

An die
Mitglieder des Haushaltsausschusses und des
Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
des Deutschen Bundestages

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, 05. Oktober 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf die Minute genau vor einer Woche hat sich der Protestzug von Güterbahnen am Berliner Hauptbahnhof auf seinen weiteren Weg durch die Hauptstadt gemacht. Die 21 modernen Güterzuglokomotiven haben unter dem Motto „Hör das Signal, Berlin!“ gut hörbar für fairen Wettbewerb innerhalb des Eisenbahnsektors und für eine Stärkung der Schiene auch in der Corona-Krise demonstriert. Wir haben die Einigkeit der wettbewerbs- und wachstumsorientierten Unternehmen aufgezeigt, die heute schon deutlich mehr als die Hälfte des deutschen Schienengüterverkehrs verantworten – und dabei übrigens regelmäßig auch miteinander im Wettbewerb stehen.



In der Berichterstattung tauchte gelegentlich auf, unsere Unternehmen würden eine staatliche Unterstützung der Deutschen Bahn AG ablehnen. Wir möchten daher noch einmal klarstellen, dass unser Verband seit Ende März die Bundesregierung gebeten hat, der gesamten Branche nach gleichen Maßstäben durch die Corona-Krise zu helfen.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeing

Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Thomas Knechtel

Geschäftsführer: Peter Westenberger

Vereinssitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Wir wehren uns allerdings entschieden gegen die Verzerrung des Wettbewerbs durch die geplante Eigenkapitalerhöhung ausschließlich bei der DB AG als einzigem Marktteilnehmer.

Die auch in der Diskussion mit den Abgeordneten Kruse, Lühmann und Dr. Jung am vergangenen Montag teils geäußerte Auffassung, der Bund dürfe, ja müsse (nur) seinem Unternehmen helfen, ist aus unserer Sicht schon mit den geltenden temporären EU-Beihilferegulungen nicht in Einklang zu bringen. Die dort formulierten Voraussetzungen, beginnend bei der notwendigen Begrenzung auf tatsächlich der Pandemie zuzurechnende Schäden, sehen wir bei der geplanten exklusiven Unterstützung der DB auch weiterhin nicht als erfüllt an. Umgekehrt spüren viele unserer Unternehmen bereits die Wirkung der zugesagten Staatshilfe in Preisverhandlungen und müssen sich zurückziehen, weil Preise unter Kosten zu vereinbaren für sie keine Option ist. Eine exklusive Staatshilfe gefährdet somit die in Jahren gewachsene Anbietervielfalt und stellt einen Schritt zurück in Richtung einer Staats-Bahn dar, deren exklusive Stellung mit der Bahnreform aus Gründen der Haushaltsraison, der Qualitätsverbesserung und der Wachstumsorientierung endete.

Die Wettbewerber haben das in den vergangenen beiden Jahrzehnten erzielte Wachstum auf der Schiene faktisch allein getragen und wollen mithelfen, die politischen Ziele zur Verkehrsverlagerung ohne pauschale Subventionen zu erreichen. Dafür erhoffen wir uns staatliche Unterstützung durch mehr und bessere Infrastruktur, eine wirksame Innovationsförderung sowie geeignete Rahmenbedingungen. Die Corona-Krise wird zu einem Rückgang des Marktanteils der Schiene führen, weil im geschrumpften Gütermarkt der Straßengüterverkehr durch aggressives Pricing und Befreiungen seine Stellung zumindest bisher ausbauen konnte.

In der Corona-Krise halten wir daher eine Branchenlösung für unerlässlich. Wir haben bereits Ende März dem BMVI vorgeschlagen, mit einer temporären Erhöhung der Trassenpreisförderung der Branche diskriminierungsfrei, schnell und europarechtlich unbedenklich Unterstützung zukommen zu lassen. Die EU-Kommission selbst hat dies den Mitgliedstaaten als gangbaren Weg vorgeschlagen. Insgesamt wird – vorbehaltlich einer unveränderten Entwicklung im letzten Quartal – im gesamten Schienengüterverkehr ein Rückgang der Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr pandemiebedingt um zehn Prozent erwartet. Die zu erwartenden wirtschaftlichen Schäden durch Umsatzausfälle gehen nach dem derzeitigen Stand in der Branche, die 2018 insgesamt einen Umsatz von 5,7 Milliarden Euro erzielte, über das Potenzial einer selbst vollständigen temporären Befreiung der Trassenpreise hinaus. Daher halten wir weitere gezielte Unterstützungen für notwendig – eine schnelle Entscheidung pro Trassenpreisförderung wäre aus unserer Sicht aber ein erster wichtiger Schritt neben einem Dividendenverzicht des Bundes bei der DB Netz AG, der ebenfalls mittelbar alle Güterbahnen entlasten könnte.

Wir hoffen auf Ihre Unterstützung in dieser Angelegenheit und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender

Peter Westenberger
Geschäftsführer

P.s.: Weitere Bilder sowie Videos einschließlich der aufgezeichneten Abschlussveranstaltung zur Protestfahrt „Hör das Signal, Berlin!“ finden Sie [hier](#).