

Berlin, 11. März 2025

Q&A: Meistgestellte Fragen und Thesen an DIE GÜTERBAHNEN – und die richtigen Antworten!

In diesem Dokument:

- Themenschwerpunkt: Wettbewerb zum Lkw
- Themenschwerpunkt: Infrastruktur
- Themenschwerpunkt: Trassenpreise
- Themenschwerpunkt: Integrierter Konzern

Das Dokument wird laufend aktualisiert!

Themenschwerpunkt: Wettbewerb zum Lkw	
<p>„Durch das weitmaschige Wegenetz der Binnenschifffahrt und die erheblichen Kapazitätsprobleme auf den Hauptstrecken der Bahn sind Verlagerungen von Straßenverkehren in größerem Umfang nicht realistisch.“</p>	<p>Engpässe müssen gezielt beseitigt und heute wenig genutzte Strecken besser genutzt werden – das sind besonders oft Strecken mit fehlender elektrischer Oberleitung. Dann kann zusammen mit der ständig steigenden Auslastung von Güterzügen noch deutlich mehr Güterverkehr, selbst auf dem vorhandenen Schienennetz, transportiert werden.</p>
<p>„Verlagerung auf die Schiene aus Gründen des Klimaschutzes ist nicht erforderlich, da alle Verkehrsträger bis 2045 klimaneutral sein sollen.“</p>	<p>Die Politik erkennt Bedarfe und setzt Ziele im Sinne der Bevölkerung, auf die dann hingearbeitet wird. Wenn das Ziel Klimaneutralität bis 2045 heißt und ein Güterzug energieeffizienter ist als selbst ein E-Lkw, gleichzeitig aber bereits jetzt um jedes Windrad gerungen wird, dann ist die Antwort: Verlagerung auf die Schiene.</p>
<p>„Mobilität sollte nicht weiter verteuert werden. Bevölkerung und Wirtschaft sind auf bezahlbare Mobilität angewiesen. Die Erhöhung der Lkw-Maut im Dezember 2023 belastet Wirtschaft und Bevölkerung mit jährlich sieben Milliarden Euro zusätzlich. Zu den politisch gewünschten Verkehrsverlagerungen hat die erhöhte Maut mangels</p>	<p>Während die Lkw-Maut um 80 Prozent angehoben wurde, stiegen die Trassenpreise im gleichen Zeitraum um 111 Prozent. Es ist reine Mathematik, in welche Richtung sich bei dieser Zahlenlage der „Verlagerungswind“ dreht. Außerdem kann von einer Einzelmaßnahme, die nicht von weiteren Maßnahmen zur Verlagerung begleitet wird – und teilweise sogar von gegenläufigen Maßnahmen – keine unmittelbare Verschiebung des Marktanteils abzeichnen. Auch brauchen einige Maßnahmen Zeit, um ihre Wirkung zu entfalten.</p>

<p>Alternativen dagegen nicht geführt.“</p>	
<p>„Aus den vom Lkw erhobenen Mautmitteln werden heute auch Bahn und Wasserstraße finanziert. Das ist Unsinn. Die Verteilung macht Arbeit, kostet Stellen, und reicht bei keinem. Maut sollte nur für die Straße genutzt werden, plus zusätzliche Haushaltsmittel.“</p>	<p>Es geht nur ein Teil der Mauteinnahmen – und zwar aus der Klimakomponente – in andere Verkehrsmittel. Das ist zielführend, weil damit CO₂ senkende und Energieeffizienz erhöhende Transportalternativen geschaffen werden. Für den Bund ist das eine sinnvolle Verwendung der Mittel, die auch in der zugrundeliegenden EU-Richtlinie so als eine Option vorgesehen ist. Bei der Einführung der Lkw-Maut war dies sogar für die Infrastrukturkomponente vorgesehen, aber mit der Einführung des "Finanzierungskreislauf Schiene" 2011 entgegen der Zusage wieder abgeschafft worden.</p> <p>Die Schweiz hat mit der Verwendung von Mitteln aus der LSVA (der dortigen Lkw-Maut) für den Bau der Alpentransversalen Gotthard und Lötschberg und weiterer Schienenprojekte den Anteil der Schiene im Transitverkehr auf 75 Prozent erhöht (wobei auch ein insgesamt deutlich höheres Mautniveau zu berücksichtigen ist).</p> <p>"Die Verteilung macht Arbeit" ist sachlich nicht nachvollziehbar, weil die CO₂-Komponente nach EU-Recht ohnehin separat definiert werden muss, so dass das Volumen klar abgegrenzt ist.</p>
<p>„Die Eisenbahnbranche ist nicht innovativ genug und leistet zu wenig selbst.“</p>	<p>Auf der Schiene haben nach der Bahnreform 1994 vor allem die privaten Güterbahnen einen starken Wachstumskurs hingelegt. Die gesamte, absolute Gütertransportleistung hat sich von 1996 bis jetzt mehr als verdoppelt, dabei aber zugleich der (spezifische) Energieverbrauch je Leistung um mehr als die Hälfte verringert. Kundenorientierung, Effizienz und Innovation sind die Erfolgsfaktoren dahinter. Es war und ist noch mehr drin: deutlich mehr Güter könnten auf der Schiene sein, wenn die Bundesregierung die Schieneninfrastruktur ausgebaut und modernisiert, unfaire Wettbewerbsnachteile wie das niedrige Kontrollniveau beim Lkw-Verkehr beseitigt und ähnlich viel Forschungsmittel in die Schiene wie in andere Verkehrsmittel geleitet hätte.</p>
<p>„Wenn wir beim Lkw-Verkehr noch strengere Gesetze verabschieden, schadet das den</p>	<p>Wir setzen uns für faire wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen ein. Die werden stark vom europäischen und nationalen Gesetzgeber, aber auch</p>

<p>betroffenen Unternehmen. Der Eisenbahnbranche ist doch auch nicht geholfen, wenn wir es schlechter für die Lkw-Branche machen, sondern es braucht weniger Bürokratie auch bei der Schiene.“</p>	<p>dadurch bestimmt, wie sehr sie eingehalten und ihre Einhaltung von Behörden kontrolliert wird. Insbesondere das Sicherheitsniveau ist bei der Eisenbahn mit Abstand am besten, was teils auf systembedingte Vorteile wie die Spurführung, aber auch auf kostenaufwändige Prozesse und Technologien zurückzuführen ist. Auch die Umweltvorteile der Schiene wirken sich in niedrigeren sogenannten “externen Kosten” auch. Das sind geldwerte negative Folgen für die Gesellschaft. Fair sind Wettbewerbsbedingungen beispielsweise, wenn Lkw ein ähnliches Sicherheitsniveau erreichen müssen wie die Schiene oder ihre höheren Umweltfolgekosten von den Betreibern und nicht der Allgemeinheit getragen werden.</p>
<p>„Ihr wollt ständig Förderungen abgreifen, aber die Branche muss sich selbst erhalten können. Und wenn es dann mal eine Förderung wie den Einzelwagenverkehr gibt oder die Digitale Automatische Kupplung gefördert werden soll, beschwert ihr euch auch wieder.“</p>	<p>Wir setzen uns dafür ein, dass die Kosten von Gütertransporten von den Auftraggebern in Industrie und Handel und nicht durch Subventionen getragen werden. Besonders die privaten Güterbahnen pochen darauf, dass staatliche Gelder lediglich für wenige, eng definierte Zwecke bereitgestellt werden – und zwar nach den gleichen politischen Prinzipien für alle Verkehrsmittel.</p>

Themenschwerpunkt: Infrastruktur

<p>„Das Schienennetz ist zu alt, zu kaputt und nicht leistungsfähig. Es gibt keine Kapazität, um mehr Verkehre aufzunehmen.“</p>	<p>Das stimmt in dieser Endgültigkeit zum einen gar nicht, zum anderen ist es gerade Aufgabe von Bundestag und -regierung, auf dem Schienennetz für die nötige Kapazität zu sorgen. Nach § 87 e des Grundgesetzes muss „der Bund gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes [...] Rechnung getragen wird“. Wenn die Bundesrepublik sich nach Erfindung des Autos gesagt hätte, dass das eine unnütze Erfindung ist, weil es doch gar keine Straßen gäbe, auf denen man Autofahren kann, wären wir heute noch mit der Kutsche unterwegs.</p>
<p>„Natürlich wird das Straßennetz viel schneller erweitert und braucht mehr Geld – es</p>	<p>Die große Mehrheit der Deutschen will mehr Investitionen in den Ausbau der Schiene als der Straße. Und das schon lange, was die Politik in Bonn und Berlin</p>

<p>bewältigt ja auch viel mehr Verkehr und das Verkehrswachstum ist dort am höchsten.“</p>	<p>über Jahrzehnte ignoriert hat. Ergebnis ist ein stark ausgebautes Straßennetz und ein geschrumpftes Schienennetz. Wenn das nicht so weitergehen soll, müssen die Ausbau-Investitionen viel stärker in die Schiene gehen, abgesehen davon, dass bei der Sanierung des riesigen Straßennetzes extrem viel zu tun ist. Bessere Angebote auf der Schiene werden von der transportierenden Industrie und Reisenden angenommen, wie viele Länder um uns herum immer wieder beweisen. Schienenausbau reduziert den Druck auf das Straßennetz und senkt Emissionen und, was immer wichtiger wird, den Energieverbrauch.</p>
<p>„DIE GÜTERBAHNEN haben doch selbst extrem viel Kritik an der Generalsanierung. Das Projekt war von Anfang an ein Loch ohne Boden und gehört beendet.“</p>	<p>Es sollte unstrittig sein, dass es einen extrem hohen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf im deutschen Eisenbahnnetz gibt. Der ist auch durch die jahrzehntelange Vernachlässigung der Schiene bei den Ersatzinvestitionen entstanden, wofür der Bund verantwortlich ist. Saniert werden muss also. Die damit verbundenen Beeinträchtigungen des fließenden Zugverkehrs müssen aber minimiert werden. Das Konzept „Generalsanierung“ ist vor allem eine neue Methode, um die vielen Baustellen und die regelmäßigen Maßnahmen zur Instandhaltung zu bündeln. Es ist auch nicht neu – z. B. wurden die aus den achtziger Jahren stammenden Schnellfahrstrecken Mannheim-Stuttgart und Hannover-Würzburg ebenfalls mit monatelangen Vollsperrungen erneuert. Der Sanierungsbedarf beschränkt sich auch nicht auf das rund 9000 Kilometer lange hochausgelastete Netz. Zusammenfassend heißt das: wir müssen den Sanierungsbedarf möglichst schnell und dabei verkehrlich und kostenmäßig effizient bewältigen, damit das deutsche Schienennetz wieder in die europäische Spitzengruppe zurückkehren und der Verkehr auf der Schiene noch schneller als in der Vergangenheit wachsen kann.</p>
<p>„Wenn jetzt noch mehr gebaut wird, ist ja noch weniger Kapazität auf dem Schienennetz. Zu viel in zu kurzer Zeit ist schädlich für die Branche.“</p>	<p>Das ist richtig – es gibt Grenzen, hinter denen der Verkehr unzumutbar beeinträchtigt wird. Was können wir also tun? Beispielsweise besser als bisher planen, rund um die Uhr und mit hohem Maschineneinsatz arbeiten und Umleiterstrecken vorher ausbauen bzw. ertüchtigen.</p>
<p>„Wir brauchen keinen Schieneninfrastrukturfonds, wir haben ja schon</p>	<p>Ein (oder zwei) Schieneninfrastrukturfonds sind wichtig, um festgelegte Mittel überjährig bereitzustellen und Planungssicherheit für Schienen- und Baubranche</p>

<p>Verpflichtungsermächtigungen für die Schiene.“</p>	<p>zu schaffen. Der oder die Fonds sollten in relevantem Umfang durch gesetzlich fixierte Anteile an stetigen Einnahmen des Bundes langfristig teilfinanziert werden (exemplarisch: siehe Finanzierungslogik in der Schweiz). Zum Zweck der Tilgung der Schienenanteile des geplanten Sondervermögens sollte die gleiche Strategie gewählt werden und für Mauteinnahmen das Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ weiterhin gelten. Verpflichtungsermächtigungen sichern dagegen nur Haushaltsmittel für bestimmte Projekte.</p>
--	---

<p>Themenschwerpunkt: Trassenpreise</p>	
<p>„Woher soll denn das Geld für niedrigere Trassenpreise kommen, wenn nicht mehr Vollkosten gezahlt werden müssen. Das belastet die Staatskasse.“</p>	<p>Deutlich weniger als die meisten denken. Denn vor allem in den Mitteln, die der Bund den Bundesländern für die Bestellung von Zugfahrten im Personennahverkehr seit der Bahnreform 1994 bereitstellt, sind jährlich ca. 3,5 Milliarden Euro enthalten, die von den Ländern bzw. den von ihnen beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen an die DB für die Netz und Bahnhöfe als Nutzungsentgelt gezahlt werden müssen. Diese Mittel und weitere Bundesmittel, z. B. zur Trassenpreisförderung, könnten direkt in die Netzfinanzierung gehen. Die eigentlichen Preise wären dann niedriger, dadurch angereizte zusätzliche Verkehre würden nicht nur Straßen und Umwelt entlasten, sondern für zusätzliche Einnahmen bei der Schieneninfrastruktur sorgen.</p>

<p>Themenschwerpunkt: Integrierter Konzern</p>	
<p>Diesem Schwerpunkt haben wir bereits eine eigene Ausarbeitung gewidmet, die Sie abrufen können: Integrierter Bahnkonzern: Die häufigsten Fehlschlüsse</p>	
<p>„Wie unterscheidet sich die Schiene Deutschland GmbH von der DB InfraGO AG?“</p>	<p>Ziemlich viel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Eigentümer: Nicht mehr der DB-Konzern, sondern der Bund (wie z. B. bei der Autobahn GmbH) • Die Geschäftsführung: Wird durch den Aufsichtsrat bestimmt, der wiederum von Bund geführt werden und auch Vertreter:innen der Kundenorganisationen enthalten sollte. • Die Rechtsform: Eine GmbH ist prinzipiell leichter zu steuern und kann transparent (d. h. ohne

	<p>„Schutz“ durch den Konzern und das Aktiengesetz) auf die „Schwarze Null“ gesteuert werden. Betriebliche, nicht-geheimhaltungspflichtige Daten werden transparent gemacht</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Der Rahmen:</u> Die Gesellschaft und ihre Ziele sollen gesetzlich fixiert werden; Verzicht auf Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (damit auch Verzicht auf Kontrahierungszwang im Konzern)• <u>Zu implementieren:</u> deutliche Stärkung der Kunden- und Wachstumsorientierung; eine entsprechend der o. g. Punkte geänderte Satzung; ein Beirat, der eine gesetzliche Grundlage hat und öffentlich tagt• Statt Gewinnerzielungsabsicht eine vollständige Gemeinwohlorientierung mit der Möglichkeit, im Rahmen der Trassenbepreisung einen „Effizienzzuschlag“ zu erheben (bilanztechnisch Gewinn), der im unteren einstelligen Prozentbereich bezogen auf den Umsatz liegt und nur dann fällig wird, wenn zuvor geplante Effizienzsteigerungen auch erreicht werden
--	--