schraubenkupplung durch die **Digitale Automatische Kupplung (DAK)**. Ohne einen Ersatz für die manuelle Kupplungstechnik aus den Anfangszeiten der Eisenbahn ist eine Digitalisierung und Automatisierung des gesamten Zuges nicht möglich. Hier ist mit dem Bekenntnis der EU-Verkehrsminister zur Einführung der DAK ein wichtiger erster Schritt erfolgt. Entscheidend ist nun, zeitgerecht einen verbindlichen

europaweiten Beschluss zu fassen, den Wagenbestand ab 2023 zügig auf die DAK umzurüsten, und dies mit einer ausreichenden Finanzierung zu hinterlegen. Wichtig ist beispielsweise auch eine zügige Ausrüstung von Loks und Bahnstrecken mit **dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ETCS**.

Von zentraler Bedeutung für die Modernisierung der Güterbahnen ist das **Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“** zur Forschungsförderung. Es ist dringend erforderlich, die geplanten Mittel des Bundes von 100 Mio. € jährlich in voller Höhe bereitzustellen, zumal der Bahnsektor eine 1:1-Kofinanzierung zugesagt hat.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass eine durchgreifende Modernisierung des Schienengüterverkehrs in Europa nicht ohne **substanzielle Investitionshilfen des Bundes und der europäischen Ebene** umsetzbar sein wird.

Handlungsempfehlungen

- Bedarfsgerechte Investitionen in Erhalt, Aus- und Neubau von **Schienenwegen** müssen langfristig sichergestellt und der aufgestaute Sanierungsbedarf bei Brücken und Tunneln zügig abgearbeitet werden.
- **Planungs- und Genehmigungsverfahren** müssen durch geeignete Maßnahmen auf Bundes- und EU-Ebene wirksam beschleunigt werden.
- Das **Förderprogramm für Trassenpreise** sollte temporär aufgestockt werden und die EU-rechtlichen Möglichkeiten voll nutzen, um alle Güterbahnen in der Coronakrise zu unterstützen.
- Es ist wichtig, den **Einzelwagenverkehr** über Förderprogramme dauerhaft abzusichern, daher muss das Anlagenpreisförderprogramm ab 2022 auf dem Niveau von 2021 verstetigt werden.
- Die **technische Modernisierung des Sektors** (Digitalisierung, Automatisierung, Elektrifizierung) muss forciert werden, insbesondere die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung ist vordringlich. Wichtig ist auch eine volle Mittelausstattung des Forschungsförderprogramms „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“.