

Die Top-10-Weichenstellungen des Masterplans Schienenverkehr aus Sicht der Allianz pro Schiene

1. Zielsetzung Personenverkehr: Trotz Corona wird das ambitionierte Ziel der **Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030** bekräftigt. S. 5
2. Zielsetzung Güterverkehr: Erstmals legt sich das Bundesverkehrsministerium auf ein **Marktanteilsziel von „mindestens 25 Prozent bis 2030“** fest (zurzeit 19 Prozent). S. 5
3. Investitionssteigerung Schieneninfrastruktur: die Bundesmittel für Neu- und Ausbauprojekten des Bundesverkehrswegeplans werden „auf mindestens **3 Mrd. Euro pro Jahr mittelfristig**, auf **4 Mrd. Euro pro Jahr bis Ende des Jahrzehnts**“ hochgefahren (zurzeit 1,5 Mrd. Euro pro Jahr). S. 19
4. Senkung der Steuern und Abgaben auf Energie: Bei der „Dreifachbelastung“ aus **Stromsteuer, EEG-Umlage** und Umlagen aus dem **Emissionshandel** soll der Schienenverkehr „durch **Reduzierung**“ entlastet werden. S. 27
5. Entlastung beim Vollkostenansatz bei der Nutzung der Schieneninfrastruktur: EU-rechtlich sind für die Nutzung der Schienenwege Trassenpreise („Schienenmaut“) vorgeschrieben, die mindestens die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (Grenzkosten) abdecken müssen. In Deutschland werden zusätzlich Aufschläge zur Vollkostendeckung erhoben. Nun hat der Bund erkannt: „Die Erhebung von Aufschlägen für den Personenfern- und den Güterverkehr auf der Basis der Markttragfähigkeit ist ökonomisch komplex und schwächt die Schiene im intermodalen Wettbewerb.“ (S. 24) Deshalb soll die Branche „durch **weitergehende Förderung der Trassen-, Stations- und Anlagenpreise**“ entlastet werden. S. 26

6. Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik: **Ab sofort** sollen „alle Investitionen in die Leit- und Sicherungstechnik des Eisenbahnnetzes“ Teil „einer mehr als eine Dekade umfassenden Digitalisierung des Eisenbahnnetzes mit einem **Flächenroll-out von DSTW und ETCS**“ sein. S. 21

7. Neue Finanzierungsinstrumente: Für die Umsetzung verstärkter Investitionen in die Schieneninfrastruktur „wird die Einrichtung einer längerfristigen und gesetzlich verbindlichen **Finanzierungsgrundlage in Form eines Fonds** empfohlen“. S. 16

8. Deutschlandtakt als Masterplan für die Entwicklung der Infrastruktur: Die Infrastrukturplanung soll grundlegend neu ausgerichtet werden. Künftig zählt der Netzgedanke und nicht die Einzelstreckenbetrachtung. Im Deutschlandtakt wird zuerst flächendeckend das verbesserte Angebot für den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene definiert und dann werden daraus Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet. Die Umsetzung des **Deutschlandtakts** „über mehrere Jahresfahrplanperioden“ (S. 23) **soll „mit dem Jahresfahrplan 2022“ starten**. Zur schrittweisen Umsetzung wollen Bund, Länder und der Schienenverkehrssektor gemeinsam unter Federführung des Bundes ein **Etappiierungskonzept** entwickeln. S. 10

9. Schieneverkehr zum Anfassen: Um den Schienenverkehr (noch) stärker in der Mitte der Gesellschaft zu verankern, veranstalten Bund und Sektor **ab 2021 jährlich** einen „**Tag der Eisenbahn**“. Mit einer Fülle von Vor-Ort-Veranstaltungen wird die vielfältige Welt der Eisenbahnen jenseits des „Schiengipfels“ für die Menschen konkret erlebbar. S. 54 + 72

10. Verbindlichkeit durch gemeinsame Umsetzungsgremien: Der Masterplan verschwindet nach der Verabschiedung nicht in der Schublade, sondern soll leben. Zur „kontinuierlichen Evaluation der Maßnahmen und des Umsetzungsprozesses sowie der Erarbeitung von Vorschlägen für die Weiterentwicklung des Masterplans“ wird der **Lenkungskreis** des Zukunftsbündnisses Schiene **weiterarbeiten und dabei von einer** noch zu gründenden „**Gruppe Strategische Umsetzung**“ **unterstützt**. S. 72



Die drei wichtigsten Leerstellen des Masterplans Schienenverkehr aus Sicht der Allianz pro Schiene

1. Der Masterplan Schienenverkehr ist kein Startschuss für eine umfassende Verkehrswende. Der Diskussionsprozess war von vornherein so angelegt, dass der Schienensektor sich aus sich selbst heraus verbessern sollte – gerne auch mit Hilfe der Politik. Diese Verbesserungen sollten aber nicht zu Lasten anderer (Verkehrsträger) gehen. Damit reiht sich der Masterplan Schienenverkehr ein in die seit Jahren vom Bundesverkehrsministerium verfolgte Grundlinie, Innovationen mit Steuergeld anzureizen und Verkehr zu fördern. Die Allianz pro Schiene ist diesen Weg beim Masterplan Schienenverkehr mitgegangen, weil der Schienenverkehr nicht allein teurer werden darf, wenn die konkurrierenden Verkehrsträger immer billiger werden. Weil andere Verkehrsträger beim Masterplan Schienenverkehr weitestgehend ausgeblendet wurden, ist der Masterplan Schienenverkehr kein Startschuss für eine umfassende Verkehrswende. Notwendig gewesen wäre ein Masterplanprozess, der die Bahnen zum Mittelpunkt der Verkehrspolitik macht.
2. Keine Verzahnung mit der Nationalen Plattform Mobilität. Die Allianz pro Schiene ist sowohl in der vom Kabinett am Anfang der Legislaturperiode eingesetzten Regierungskommission Verkehr („Arbeitsgruppe Klimaschutz und Verkehr“ der Nationalen Plattform Mobilität) als auch in allen Gremien des „Zukunftsbündnisses Schiene“ vertreten, welches den „Masterplan Schienenverkehr“ erarbeitet hat. Daher können wir die inhaltliche Abstimmung und Verzahnung beider Prozesse durch die Bundesregierung gut beurteilen. Ergebnis: Praktisch gleich null.
3. Keine Debatte über Struktur oder Ziele der Deutschen Bahn AG. Die Deutsche Bahn bewirtschaftet als bundeseigenes Unternehmen 90 Prozent der Schieneninfrastruktur in Deutschland, betreibt fast die Hälfte des Schienengüterverkehrs in Deutschland und ist mit Abstand Marktführer im Schienenpersonenverkehr. Ziele und Struktur des bundeseigenen Unternehmens waren in dem 25 Jahre nach der Bahnreform gestarteten unternehmensübergreifenden Masterplan-Prozess außen vor, was aus Sicht der Allianz pro Schiene richtig war. Dennoch: Es ist eine Leerstelle, die an anderer Stelle und zu einem anderen Zeitpunkt noch gefüllt werden muss.

Allianz pro Schiene, 30. Juni 2020

