

MAGAZIN
PRIVATBAHN

P R I V A T B A H N

MAGAZIN

| TECHNIK | LOGISTIK | UNTERNEHMEN | VERKEHRSPOLITIK |

DAS
BUSINESS
MAGAZIN

DER BAHN
BRANCHE



Reinhard Müller
SGFFG: Zukunftsvision oder
Bedrohung?

Seite 4



Bernd Althusmann
Verkehrspolitische Vernunft
walten lassen

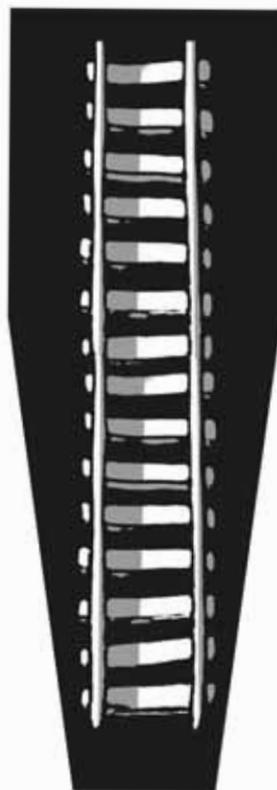
Seite 8



Carsten Hein
NE-Netz: Wertvoller Teil des
Systems Schiene

Seite 10

AUSGEBREMST



**Gefährdet die Novelle des
Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes
das NE-Netz?**

Informieren? – Abonnieren!

Mit einem Abonnement des Privatbahn Magazins kommen alle aktuellen Nachrichten und Hintergrundinformationen aus der europäischen Bahnbranche alle zwei Monate direkt zu Ihnen nach Hause oder in Ihr Unternehmen. So verpassen Sie kein Heft und sind mit Sicherheit gut informiert.

Als Dankeschön schenken wir Ihnen ein Brillenputztuch – für klare Sicht und mehr Transparenz!



Wir sind auf jedem Weg für Sie erreichbar:

+49 5820 970 177-21

+49 5820 970 177-20

abo@privatbahn-magazin.de

www.privatbahn-magazin.de

Jetzt abonnieren!



Gegensteuern!



Das Privatbahn Magazin versteht sich als die Plattform der Branche, auf der relevante Themen präsentiert und diskutiert werden. Mit der hier vorliegenden Sonderausgabe reagieren wir auf die geplante Novellierung des Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetzes (SGFFG). Was bedeutet die geplante Novellierung für die Bahnbranche? Umfassende Antworten liefern die Experten in diesem Heft.

Fast unter Ausschluss der Öffentlichkeit soll das SGFFG eine Neuerung erfahren, die wichtige Teile der deutschen Infrastruktur bedroht. Sollten die geplanten Änderungen vollzogen werden, gälten für Strecken der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen plötzlich dieselben Auflagen wie für Strecken des übergeordneten Netzes. Die daraus resultierenden Mehrkosten würden jede Möglichkeit der betreibenden Privatbahnen sprengen. Die Folge: Verlust wichtiger Infrastruktur des Systems Schiene und eine Verlagerung von Verkehren auf die Straße.

Eine solche Novellierung schadet dem Güterverkehr insgesamt und damit der gesamten Volkswirtschaft. Eine solche Politik liegt nicht im Interesse der Bahnbranche, nicht im Interesse einer immer klimabewussteren Gesellschaft und erst recht nicht im Interesse von Bundes- und Landespolitik, denn die Novellierung des SGFFG liegt auf konträrem Kurs zum Masterplan Schienengüterverkehr und zum Schienenpakt.

Unser Anliegen ist es, in dieser Sonderausgabe darzulegen, was das SGFFG ist, wie es verändert werden soll und welche Folgen sich daraus für die gesamte Branche ergeben. Die Statements wichtiger Player unserer Branche machen deutlich, worum es geht und wie man gegensteuern kann.

Ihr



Dennis Tesch
im Namen der Redaktion



Ein Auslaufmodell: Die NE-Eisenbahninfrastruktur in der Fläche gewährleistet Zugangsmöglichkeiten zum Eisenbahnnetz.

Infrastruktur der NE-Bahnen und EU-Recht

Zukunftsvision oder Bedrohung?

Gehören alle Eisenbahninfrastrukturen zum übergeordneten Netz? Gelten für alle Strecken die gleichen Regeln? Darüber streitet man seit Jahren, insbesondere zwischen der EU und Deutschland. Dieser Streit geht nun mit der Novelle des SGFFG in eine neue Phase – die eine verheerende Konsequenz mit sich bringen könnte. Reinhard Müller erklärt für das Privatbahn Magazin, wo die brisante Gefahr liegt.

Bisher sind die Eisenbahninfrastrukturen der meisten der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) in Deutschland nicht dem europäischen Regelwerk unterworfen. Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit sowie der Richtlinie 2004/50/EG über die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems bestand jedoch Uneinigkeit darüber, ob die Eisenbahninfrastrukturen der NE in Deutschland dem europäischen Rechtsregime unterworfen werden sollen. Die Ausnahmen der aktuellen Sicherheits- und der geltenden Interoperabilitätsrichtlinie wurden durch Paragraph 2b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes umgesetzt. Die Eisenbahninfrastrukturen der NE fallen unter diese Ausnahme. Die EU-Kommission hat wegen

dieser Umsetzung ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Sie argumentiert dem Vernehmen nach, dass so die Interoperabilität der Fahrzeuge gefährdet und der freie Zugang zum Eisenbahnnetz eingeschränkt werden könnte. Sie vertritt die Auffassung, dass alle Eisenbahninfrastrukturen zum übergeordneten Netz gehören, auf die Fahrzeuge aus dem übrigen Netz übergehen. Nun scheint diese Auseinandersetzung in eine neue Phase einzutreten. Mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz) soll im Deutschen Bundestag eine Änderung des Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetzes (SGFFG) eingebracht werden, die die Förderung



Reinhard Müller,
Dipl.-Verw.-Wirt (FH)

Nach der abgeschlossenen Ausbildung 1987 folgten verschiedene Stationen in der Allgemeinen Verwaltung. Seit 1997 ist Müller Sachbearbeiter im Referat 44 Schiene/ÖPNV des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und dort unter anderem für Eisenbahnrecht und die NE verantwortlich.

Ein Spiel mit dem Feuer!

Manchmal verstehe ich die Welt nicht mehr. Jedes kleine Kind weiß: Der Klimawandel steht nicht mehr nur vor unserer Haustür – er befindet sich schon mitten im Wohnzimmer!

Wissenschaftler warnen vor den Folgen, die Bewegung Fridays for Future bringt Millionen Menschen auf die Straße, die Bundesregierung verkündet den Mobilitätswandel, Bundesminister Scheuer spricht davon, dass Bahnfahren aktiver Klima- und Umweltschutz sei – und dann kommt das Bundes-



Christian Wiechel-Kramüller
Herausgeber
Privatbahn Magazin

FOTO: BAHN MEDIA VERLAG

verkehrsministerium (BMVI) um die Ecke und versucht durch eine Finte, die schon an „Bauernschläue“ erinnert, das Schienengüterfernverkehrnetzförderungsgesetz (SGFFG) so zu verändern, dass die Förderung von Ersatzinvestitionen in das NE-Schienennetz zukünftig mit einer technischen Aufrüstung verbunden ist. Das BMVI spielt mit dem Feuer. Denn die Aufrüstung des NE-Netzes mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), wie sie bisher nur für das übergeordnete Netz definiert sind, lassen einen wirtschaftlichen Betrieb dieser Strecken kaum mehr zu. Natürlich – die EU möchte einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum schaffen, und das ist auch richtig so! Aber will die EU tatsächlich, dass die NE-Strecken in Deutschland, die vor allem eine regionale Bedeutung haben, jetzt auch der Vernetzung zwischen Warschau, Berlin, Athen, Paris oder Lissabon dienen?!

Wir müssen wohl eher davon ausgehen, dass sich das BMVI in der Vergangenheit nicht sonderlich bemüht hat, der Kommission in Brüssel zu erläutern, wie die Struktur des NE-Streckennetzes in Deutschland aufgebaut ist und welche Rolle diese lokalen Inselnetze für das gesamte Schienenverkehrssystem in Deutschland spielen. Wie auch immer – wird die Novelle des SGFFG in dem geplanten „Schweinsgalopp“ und ohne Anhörung der Verbände verabschiedet, sind in Deutschland viele hundert Streckenkilometer von der Stilllegung betroffen. Ein Umstand, den wir uns angesichts der dringend notwendigen Mobilitätswende nicht leisten können.

Geht das NE-Netz tatsächlich verloren, öffnen wir dem Klimawandel ohne Not auch noch die Tür zum Schlafzimmer – und dann brennen im wahrsten Sinn des Wortes die Betten!

davon abhängig macht, dass die betreffende Eisenbahninfrastruktur dem übergeordneten Netz zugeordnet wird, für das die Vorgaben der Sicherheits- und der Interoperabilitätsrichtlinie gelten. Das könnte der erste Schritt sein, die NE-Infrastrukturen in vollem Umfang dem EU-Recht zu unterwerfen.

Auf den ersten Blick erscheint dies sinnvoll und zur Stärkung des Schienengüterverkehrs sogar zwingend. Bedarf doch der Eisenbahnverkehr unstrittig eines hohen Sicherheitsniveaus und ist die durchgängige Interoperabilität des gesamten Eisenbahnsystems Voraussetzung, dass Eisenbahntransporte das gesamte europäische Eisenbahnnetz nutzen können. Eisenbahnrechtliche „Kleinstaaterei“ scheint dagegen genau diese Ziele zu konterkarieren und stünde der Stärkung des Schienengüterverkehrs im Wege.

An dieser Stelle ist jedoch eine genauere Betrachtung angebracht, ob die unterschiedslose Anwendung des europäischen Rechtssystems auf alle Eisenbahninfrastrukturen der NE objektiv die Sicherheit verbessert sowie die Interoperabilität stärkt und so den Anteil des Schienengüterverkehrs insgesamt erhöht.

Die NE in Niedersachsen wurden En-

de des 19. bis Anfang des 20. Jahrhunderts quasi als Ergänzung des Staatsbahnnetzes auf kommunale Initiative errichtet, um die abseits der Ballungsräume und der sie verbindenden Magistralen gelegenen Gebiete an das Netz der Staatsbahnen anzubinden. Sie wurden in der Regel als sogenannte Kleinbahn (in einigen Ländern auch als Lokal- oder Sekundärbahnen bezeichnet) nach den dafür geltenden Vorschriften der Länder genehmigt. Diese Gesetze sollten es ermöglichen, das Staatbahnnetz mit relativ geringem finanziellen und organisatorischen Aufwand um lokale Eisenbahnen zu ergänzen, die die Anforderungen an die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs nicht erfüllen mussten.

13 Prozent des Netzes, 3 Prozent der Leistung

Etwa 190 Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreiben in Deutschland Schienenwege mit einer Streckenlänge von zusammen rund 4300 Kilometern. Dies entspricht rund 13 Prozent des deutschen Eisenbahnnetzes. Die niedersächsischen NE betreiben regelspurige Eisenbahnstrecken mit einer Länge von insgesamt rund 1041 Kilometern, was etwa



Reste einer stillgelegten Eisenbahnstrecke. Ist das die Zukunftsoption für einen Großteil der NE-Infrastruktur?

24,8 Prozent des öffentlichen Netzes in Niedersachsen entspricht, das mit den Strecken der DB Netz AG eine Gesamtlänge von 4191 Kilometern (Stand: 7. Dezember 2017) aufweist. Damit scheint ein großer Teil des deutschen Eisenbahnnetzes aus dem Geltungsbereich des EU-Rechts herausgenommen worden zu sein.

Nach Feststellungen der Allianz pro Schiene werden jedoch rund 93 Prozent der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr auf dem elektrifizierten Netz erbracht. Bezogen auf die Betriebsleistung beträgt der Anteil der NE-Eisenbahninfrastrukturen sogar weniger als 3 Prozent.

Bei oberflächlicher Betrachtung könnte dies ein Beleg dafür sein, dass die mangelnde Interoperabilität dieser Eisenbahninfrastrukturen der Grund für die vergleichsweise geringe Nutzung ist und diese durch die Anwendung des europäischen Regelwerks einen größeren Anteil an der Verkehrsleistung übernehmen könnten. Auf den zweiten Blick trifft jedoch genau das Gegenteil zu, wie im Folgenden dargestellt wird.

Im Eisenbahnsystem der Europäischen Union bestehen technische Unterschiede hauptsächlich in Bezug auf die Fahrstromversorgung sowie hinsichtlich der Zugsicherungstechnik. Diese Unterschiede können jedoch von den ver-

fügbaren Mehrsystemlokomotiven problemlos bewältigt werden. Die NE betreiben außerdem weniger als 600 Kilometer elektrifizierter Eisenbahninfrastruktur, die überwiegend für den Schienenpersonennahverkehr genutzt wird. Soweit die NE künftig Stellwerkstechnik erneuern oder erstmalig einrichten, werden sie wie bei allen Beschaffungen die derzeit von der Bahnindustrie angebotenen Systeme erwerben, sodass mit zunehmender Verbreitung des European Train Control Systems diese Technik bei den NE wie bei den Eisenbahnen des Bundes sukzessive Einzug halten wird.

Bis in die letzte Verästelung nutzbar

Die Eisenbahninfrastruktur selbst muss den grundlegenden Anforderungen der Interoperabilitätsrichtlinie entsprechen. Diese werden in der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union präzisiert. Dort sind die einzuhaltenden Eckwerte für das Teilsystem „Infrastruktur“ festgelegt, die unter anderem das Lichtraumprofil, den Gleisabstand, die maximale Längsneigung, den Mindestbogenhalbmesser, die Belastbarkeit von Oberbau und Bauwer-

ken, die Länge sowie die Höhe von Bahnsteigen betreffen.

Alle NE-Strecken erfüllen die Vorgaben der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), die im Laufe der Jahre so gefasst wurde, dass sie den Anforderungen der Vereinbarungen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) entspricht, der seit 1922 die Standardisierung der Eisenbahnen vorantreibt. So enthält die EBO den Vorgaben der VO (EU) Nr. 1299/2014 vergleichbare Mindestanforderungen. Die Eisenbahninfrastrukturen der NE sind also bis in die letzte Verästelung nutzbar, ohne dass technische Hindernisse bestehen. Die von der EU-Kommission befürchteten technischen Hemmnisse bestehen nicht beim Übergang vom übergeordneten Netz der Staatsbahn zu den Strecken der NE, sondern an den Grenzen der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Weitere Interoperabilitätsanforderungen sind für die NE-Strecken daher nicht erforderlich.

Der diskriminierungsfreie Zugang ist in Deutschland im Eisenbahnregulierungsgesetz geregelt und wird von der Bundesnetzagentur zuverlässig überwacht. Wie die bisherigen Erfahrungen gezeigt haben, reichen die vorhandenen regulierungsrechtlichen Instrumente völlig aus. Bei der anstehenden Novellierung des Eisenbahnregulierungs-



Zu hohe Kosten für die NE-Infrastruktur könnten zur Stilllegung von Gleisen führen – gerade mit Blick auf die angestrebte Verkehrswende eine fatale Entwicklung.

gesetzes soll daher die sogenannte symmetrische Regulierung der NE zugunsten größenabhängiger Erleichterungen aufgegeben werden.

Wenn die EU-Kommission fordert, alle Eisenbahninfrastrukturen, auf die Züge aus dem „übergeordneten Netz“ übergehen, zu diesem Netz zu zählen, verkennt sie, dass zumindest die NE-Eisenbahninfrastrukturen in Niedersachsen überwiegend im klassischen Übergabeverkehr bedient werden und geschätzt etwa 60 Prozent der Züge in einem Übergabebahnhof des übergeordneten Netzes übernommen oder dort für den weiteren Transport übergeben werden. Im Übrigen werden die meisten der nach Artikel 1 Abs. 4 lit. a) der Richtlinie (EU) 2016/797 beziehungsweise nach Artikel 2 Abs. 3 lit. a) der Richtlinie (EU) 2016/798 ebenfalls von der Anwendung des europäischen Rechts ausgenommen Werksbahnen – oftmals von der DB Cargo AG – direkt aus dem übergeordneten Netz bedient. Diese müssten dann konsequenterweise ebenfalls zum übergeordneten Netz zählen. Die Unterordnung der NE-Infrastrukturen unter europäisches Recht würde damit weder die Interoperabilität verbessern noch den Schienengüterverkehr insgesamt stärken. Vielmehr wären die NE-Eisenbahninfrastrukturunternehmen gezwungen, die Anforderungen des EU-Rechts zum Sicherheitsmanagement und zur Inbetriebnahme von Infrastrukturkomponenten zu erfüllen. Dieser personelle, organisatorische und finanzielle Aufwand ist für NE-Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die in der Regel als „kleine Unternehmen“ im Sinne der Definition der EU-Kommission anzusehen sind, nicht leistbar. Als Reaktion auf die Pläne des Bundes haben bereits Unternehmen angekündigt, den Betrieb ihrer Infrastruktur in diesem Falle einzustellen. Ein zweites „Kleinbahnsterben“ wie es Niedersachsen seit Ende der 1950er-Jahre erlebt hat, ist daher eine realistische Zukunftsvision, die einen Großteil der NE-Strecken vernichten könnte; und das zu Beginn des „Europäischen Jahres der Schiene“.

Reinhard Müller



Wird es ein zweites „Kleinbahnsterben“ geben?

Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG)

Das „Gesetz über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz“ (Kurztitel: Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz) regelt die in seinem Namen enthaltene Förderung. Es hält fest, dass der Bund in Schienenwege der NE-Bahnen, die dem öffentlichen Schienengüterfernverkehr dienen, Ersatzinvestitionen tätigt.

Demnach werden Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) gefördert, auf deren Strecken Güter über eine Entfernung von mindestens 50 Kilometern und mit mindestens 30 Stundenkilometern transportiert werden. Außerdem ist die zulässige Radsatzlast auf für eine Förderung infrage kommenden Strecken mit mindestens 20 Tonnen festgelegt.

Erfüllt eine Strecke diese Anforderungen, so sind maximal 50 Prozent der Investitions- und Planungskosten derselben förderfähig. Niedersächsische Streckenbetreiber bekommen sogar mehr, da die Landesnahverkehrsgesellschaft bei einer Förderzusage des Bundes weitere 40 Prozent übernimmt. Jedoch wurden diese Anforderungen seitens des Bundesrates reduziert – so seien sie besser den Gegebenheiten der EIU angepasst. Die ursprünglichen Vorgaben betreffen Streckenklasse und zulässiger Geschwindigkeit wurden also im damaligen Gesetzgebungsverfahren durch den Bundesrat abgemildert. Eben diese Abmilderung wird mit dem aktuellen Vorschlag zur Änderung des SGFFG (50 Stundenkilometern und Streckenklasse D4) jedoch gerade wieder „einkassiert“.

Das EBA entscheidet über die Bewilligung der Anträge. Nach einer Kürzung im Jahr 2015 steht ein jährliches Fördervolumen von 20 Millionen Euro bereit, zuvor waren es 25 Millionen Euro jährlich.

Das Bundesgesetz wurde am 7. August 2013 erlassen (BGB1. I S. 3115) und trat am 13. August 2013 in Kraft.

dt

Den gesamten Gesetzestext finden Sie hier:



<https://www.gesetze-im-internet.de/sgffg/SGFFG.pdf>

Bernd Althusmann, Niedersachsens Verkehrsminister

Verkehrspolitische Vernunft walten lassen

Das Schienengüterfernverkehrsnetz-förderungsgesetz – kurz SGFFG – ist ein wichtiges Finanzierungsinstrument der Eisenbahninfrastruktur der Nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE). In Niedersachsen betreiben die NE knapp 25 Prozent der öffentlichen Eisenbahnstrecken. Als „letzte Meile“ zum Netz der Deutschen Bahn sind die in einem Flächenland wie Niedersachsen ein unverzichtbarer Bestandteil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur.

Das Land Niedersachsen hat die meist kommunalen NE daher immer dabei unterstützt, ihre Strecken zu erhalten, und beteiligt sich von Beginn an mit einem bedeutenden Eigenbeitrag an der Bundesförderung. Auf Niedersachsens Initiative hat der Bundesrat Ende 2017 Vorschläge zur Optimierung des SGFFG beschlossen. Der Änderungsantrag greift einige dieser Vorschläge – wie die Öffnung der Förderung für den Aus- und Neubau – auf.

Dass die Förderung von einer Zuordnung der Strecken zum übergeordneten Netz abhängig gemacht wird, ist allerdings kontraproduktiv. Den damit verbundenen Mehraufwand können die NE nicht leisten. Die Folge wären Streckenstilllegungen in großem Umfang. Ich verstehe, dass die vermeintliche Bevorzugung der NE ein gewisses Unbehagen hervorruft. Dafür besteht allerdings kein Grund: Mit Blick auf die lokale Erschließungsfunktion der NE ist diese Unterscheidung gerechtfertigt. Außerdem gibt es durchaus technische Unterschiede zwischen den Netzen der Staatsbahnen Europas. Um den Schienengüterverkehr zu stärken, müssen diese Hemmnisse überwunden werden. Die großen Player im Eisenbahnsystem könnten dies tragen, während es für die NE weder möglich noch notwendig ist. Ich bitte alle Beteiligten dringend, verkehrspolitische Vernunft walten zu lassen und die NE-Infrastrukturen nicht



FOTO: TOBIAS KOCH (WWW.TOBIASKOCH.NET)

Dr. Bernd Althusmann
Niedersächsischer Minister für
Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Digitalisierung

dem übergeordneten Netz zuzuordnen. Ansonsten würde in der Fläche ein wichtiger Teil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur vernichtet, und so würden dem System „Schiene“ erhebliche Transportmengen entzogen werden. Daran kann niemand Interesse haben.

Detlef Müller, SPD

Förderung muss praktisch funktionieren

Im Rahmen des Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetzes (ERbG) ist auch geplant, Neuerungen innerhalb des Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetzes (SGFFG) durchzuführen. Damit sollen dann auch Förderungen von Aus- und Neubauinvestitionen in Schienenwege und in Serviceeinrichtungen der Nicht-bundeseigenen Eisenbahnen möglich sein.

Diese Änderungen sind grundsätzlich richtig und zu begrüßen. Denn um die ambitionierten Ziele für den Anteil der Schiene am Güterverkehr zu erreichen, braucht es eine leistungsfähige Infrastruktur bei den NE-Bahnen. Und klar ist auch, dass dieses 25-Prozent-Ziel ohne die NE-Bahnen nicht zu erreichen ist. Deshalb ist es gut, wenn die Unternehmen hier durch den Bund unter-

stützt werden können. In den bisherigen Diskussionen sah das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur jedoch eine Konditionalität vor, nach der für geförderte Strecken eine Integration in das übergeordnete Netz vorgesehen ist.

Die Verkehrspolitiker der SPD-Bundestagsfraktion werden in der parlamentarischen Befassung auf eine Änderung dieser Vorgabe hinarbeiten. Denn es ist klar, dass eine Förderung auch praktisch funktionieren muss, um Wirkung zu entfalten. Genau das ist bei einer notwendigen Integration in das übergeordnete Netz nicht zu erwarten. Natürlich kann es auch sinnvoll sein, Teile der NE-Netze in das übergeordnete Netz zu integrieren. Dazu braucht es aber einen vernünftigen Regelungsrah-

men und entsprechende Anreizsysteme. Ein Fördergesetz ist dafür sicher nicht der richtige Weg.



FOTO: SPD-PARTEIVORSTAND/SUSIE KNOLL

Detlef Müller
MdB und Mitglied des Ausschusses für
Verkehr und digitale Infrastruktur

Heino Seeger, Tegernsee Bahn

Der Bürokratie in den Rachen geworfen

Der Güterfernverkehr, unabhängig ob es eine privates EVU oder ein staats-eigenes ist, profitiert vom Personenverkehr. Denn nur der Personenverkehr, gemeint ist in erster Linie der SPNV, erwirtschaftet für den Infrastrukturbetreiber ein von der Bundesnetzagentur genehmigtes Trassenentgelt, das mehr oder weniger zum Betrieb, Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur geeignet ist. Mit anderen Worten, wenn die Infrastruktur nur vom Güterverkehr genutzt wird, wird diese ohne staatliche Zuschüsse so ohne Weiteres wirtschaftlich nicht überleben können. Die DB Netz AG als bundeseigene Infrastruktur wird nicht ohne Grund hochgradig vom Bund durch die sogenannten LuFV-Mittel finanziert.

Für die NE-Bahnen müssen sich die Bundesländer starkmachen, um die verkehrs- und volkswirtschaftlich wichtige Bedeutung dieser Infrastrukturbetreiber zu schützen und zu fördern. Die politischen Schlagwörter, wie „Güter gehören auf die Schiene“ oder die berühmte „Verkehrswende aus umweltpolitischen Gründen“, hören sich wohlfeil an, wenn der Gesetzgeber für das betriebswirtschaftliche Überleben

der NE-Bahnen nicht flankierende Finanzierung zur Verfügung stellt. Dies tun die Bundesländer auch breitwillig, bis auf Bayern. In Bayern gehen die Uhren noch rückwärts, nämlich pro Straßenkraftverkehr.

Oft bildet das Schienengüterverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) den Kern der Ersatzfinanzierung von meistens nur durch den Güterverkehr genutzten Strecken. Die Länder, leider ohne Bayern, setzen hier ihre flankierenden Fördermittel ein, um die mittelständischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Länder zur Beantragung der SGFFG-Mittel zu befähigen. Und was treibt den bundesdeutschen Gesetzgeber an, diesen Zusammenhang durch die unreflektierte Übernahme der EU-Gesetzgebung so zu konterkarieren, dass jede Schieneninfrastruktur nun auch der NE plötzlich einfach dem nach Paragraph 2c Absatz 5 AEG als „Übergeordnetes Netz“ zuzuordnen wäre? Damit entzieht man die NE-Bahn der erprobten und ausgewogenen Betreuung der Aufsichtsbehörden der Länder und wirft sie der überbordenden Bürokratie des EBA mit dem allgemeinen Verlangen nach einer Sicherheits-



Heino Seeger
Geschäftsführer und Eisenbahnbetriebsleiter der Tegernsee Bahn

bescheinigung und der Prozedur eines papierlastigen Sicherheitsmanagementsystems in den Rachen. Damit wäre die letzte Meile auf den NE-Bahnen merklich geschwächt und der Güterverkehr muss sich wieder zur Straße hin orientieren. Ein Bärendienst. Dann können wir die Infrastrukturen der NE entweder ersatzlos schließen oder sie der DB Netz AG schenken. Denn kaufen würde sie diese Schienen wohl nicht wollen.

Uwe Höft, Technische Hochschule Brandenburg

Verkehrswende braucht NE-Netz

Wollen wir wirklich die Verkehrswende und mehr Güter auf die Schiene verlagern? Dann dürfen wir die NE-Infrastruktur nicht vergessen. Viele Güterzüge in Deutschland beginnen und enden heute in diesen NE-Netzen, weil nur hier überhaupt noch Gleise für die Beladung von Holzzügen oder die Entladung von Baustoffzügen vorhanden sind. Trotz der großen Bedeutung für das Gesamtsystem Bahn spielen die NE-Infrastrukturen in der öffentlichen und politischen Wahrnehmung leider kaum eine Rolle. Schon bei der Absen-

kung der Trassenpreise sind die NE-Bahnen durch das Raster gefallen. Jetzt droht mit der Anpassung des SGFFG der Bürokratie-Overkill. Dabei könnte es so einfach sein. Die Betreiber von NE-Infrastrukturen beweisen doch täglich, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb auch mit geringeren Kosten und innovativen Lösungen möglich ist. Im Übrigen konnten so viele ehemalige Strecken der Deutschen Bahn in ihrem Bestand überhaupt gesichert werden. Erhalten wir diese Freiräume und nutzen das kreative Potenzial der



Prof. Dr. Uwe Höft
Technische Hochschule Brandenburg

Betreiber dieser Schienenwege als Testfeld für Innovationen im Bereich der Schieneninfrastruktur.

FOTO: TEGERNSEE BAHN

FOTO: HÖFT



Stellt man unverhältnismäßige Ansprüche an mittelständische EIU, drohen wichtige Teile des Schienennetzes wegzubrechen.

Carsten Hein im Interview

Wertvoller Teil des Systems Schiene

Das europäische Eisenbahnsystem kann ohne Interoperabilität nicht funktionieren. Jedoch ist das innerdeutsche Netz bereits seit eh und je interoperabel, hier bedarf es keiner überbordenden EU-Regeln für NE-Bahnen. Carsten Hein zeigt im Interview auf, dass für die NE-Bahnen aufgrund ihrer Struktur weiterhin angemessene Regeln gelten müssen – ansonsten droht die Stilllegung wichtiger Teile des Systems Schiene.

Privatbahn Magazin: Herr Dr. Hein, die EU-Kommission verfolgt das Ziel, dass alle funktional miteinander verbundenen Eisenbahnstrecken Europas interoperabel sind und dafür einheitliche Regeln für den Bau und den Betrieb dieser Eisenbahnen bekommen. Ist das nicht ein guter Plan?

Carsten Hein: Der erste Teil – die Interoperabilität – auf jeden Fall. Innerhalb Deutschlands ist sie überall vorhanden. Innerhalb Mitteleuropas ist sie bezüglich der Spurweite und – mit Ausnahme Großbritanniens – des Lichtraumprofils, also der Breite und Höhe der befahrbaren Strecken, bis auf wenige Staaten am Rande Europas vorhanden. Unterschiedliche technische Systeme herrschen in Europa bei den Signal- und Zugsicherungssystemen sowie bei den Stromsystemen der Oberleitung. Dank der heute angebotenen Mehrsystemfahrzeuge für verschiedene Signal- und Oberleitungssysteme sind diese Unterschiede allerdings bereits heute überwindbar. Darüber

hinaus forciert die EU das einheitliche Signal- und Zugsicherungssystem ETCS.

Einheitliche EU-Regeln für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen halte ich nur bedingt für eine gute Idee. Sie sind

„Die EU-Regeln machen das Eisenbahnsystem extrem teuer und bürokratisch – beides können mittelständische NE-Bahnen nicht leisten.“

nur dann eine gute Idee und führen zur Stärkung des Eisenbahnsystems, wenn sie niemanden überfordern – wirtschaftlich und strukturell. Denn in Europa und besonders in Deutschland gibt es strukturell sehr unterschiedliche Eisenbahnen, die alle ihren wichtigen Beitrag zum System Schiene leisten: die großen „Staatsbahnen“ wie die DB AG auf der einen Seite und die Landes-

Kommunal- und Privateisenbahnen auf der anderen Seite. Letztere werden hierzulande zusammengefasst zu „Nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ oder kurz „NE-Bahnen“, diese sind wie kleine oder mittelständische Unternehmen organisiert.

Da Struktur und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der NE-Bahnen eine völlig andere ist als die der großen „Staatsbahnen“, bedarf es angepasster Lösungen. Denn die EU-Regeln machen das Eisenbahnsystem extrem teuer und bürokratisch – beides können Mittelständler nicht leisten. Streckenstilllegungen wären die Folge.

Worin bestehen denn die Unterschiede zwischen „großen Staatsbahnen“ und NE-Bahnen?

„Staatsbahnen“ sind in der Regel große Konzerne oder Staatsbetriebe mit einer ausgedehnten Verwaltung und Planungs- und Organisationsstäben. Sie unterhalten große Netze mit zahlreichen auf die Fläche des Landes verteilten Mitarbeitern, die nur durch einheitliche Unternehmensprozesse steuerbar sind. Die Netzausprägungen reichen von Nebenstrecken über stark frequentierte Hauptmagistralen bis zu Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die Infrastrukturen von „Staatseisenbahnen“ finanzieren sich neben den

FOTOS: HÖFT, PRIVAT

Trasseneinnahmen aus den Staatskassen des Bundes oder der entsprechenden Staaten.

NE-Bahnen hingegen sind mittelständische Betriebe mit meist unter 100 für die Infrastruktur zuständigen Mitarbeitern. Personal mit Eisenbahn-Systemkenntnissen konzentriert sich meist auf wenige Mitarbeiter. Die Unternehmenssteuerung erfolgt auf kurzen Wegen vom Chef zu den Mitarbeitern. Die unterhaltenen Strecken haben durchgängig lokale Bedeutung mit Geschwindigkeiten bis maximal 100 Stundenkilometern, neben den Trasseneinnahmen stellen Landesmittel und kommunale Zuschüsse den Erhalt sicher. Seit 2013 fließen in gewissem Umfang bei Ersatzinvestitionen auch Bundesmittel aus dem SGFFG: Der bundesweite Fördertopf liegt bei jährlich 20 bis 25 Millionen Euro.

Wie geht der Bundesgesetzgeber mit den Unterschieden um?

Aufgrund der Forderungen der Länder, in deren Zuständigkeit die NE-Infrastrukturen fallen, hat der Bund die Infrastrukturen der NE-Bahnen bislang von den EU-Vorgaben stets durch Ausnahmeregelungen verschont, aktuell durch die Nichtzuordnung zum „Übergeordneten Netz“, dem die Strecken der DB AG angehören. Allerdings liegt der Bund mit dieser Ausnahme regelmäßig im Streit mit der EU.

Weshalb möchte die EU-Kommission zukünftig auch die NE-Netze den EU-Regeln unterwerfen?

Zu vermuten ist, dass die EU-Kommission die Regeln ausschließlich für die „Staatsbahnen“ entwickelt und die Besonderheiten der deutschen NE-Bahnen nicht berücksichtigt hat. Offensichtlich hat die deutsche Seite wenig dazu beigetragen, der Kommission Anforderungen und Struktur der NE-Bahnen zu erläutern und deren wichtigen Beitrag der lokalen Erschließung zum Gesamtsystem Schiene herauszustellen. Hier waren andere Länder, wie zum Beispiel Frankreich, deutlich besser, sodass deren Anforderungen der regionalen Infrastruktur in die EU-Regelungen eingeflossen sind.



Dr. Carsten Hein
Beratender Ingenieur im Eisenbahnwesen, Eisenbahnbetriebsleiter bei niedersächsischen und bayerischen NE-Bahnen sowie Vorsitzender des Ausschusses für Eisenbahnbetrieb des VDV.
E-Mail: c.hein@heinrail.de

Wissen Sie, wie andere Staaten auf die Forderung der EU-Kommission reagieren? Wie geht man zum Beispiel in Irland oder Frankreich mit diesem Thema um?

Die genannten Länder sind gar nicht betroffen, weil sie sich in den EU-Richtlinien von Anfang an die Strecken, die nicht Staatsbahnstrecken sind, haben ausnehmen lassen. So gibt es dort praktisch keine mittelständischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Aufgrund der anfänglichen Lobbyarbeit Frankreichs in Brüssel sind die Charakteristika für betroffene französische Strecken – hier hauptsächlich das S-Bahn-ähnliche RER-Netz im Großraum Paris – von Anfang an in den Ausnahmeregelungen der EU-Sicherheits- und -Interoperabilitätsrichtlinie passend aufgeführt. Die deutschen NE-Strecken können sich hingegen nur auf die Ausnahme „ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz genutzt“ berufen.

Welche Konsequenzen hätte es, wenn die EU-Regeln wie auch die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) auch für das deutsche NE-Streckennetz gelten würden?

Die meisten NE-Bahnen wären nach meiner Einschätzung den sehr hohen bürokratischen Anforderungen, die sich durch die dann neue Zuständigkeit des

Eisenbahn-Bundesamtes anstelle der Länder noch weiter durch Verwaltungsvorschriften erhöhen, nicht gewachsen. Zudem würden sich die Kosten der Infrastruktur und die Planungszeiträume deutlich erhöhen. So kostet eine Bahnübergangssicherungsanlage bei NE-Bahnen nach meinen Erfahrungen heute rund 200.000 Euro, bei der DB Netz AG rund 400.000 bis 500.000 Euro. An diesem deutlichen Kostenunterschied hat der unterschiedliche Ablauf der Planungs- und Genehmigungsprozesse einen deutlichen Anteil. Nicht zufällig konnten Reaktivierungen im Personenverkehr in den letzten Jahren bei NE-Bahnen schnell und kostengünstig erfolgen. All dies stünde auf dem Spiel.

Was müsste aus Ihrer Sicht geschehen, um diese Situation zu verhindern?

Zunächst müsste sich der Bund klar auch zu den in Länderhoheit betriebenen NE-Bahnen als wertvollem Teil des Eisenbahnsystems bekennen. Dies würde im aktuellen Gesetzgebungsverfahren zum SGFFG bedeuten, dass das neu vorgesehene Förderkriterium „Zuordnung zum übergeordneten Netz“ nicht eingeführt wird. Darüber hinaus – und das halte ich für ebenso wichtig – müsste der Bund aktiv und engagiert mit der EU-Kommission verhandeln, die EU-Richtlinien so zu ändern, dass Infrastrukturen mit lokaler Erschließungsfunktion und in der Funktion des regionalen Ergänzungnetzes – wie zum Beispiel die deutschen NE-Infrastrukturen mit ihren Charakteristika – eindeutig und vollständig von den Regeln der EU-Sicherheits- und -Interoperabilitätsrichtlinie ausgenommen werden. Die Interoperabilität an sich würde dadurch in keinster Weise infrage gestellt – seit jeher erreicht jeder Güterwagen in Europa sein Ziel. Doch wenn die lokalen Infrastrukturen die Einführung der EU-Standards nicht überleben, dann ist das Ziel im lokalen Netz auf der Schiene nicht mehr erreichbar.

Herr Dr. Hein, vielen Dank für das Gespräch!

*Die Fragen stellte
Christian Wiechel-Kramüller.*

Holger Buse, evb

NE-Bahnen flexibel halten

Durch das SGFFG und ergänzende Landesmittel konnten erhebliche Hebelwirkungen mit den vorhandenen Eigenmitteln erzielt werden. Statt einem können jetzt bis zu fünf Kilometer Strecke pro Jahr erneuert werden. Bei dem vorher bestehenden Erneuerungstempo drohte die Stilllegung von Strecken, da es noch 30 Jahre gedauert hätte, bis alles erneuert gewesen wäre.

Das Priorisierungsverfahren des SGFFG benachteiligt teure Einzelmaßnahmen wie den Ersatzneubau von Brücken, da bezogen auf den Meter Strecke sehr hohe Kosten anfallen. Linienhafte Maßnahmen, wie die Erneuerung des Oberbaus, sind bezogen auf den Meter deutlich günstiger – aber ohne Brücken und Weichen ist der beste Oberbau nichts wert.

Die positiven Effekte des heutigen SGFFG sollen zukünftig vollkommen

konterkariert werden, da die Förderung nach dem SGFFG an die Zuordnung zum übergeordneten Netz gebunden werden soll. Der Wechsel zum übergeordneten Netz erzeugt nicht nur „überschaubare einmalige Kosten“, sondern einen dauerhaften Mehraufwand bei völliger Unflexibilität für einfache Lösungen. Die Schwerfälligkeit der DB in Zusammenarbeit mit dem EBA soll damit auch den NE-Bahnen übergestülpt werden.

NE-Bahnen unterhalten und betreiben ihre Infrastrukturen heute zu einem Bruchteil der Kosten der DB. Unter den neuen Bedingungen werden sich viele NE-Bahnen zukünftig nicht mehr um eine Bundesförderung bemühen, da sie die exponentiell steigenden Kosten nicht auf die wenigen Güterverkehrskunden in ihren Netzen umlegen können.



Holger Buse

Geschäftsbereichsleiter Infrastruktur, Eisenbahnbetriebsleiter evb-Infrastruktur, Eisenbahnbetriebsleiter Eurogate CTW

Da es im Bereich der NE-Bahnen so gut wie keinen Binnenverkehr gibt, wird Interoperabilität bei den NE-Bahnen zwangsläufig immer schon gelebt. Mit einem Mehr an Bürokratie bringt man in jedem Fall nicht mehr Verkehr auf die Schiene. Fehlen die letzten Kilometer auf der Schiene, landen die Güter auf dem Lkw.

FOTO: EISENBAHNEN UND VERKEHRSBETRIEBE ELBE-WESER GMBH (EVW)

Alois Rainer, CDU/CSU

Den Güterverkehr fördern

Mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bekommen ist erklärtes Ziel der Schienenpolitik der Union und unseres Verkehrsministers Andreas Scheuer. Durch die Trassenpreisförderung, die neuen Vorschriften für leise Güterwagen und durch die Digitalisierung der Schiene, besonders auch die europaweite Einführung der digitalen automatischen Kupplung, haben wir dafür die richtigen Weichen gestellt.

Ein wichtiger Baustein ist in diesem Zusammenhang auch die Förderung durch das SGFFG. Besonders bei der Förderung von Hafengebühren benötigen wir dringend Rechtssicherheit für die Unterstützung dieser wichtigen Infrastruktur – gerade auch beim kombinierten Verkehr und angesichts der Bedeutung der Hafengebühren für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Diese Probleme werden wir beseitigen und die Förderung von Hafengebühren wie-

der europarechtskonform ermöglichen. Ebenfalls begrüße ich sehr, dass wir mit der Aufnahme von Neu- und Ausbauinvestitionen weitere wichtige Förderatbestände schaffen. Gleichzeitig setzen wir damit ein weiteres Versprechen aus unserem Koalitionsvertrag um. Das Bundesverkehrsministerium hat uns einen guten Vorschlag für die Formulierung dieser Gesetzesänderungen gemacht. Dabei gilt aber wie immer auch das sogenannte „Strucksche Gesetz“: Kein Gesetz verlässt den Bundestag so, wie es hereinkam. Unter diesem Aspekt werden wir auch die von den Bundesländern, NE-Bahnen und Verbänden vorgebrachten Probleme intensiv diskutieren. Ganz besonders auch die geplante Zuordnung der geförderten Infrastruktur zum „übergeordneten Netz“. Ziel des Gesetzes ist und bleibt für die Union die Förderung und der Ausbau des Schienengüter(fern)-

verkehrs und der dafür notwendigen Anlagen. Wenn ein Teil des Gesetzentwurfes das Gegenteil bewirken könnte, müssen wir uns das genau anschauen und bei Bedarf selbstverständlich ändern.



Alois Rainer

MdB und Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion der CDU/CSU

FOTO: DEUTSCHER BUNDESTAG / INGA HAAR

Interview mit Jürgen Tuscher

Mit Kanonen auf Spatzen

Jürgen Tuscher ist studierter Diplom-Kaufmann mit viel Schienenerfahrung: Er war unter anderem Leiter des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE 6) und VPI-Geschäftsführer. Im Interview bewertet er die geplante Novellierung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG).



Jürgen Tuscher
Direktor des Bahn-Media Instituts

PriMa: Herr Tuscher, was ist eigentlich der Hauptkritikpunkt?

Jürgen Tuscher: In der Novellierung des SGFFG ist vorgesehen, die Gewährung von Förderung an die Einhaltung der Interoperabilitätskriterien der EU für übergeordnete Netze zu koppeln.

Was bedeutet das für die Betreiber der NE-Güterstrecken?

Die Netze müssen auf den technischen Stand der übergeordneten Netze aufgerüstet werden. Damit sind Mehrkosten verbunden. Insbesondere in der Leit- und Sicherungstechnik, aber auch in anderen Gewerken sind kostenintensive Aufrüstungen zu erwarten. In jedem Fall müssen die Betreiber eine Sicherheitsgenehmigung beantragen, die alle fünf Jahre erneuert werden muss. Die eisenbahntechnische Aufsicht wechselt von der zuständigen Landeseisenbahnaufsicht des jeweiligen Bundeslandes auf das Eisenbahn-Bundesamt und wird damit vermutlich schwerfälliger. Ein wirtschaftlicher Betrieb der Strecken ist so für die meisten Betreiber nicht mehr gegeben. Sie werden die Strecken stilllegen oder an die DB Netz AG übertragen müssen.

Ist die Zuordnung der NE-Güterstrecken in das übergeordnete Netz aufgrund von Sicherheitskriterien notwendig?

Wenn man die Unfallberichte der letzten Jahre auswertet, ist die Zuordnung in das übergeordnete Netz aus Sicherheitsgründen nicht notwendig.

Ist die volle TSI-Konformität der NE-Güterstrecken zwingend erforderlich?

Sicher ist es sinnvoll, eine weitgehende Normierung und TSI-Kompatibilität

im gesamten europäischen Schienennetz anzustreben. Allerdings muss hier eine Nutzen-Aufwand-Bewertung vorgenommen werden. Ein Blick in den Betriebsalltag zeigt, dass sehr häufig auf diesen Strecken die ersten und letzten Meilen eines längeren Transports auf der Schiene oder Inselverkehre stattfinden. In beiden Fällen ist es nicht notwendig, diese Transporte mit voller TSI-Konformität durchzuführen. Hier wird mit Kanonen auf Spatzen geschossen.

Welche Vorteile entstehen dem BMVI durch diese indirekt eintretende Zwangszuordnung der NE-Güterstrecken zum übergeordneten Netz?

Das BMVI hat einen Streitpunkt mit der EU-Kommission beigelegt. In der EU gibt es in der Regel nicht die in Deutschland üblichen gemischten Netze (SPV und SGV), deshalb ist das unter anderem in anderen Ländern kein Thema. Das BMVI hat in der Vergangenheit versäumt, diese Ausnahmetatbestände für Deutschland gleich in den TSI zu verankern. Die Fördersumme aus dem SGFFG-Topf wird sinken, ebenso die beantragten Fördergelder aus der Gleisanschlussförderung, da etliche Gleisanschlüsse nur über eine NE-Strecke anschließbar sind.

Welche Folgen hat diese Novelle für die Transporte auf der Schiene?

Wenn sich NE-Güterstrecken aufgrund der Auflagen nicht mehr wirtschaftlich betreiben lassen und stillgelegt werden müssen, fehlen wichtige Zubringerstrecken, wie wenn bei einem Baum die Kapillare fehlen. Dies wirkt sich zum einen auf bestehende Verkehre als auch auf zukünftige Verlagerungen auf die Schiene aus. Etliche Industriezwei-

ge sind zwingend auf den Zugang über NE-Strecken angewiesen oder haben sich aufgrund besserer Konditionen für den Transport auf der Schiene entschieden. Fallen die NE-Strecken in Zukunft weg, werden etliche Wirtschaftszweige (etwa die Holzindustrie) dies massiv spüren und ihre Produkte ebenfalls nicht mehr wirtschaftlich vermarkten können. Ebenso werden sicher Transporte auf die Straße ausweichen. Zum Zweiten werden die Maßnahmen, Verkehre auf die Schienen zu verlagern, wie sie in den vergangenen Jahren im Masterplan Schienengüterverkehr oder auch im Schienenpakt gemeinsam mit dem gesamten Sektor entwickelt und begonnen wurden, ins Leere laufen. Für die Verlagerung auf die Schienen ist ein schneller unkomplizierter Zugang zwingend erforderlich. Jedes Industriegebiet bekommt heutzutage eine Straßenanbindung, meist auch in Verbindung mit Anschlüssen an das Fernstraßennetz. Im Bereich der Schiene ist durch diese geplante Novellierung genau das Gegenteil zu beobachten.

Ist das Gesetzgebungsverfahren bisher üblich im Eisenbahnsektor?

In den vergangenen Jahren war es üblich, dass das Fachwissen der Verbände des Eisenbahnsektors bei der Entwicklung der Gesetze abgefragt wurde und so weit wie möglich einfluss. Aktuell hat es den Anschein, dass bei dieser Novelle davon abgewichen werden soll. Sollte das so bleiben, wäre es gerade bei dieser Novellierung ein fatales Signal und würde den seriösen Umgang des BMVI gegenüber dem Eisenbahnsektor erheblich infrage stellen.

Vielen Dank für das Gespräch!

Die Fragen stellte Dennis Tesch.

Dirk Spaniel, AfD

Die Bundesländer sind gefordert

Bei CDU/CSU und SPD hat sich in den letzten Jahren leider die Meinung verfestigt: Die DB ist ‚unser‘ Unternehmen. Wenn es der DB schlecht geht, wird allzu unkritisch die Haushaltskasse geöffnet. Dieser Irrweg ist durch zwei Konstruktionsfehler wesentlich beeinflusst:

1. Durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) werden den DB-Infrastruktur-Gesellschaften Ersatzinvestitionen erstattet. Die Folge ist, dass aus betriebswirtschaftlicher Sicht die Infrastruktur erst runtergewirtschaftet werden muss. Diese Praxis ist kontraproduktiv und wird auch vom Bundesrechnungshof scharf kritisiert.
2. Der Aufsichtsrat der DB ist wieder mit Politikern besetzt worden. Diese erhalten Tantiemen. Man fragt sich als Oppositionspolitiker häufig, für wen spricht eine verkehrspolitische Sprecherin der SPD oder ein

haushaltspolitischer Sprecher von CDU/CSU eigentlich – für die Wähler oder für das Unternehmen, von dem sie ein ‚Zusatzinkommen‘ fast in Höhe eines Lokführergehalts bekommen. Wir haben einen Antrag auf Unvereinbarkeit gestellt – natürlich wurde er abgelehnt.

Grundsätzlich sind wir für Chancengleichheit auch bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Erhalt von privaten oder landeseigenen Schienenbetreibern ist uns wichtig. Hier sind nun die Bundesländer gefordert. Denn nach Artikel 87e Absatz 5 Grundgesetz bedarf jede Gesetzesänderung der Zustimmung des Bundesrats. Unsere Hoffnung ist, dass sich die Bundesländer schützend vor die nichtbundeseigenen Schieneninfrastrukturgesellschaften stellen und diese nicht für ein ‚Trinkgeld‘ verschenken. Insgesamt lassen sich diese Fehlentwicklungen aber nur durch eine Bahn-



FOTO: DIRK SPANIEL / PHOTO BERGMEISTER

Dr.-Ing. Dirk Spaniel
Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der AfD im Deutschen Bundestag

reform 2.0 beheben. Weder CDU/CSU noch SPD scheinen aber hierfür die Kraft zu haben. Zu eng sind personelle Verflechtungen und Verfilzungen in die DB-Zentrale. Eine Bahnreform 2.0 ist aber auch deshalb dringend geboten, weil Zeiten ausgeglichener Bundeshaushalte vorbei sind. Von allen Bereichen werden Sparmaßnahmen erwartet werden – auch von der Schiene.

Frank von Meißner, Stuttgarter Straßenbahnen

Das wäre das Aus

In Oberschwaben vollzieht sich ein kleines Eisenbahnwunder. Kommunen engagieren sich für ihre stillgelegten beziehungsweise stilllegungsbedrohten Nebenbahnen, übernehmen selber die Verantwortung und die Betriebsführung als Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Mit Erfolg: So erfreut sich die Strecke nach Pfullendorf zunehmender Beliebtheit im Ausflugs-SPNV, sehr zur Freude der Tourismus- und Freizeitbranche, aber auch im Holzgüterverkehr. Auch die Industrie ist auf die kommunalen Gleise angewiesen, etwa bei der benachbarten Ablachtalbahn Mengen–Stockach: Nur per Schiene können die Stahl-Coils zu zwei metallverarbeitenden Werken angeliefert werden. Sollte dieser Warenstrom auf der kommunalen Schiene abreißen, müsste die Produktion schließen! Wichtiger Erfolgsfaktor für die vergleichsweise

schwach befahrenen Nebenstrecken ist deren kostengünstiger Betriebsstandard. Wie gut, dass sie zum nicht übergeordneten Netz zählen: Damit haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Freiheit, einfachere Standards – angepasst an die lokalen Betriebsverhältnisse – anzuwenden; natürlich in Austausch mit der Landeseisenbahnaufsicht, die ihre Strecken kennt und diesen Weg mit Augenmaß mitträgt. Nun droht Unheil: Die Inanspruchnahme von Bundeszuschüssen für Sanierungsmaßnahmen soll zur Folge haben, dass solche Infrastrukturunternehmen dem übergeordneten Netz zugeschlagen werden. Damit würden dann für solche Nebenbahnen die gleichen, strengen Regularien gelten wie für den staatlichen Netzbetreiber mit über 30.000 Kilometern Netzlänge, mit Hochgeschwindigkeits-, schwerstem



FOTO: PRIVAT

Frank von Meißner
verantwortet bei den Stuttgarter Straßenbahnen den Neubau einer S-Bahn-Strecke.

Güter- und dichtem S-Bahn-Verkehr. Folge: enorme Mehrkosten für Bau, Betrieb und vor allem Administration der Bahnstrecke!

Das wäre für die kommunalen Bahnen nicht zu stemmen und somit deren sicheres Aus. Und damit auch das Aus etwa der metallverarbeitenden Werke und für einige hundert Arbeitsplätze entlang der Ablachtalbahn.

André Pieperjohanns, Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH

Sorge vor großen finanziellen Belastungen

In unserer Unternehmensgruppe betreiben wir neben mehreren Busunternehmen auch drei Eisenbahnunternehmen. Diese Unternehmen führen deutschlandweit Güterverkehre durch und betreiben Eisenbahninfrastrukturen.

Die Infrastrukturen der Westfälischen Landes-Eisenbahn, der Regionalverkehr Münsterland und der Regionalverkehr Ruhr-Lippe haben einen Umfang von 220 Kilometern.

Durch das Betreiben der drei Eisenbahnunternehmen aus einer Hand können wir sehr gut Synergien und je nach Auslastungssituation Ressourcen zwischen den Unternehmen tauschen. So – und auch, weil wir nicht dem übergeordneten Netz angehören – können wir kostengünstig die Infrastruktur und den Güterverkehr betreiben.

Allerdings kann eine so umfangreiche Eisenbahninfrastruktur nicht kostendeckend betrieben werden. Aus diesem Grunde gleichen die Landkreise und Kommunen als Gesellschafter die erheblichen Kostenunterdeckungen aus. Die Gesellschafter machen das, um der anliegenden Wirtschaft die Möglichkeit zu bieten, Güterverkehre auf der Schiene durchführen zu können. Auch werden auf Teilabschnitten aktuell Reaktivierungen für den SPNV geprüft. Es

ist in diesem Zusammenhang fraglich, ob es richtig sein kann, dass Kommunen, auf deren Gebiet ein DB-Gleis liegt, keine Defizitausgleiche für Infrastrukturen leisten müssen, Kommunen als Gesellschafter von NE-Bahnen jedoch erhebliche Ausgleichsleistungen.

Neben den Betriebskosten entstehen auch Kosten für die Erneuerung. Unter der Annahme, dass die Gleise aufgrund der Belastungen alle 40 Jahre ausgewechselt werden müssen, ist es erforderlich, bei uns durchschnittlich 5,5 Kilometer jährlich zu erneuern. Bei Kosten von 0,40 Millionen Euro je Kilometer entstehen jährlich Kosten von 2,1 Millionen Euro.

In den Jahren vor dem SGFFG waren die Gesellschafter nicht in der Lage, diese hohen Beträge für die Infrastruktur bereitzustellen. Daher wurde in diesen Jahren die Infrastruktur auf Verschleiß betrieben. Seit der Bundesförderung und anschließend der zusätzlichen Förderung des Landes Nordrhein-Westfalen war es möglich, auch einiges von den in der Vergangenheit unterlassenen Erneuerungen wieder aufzuholen.

Die Förderung durch das SGFFG hat unsere kommunalen Gesellschafter erheblich entlastet und unsere NE-Bah-



André Pieperjohanns

Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH)

Geschäftsführer der

Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH

nen unterstützt, die Infrastruktur wieder in die Richtung eines ordentlichen Zustandes zu versetzen. Daher waren alle dem Bund und dem Land und allen, die sich für die Förderung in der Vergangenheit eingesetzt haben, dankbar. Eine Einstellung für NE-Bahnen hätte für uns und unsere Gesellschafter erhebliche negative Auswirkungen, perspektivisch muss auch über Teilstilllegungen nachgedacht werden.

FOTO: WESTFÄLISCHEN VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH

PRIVATBAHN MAGAZIN 15. Jahrgang

Verlag: Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Eingetragen im Handelsregister Lüneburg:
HRA 200919

pers. haft. Ges.: Bahn-Media Verwaltungs-
GmbH, Lüneburg HRB 201912

Geschäftsführer:

Dipl.-Volksw. Christian Wiechel-Kramüller
USt-IdNr.: DE264819031
St.-Nr.: 47/200/32000

Salzwedeler Straße 5, D-29562 Suhlendorf

Telefon 05820 970 177-0

Telefax 05820 970 177-20

www.privatbahn-magazin.de

Herausgeber:

Dr. Ansgar Burghoff

Prof. Dr. Uwe Höft

Christian Wiechel-Kramüller (v. i. S. d. P.)

Redaktion:

Dennis Tesch (dt)

E-Mail tesch@bahn-media.com

Telefon 05820 970 177-13

IMPRESSUM

Redaktionelle Mitarbeit:

Reinhard Müller, Jürgen Tuscher

Lektorat: Dr. Regine Anacker

Satz: Dennis Tesch

Aboverwaltung: Sandra Lindemann

Telefon 05820 970 177-23

E-Mail lindemann@bahn-media.com

Druck: Grafisches Centrum Cuno,

39240 Calbe

ISSN 1865-0163

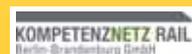
Mitglied:

Deutsche Fachpresse

Informationsgemeinschaft zur Feststellung

der Verbreitung von Werbeträgern e. V.

Kompetenznetz Rail Berlin-Brandenburg GmbH



Organschaft:



Überwachungsgemeinschaft Gleisbau
e. V.

TITELGRAFIK:

Willy Giltmann

Urheberrechte:
Nachdruck, Reproduktionen oder sonstige Vervielfältigung

– auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Alle Verwertungsrechte stehen dem Verleger zu. Das Copyright 2021 für alle Beiträge liegt beim Verlag. Haftung: Für unverlangt eingeschickte Manuskripte und Abbildungen wird keine Gewähr übernommen. Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz sorgfältiger Prüfung durch die Redaktion nicht übernommen werden, sofern nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt wurde.

Abonnenten-Service: Jahresabo (inkl. Porto) 69,90 Euro*. Das Abonnement kann innerhalb von zwei Wochen nach der Abo-Bestellung mit einer schriftlichen Mitteilung an den Verlag widerrufen werden. Das Abonnement verlängert sich um ein weiteres Kalenderjahr, wenn nicht sechs Wochen vor Ablauf des Berechnungszeitraums gekündigt wird. Im Falle höherer Gewalt hat der Abonnent keinen Anspruch auf Lieferung oder Rückerstattung der Abonnementgebühr. Die Nichterwähnung von Warenzeichen bedeutet nicht, dass ein Produkt ohne rechtlichen Schutz ist. * Preise im Ausland zzgl. Porto



PEFC zertifiziert

Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen

PEFC™

PEFC/04-31-1370

www.pefc.de

Wir nehmen Sie mit.

Das meinen wir wörtlich: mit zu Eisenbahnverkehrsunternehmen, Betrieben der Bahnindustrie, Dienstleistern und Entscheidern aus Politik und Wissenschaft. Wir wollen der Bahnbranche ein Partner sein bei ihrer Suche nach praxisorientierten Problemlösungen.

Wir machen die Bahnbranche transparent.

