

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

Jahrespressekonferenz

14. April 2015

Steigenberger Hotel am Kanzleramt Berlin

Axel Schuppe

**Geschäftsführer des Verbandes
der Bahnindustrie in Deutschland**

Es gilt das gesprochene Wort!

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

nachdem Ihnen unser Präsident einen detaillierten Einblick in die aktuelle wirtschaftliche Lage unserer Industrie gegeben hat, möchte ich meine Ausführungen mit einem nicht nur für unsere Industrie sehr wichtigen Marktsegment beginnen – dem Schienenpersonennahverkehr in Deutschland, kurz SPNV genannt.

1. Regionalisierungsmittel

>> Folie: „Bisherige und notwendige künftige Höhe der Regionalisierungsmittel“, siehe separate Unterlagen

Mit großer Sorge verfolgen wir die aktuelle politische Diskussion zu den Regionalisierungsmitteln. Bereits im letzten Jahr hätte die gesetzlich geforderte Neufassung der Mittelzuweisung nach dem Regionalisierungsgesetz abgeschlossen sein sollen. Dazu ist es bis heute bedauerlicherweise nicht gekommen. Stattdessen hat das Bundesfinanzministerium eine Entscheidung über die weitere Mittelzuteilung immer wieder hinausgezögert und erst im Dezember 2014 lediglich eine Verlängerung um ein Jahr mit einer Erhöhung um 1,5 Prozent auf 7,4 Milliarden Euro zugesagt. Es schreibt damit die nach wie vor gültigen Regelungen lediglich fort, was die seit Jahren bestehende Unterfinanzierung des SPNV in Deutschland weiter verschärft.

Zugleich kündigte das Ministerium an, das Thema nur im Paket mit anderen Bundes-Länder-Finanzierungsfragen verhandeln zu wollen und kommt damit einer Vereinbarung der Großen Koalition nach. Die Regionalisierungsmittel drohen damit endgültig zur Manövriermasse zwischen Bund und Ländern zu werden. Eine tragfähige Entscheidung rückt in weite Ferne.

Durch dieses Taktieren geht die Planungssicherheit für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste verloren, mit verheerenden Folgen: Im laufenden Jahr stehen bei zahlreichen Betrieben Verkehrsbestellungen an – Investitionen, die ohne eine sichere Finanzierungsperspektive nicht umzusetzen sind. Anstatt den SPNV entsprechend der kontinuierlich steigenden Nachfrage auszubauen, werden die Unter-

nehmen wegen der unsicheren Finanzierung die Verkehrsangebote einschränken und Verkehrsleistungen abbestellen müssen. Das Nachsehen haben all jene Menschen, die den SPNV nutzen wollen oder darauf angewiesen sind. Diese Fahrgäste drohen dem SPNV auf Dauer verloren zu gehen.

Hinzu kommt: Die bisher zur Verfügung gestellten Mittel reichen schon lange nicht mehr aus, um die steigenden Kosten der SPNV-Betreiber zu decken. So müssen die Unternehmen beispielsweise jedes Jahr mehr Gebühren für die Nutzung von Trassen und Stationen zahlen. Zusammen mit den Energiekosten verzehren Trassen- und Stationspreise inzwischen etwa 50 Prozent der Regionalisierungsmittel. Während die entsprechenden Entgelte zwischen 2002 und 2012 um 37 Prozent gestiegen sind, wurden die Regionalisierungsmittel lediglich um insgesamt fünf Prozent angehoben.

Im Zuge einer Neuregelung gilt es daher, die Mittel angemessen aufzustocken, um die seit Jahren existierende Unterfinanzierung zu beenden. Laut einem Gutachten der Verkehrsministerkonferenz benötigt der SPNV jährliche Regionalisierungsmittel in Höhe von 8,5 Milliarden Euro, um auch in Zukunft attraktive und leistungsfähige Angebote verfügbar machen zu können. Eine Aufstockung der Mittel um zunächst 1,1 Milliarden Euro ist deshalb dringend geboten. Um die steigenden Trassen-, Stations- und Energiepreise abzufangen, reicht die bislang vorgesehene jährliche Dynamisierung der Mittel um 1,5 Prozent längst nicht mehr aus. Sie sollte künftig mindestens zwei Prozent betragen.

Der weiter wachsende Schienenpersonennahverkehr ist das Rückgrat der Mobilität in Deutschland. Heute befördern die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit attraktiven und modernen Regionalzügen täglich rund 27 Millionen Menschen. Insbesondere in ländlichen Regionen ist der SPNV die Voraussetzung für Mobilität und ein entscheidender Faktor für die wirtschaftlich erfolgreiche Entwicklung der Regionen. Darüber hinaus ist der Schienenpersonennahverkehr auch ein nicht zu unterschätzendes Geschäftsfeld der Bahntechnikhersteller in Deutschland, die mit innovativen und modernen Zuggenerationen einen wichtigen Beitrag für seine Attraktivität leisten.

Der Bund darf sich hier nicht seiner Verantwortung entziehen. Zu Recht hat der Bundesrat im November 2014 einen eigenen Gesetzentwurf vorgelegt, der eine Aufstockung der Regionalisierungsmittel auf 8,5 Milliarden Euro pro Jahr und eine Dynamisierung von immerhin zwei Prozent vorsieht. Nun ist es an der Großen Koalition, sich endlich zu einem leistungsfähigen SPNV, zu nachhaltiger, klimafreundlicher Mobilität und zur industriepolitischen Bedeutung der Bahnindustrie in Deutschland zu bekennen.

2. Fernlinienbusse

>> Folie: „Fernlinienbusverkehr erfordert politische Korrekturen: Einführung von Bus-Maut ist Grundlage für faireren Wettbewerb und dringend geboten“, siehe separate Unterlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich komme nun zu meinem zweiten Anliegen – einem Wettbewerbsthema, das zunehmend an Brisanz gewinnt. So ist in der letzten Zeit immer wieder von einem regelrechten Boom des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland zu lesen. Und in der Tat belegen nun erstmals offizielle Zahlen des Statistischen Bundesamtes, dass die Linienfernverkehre mit Omnibussen seit der Liberalisierung zum 1. Januar 2013 drastisch zunehmen.

Im Jahr 2013 beförderten Fernlinienbusse über acht Millionen Fahrgäste. Das entspricht einem Wachstum gegenüber dem Jahr 2012 von 180 Prozent. Vorläufige Ergebnisse für das Jahr 2014 sehen die Zahl der Fahrgäste in Fernbussen bei 17 bis 19 Millionen, was einem weiteren Wachstum von über 130 bis 150 Prozent entspricht. Das Wachstum setzt sich also unzweifelhaft fort, während im Fernverkehr auf der Schiene die Zahl der Fahrgäste um 1,8 Prozent zurückging.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Wettbewerb ist gut. Er ist das in vielen Fällen notwendige Regulativ, um Angebote zu verbessern und der Nachfrage von Marktbedürfnissen entsprechen zu können. Vo-

raussetzung dafür ist jedoch, dass Wettbewerb auch unter fairen Bedingungen ablaufen kann. Hier haben wir mit Blick auf den neuen Marktakteur der Fernlinienbusse unsere berechtigten Zweifel. – Warum?

Während jeder IC- und Regionalzug eine Schienenmaut in Form der Trassenpreise und Stationsentgelte bezahlen muss, sind Fernlinienbusse von Straßenbenutzungsgebühren vollständig befreit. Die Zahlen für das letzte Jahr belegen eindrucksvoll, welches Missverhältnis hier besteht. Der Schienenfernverkehr der DB AG zahlte allein an Trassengebühren 832 Millionen Euro, die Fernlinienbusse null Euro.

Wir halten diese ungleichen Wettbewerbsbedingungen für einen groben verkehrs- und finanzpolitischen Webfehler. Warum die seit 2013 nunmehr auf deutschen Autobahnen fahrenden Busse von einer Mautzahlung befreit sind, ist schlicht nicht nachvollziehbar, ebenso wie die Tatsache, dass diese ungleichen Wettbewerbsbedingungen zu Lasten der Schiene nicht zum Gegenstand einer kritischen öffentlichen Diskussion werden. Schließlich ist es gerade auch die Abwesenheit von Wegekosten, die es den Fernlinienbussen ermöglicht, mit Dumping-Preisen aufzutreten, die insbesondere zu Fahrgastverlusten auf der Schiene führen.

Dabei beschränkt sich die Ungleichbehandlung bei Weitem nicht nur auf die Nutzung der öffentlichen Infrastruktur. Ungleich werden Züge und Busse auch in Bereichen der Zulassung und Beförderungsstandards behandelt. So gelten für den Schienenverkehr deutlich strengere Regeln, was zum Beispiel die Barrierefreiheit und Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität angeht. Züge müssen zwingend mit WC-Anlagen ausgestattet sein, die mit einem Rollstuhl befahrbar sind und darüber hinaus höchsten hygiene- und versorgungsrechtlichen Standards entsprechen. Ohne diese kostspielige technische Ausstattung gibt es keine Zulassung. Im Bus hingegen genügt mitunter eine einfache Chemietoilette. Das sind beispielhafte Anforderungen, die zwangsläufig zu einer ökonomischen Benachteiligung des Schienenverkehrs gegenüber dem Fernlinienbus führen.

Es bleibt festzuhalten: Wettbewerb ist gut und zu begrüßen – wenn er fair gestaltet ist. Für den Wettbewerb im Fernverkehr auf Straße und Schiene sehen wir dagegen

dringenden politischen Handlungsbedarf. Es gilt hier nachzubessern und eine entsprechende Maut für Fernlinienbusse einzuführen und für vergleichbare Beförderungsmindeststandards zu sorgen, um eine größere Chancengleichheit im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern herzustellen.

3. ETCS-Ausrüstung der Korridore

>> Folie: „ETCS-Ausrüstung in Deutschland mit zwei Geschwindigkeiten: für neue Züge und Lokomotiven zwar verpflichtend, Streckenausrüstungen aber deutlich zu langsam“, siehe separate Unterlagen

Meine Damen und Herren, ich komme zu meinem dritten und abschließenden Thema. Es geht um die Ausrüstung der transeuropäischen Korridore mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS. Wir hatten das Thema in vergangenen Pressekonferenzen immer wieder angesprochen und informieren Sie heute gerne über den aktuellen politischen Sachstand:

Für neue Züge und Lokomotiven mit Erstzulassung ab 1. Januar 2015 sieht der Gesetzgeber nun die sogenannte Ausrüstungsverpflichtung mit ETCS vor, wenn sie auf dem TEN-Netz verkehren oder es tangieren. Dabei umfasst das TEN-Netz längst nicht nur die insgesamt vier europäischen Schienenverkehrskorridore, die durch Deutschland führen. Das TEN-Netz erstreckt sich in Deutschland vielmehr auf fast das gesamte Hauptstreckennetz. Das bedeutet, dass alle diese Schienenfahrzeuge mit entsprechenden Bordgeräten ausgestattet sein müssen – auch ein Regionalzug, der überwiegend eine Nebenstrecke befährt aber als Haltepunkt beispielsweise den Hamburger Hauptbahnhof hat. Jedes Zugsicherungssystem setzt dabei ein Zusammenspiel aus Bordgerät und streckenseitiger Infrastrukturausrüstung voraus.

Nach unserem Kenntnisstand wird jedoch der erste Korridor erst im Jahr 2022 mit vollständig streckenseitigem ETCS befahrbar sein. Es handelt sich dabei um den Korridor A, der in Deutschland von Emmerich bis Weil am Rhein führt. Ursprünglich hatte sich Deutschland gegenüber der EU verpflichtet, den durch Deutschland ver-

laufenden Streckenabschnitt bis 2015, also Ende dieses Jahres, vollständig mit der neuen Leit- und Sicherungstechnik auszurüsten. Wenn nun auch mit deutlicher Verzögerung, so erscheint das aktuelle Ausrüstungskonzept sehr konsequent. Denn es schließt sämtliche Umfahrungs- und Entlastungsstrecken mit ein. Wir können erkennen, dass es die Bundesregierung nun ernst meint mit der längst überfälligen Infrastrukturausrüstung. Das begrüßen wir.

Dennoch: Das neue rollende Material wird der Infrastruktur deutlich voraus sein, bedauerlicher Weise ohne, dass die fortschrittliche Technologie ihren vollen Nutzen entfalten kann. Insofern appellieren wir nachdrücklich an die Bundesregierung, die notwendigen Finanzmittel für die infrastrukturseitige ETCS-Ausrüstung nachhaltig zu sichern und keinen weiteren Aufschub zu dulden. Unser Präsident ist seiner Rede bereits auf das nach wie vor unbefriedigende Inlandsgeschäft unser Unternehmen mit Infrastrukturausrüstungen eingegangen. Wir erhoffen uns nicht zuletzt auch durch die anstehende Korridorausrüstung einen spürbaren positiven Effekt in den Auftragsbüchern unserer Mitgliedsunternehmen.

Ein spezieller Titel für „Aufrüstung der Stellwerks- und Bahnübergangstechnik“ aus dem Sonderinvestitionsprogramm Verkehr mit einer Laufzeit von 2015 bis 2017 könnte hier eine gute Grundlage für eine beschleunigte Korridorausrüstung mit ETCS bilden.

>> Folie: „Zusammenfassung“, siehe separate Unterlagen

Meine Damen und Herren, ich fasse meine Themen noch einmal zusammen.

1. Die Revision des Regionalisierungsgesetzes ist überfällig. Die Bundesregierung ist gefordert, noch in diesem Jahr für Klarheit über die künftigen Regionalisierungsmittel zu sorgen. Eine Aufstockung und eine langfristige Festschreibung der Mittel auf 8,5 Milliarden Euro mit einer jährlichen Dynamisierung von mindestens zwei Prozent sind geboten, um Eisenbahnverkehrsunternehmen, Herstellern und Fahrgästen wieder Planungssicherheit zu geben.

2. Der ungleiche Wettbewerb der Verkehrsträger im öffentlichen Fernverkehr erfordert politische Korrekturen. Ein erster Schritt kann folgerichtig nur die Einführung einer Straßenmaut für Fernbusse sein, um das bestehende Ungleichgewicht zu Lasten der Schiene zumindest ansatzweise auszugleichen.
3. Bei der ETCS-Ausrüstung der transeuropäischen Korridore, die durch Deutschland führen, darf es keinen weiteren Aufschub geben. Wie bereits erwähnt gilt für das rollende Material bereits seit Anfang dieses Jahres eine Ausrüstungsverpflichtung mit ETCS. Damit sich die privaten Investitionen bei Lokomotiven und Zügen entfalten, müssen die staatlichen Infrastrukturmittel nun nachhaltig gesichert und zügig investiert werden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, damit schließe ich meine Ausführungen und danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. Gerne stehen unser Präsident, Herr Dr. Martin Lange und ich Ihnen nun für Ihre Fragen zur Verfügung.