

100 Tage Ampelkoalition: Stillstand oder großer Wurf des Verkehrsministers?

Anlässlich von 100 Tagen Regierung der Ampelkoalition am 18. März 2022 stellt das NEE fest: Abseits der im Spätsommer beschlossenen Planungserleichterung für den Wiederaufbau der Schienen in den westdeutschen Hochwasserkatastrophengebieten gibt es seit 265 Tagen keine neue Gesetzgebung im Eisenbahnbereich. Wenn die Verkehrswende irgendwo läuft, haben wir davon noch nichts gesehen. Die ersten 100 Tage seit der Regierungsübernahme verstreichen gerade, ohne dass vom neuen Verkehrsminister sichtbare Veränderungen vorgenommen wurden. Vielleicht täuschen wir uns und der Minister lüftet am Freitag einen Vorhang, hinter dem eine „goldene Welt“ mit einer detailliert ausgearbeiteten Gesamtstrategie auf uns wartet. Sollte das nicht der Fall sein, sind die ersten 100 Tage deutlich zu zögerlich verlaufen. Die Güterbahnen warten seit 100 Tagen auf die Lieferung „Pläne zur Verkehrswende im Güterverkehr“, doch bisher deutet alles darauf hin, dass kein Paket abgeschickt wurde – erst recht nicht mit Express-Zusatz.

Das NEE hat bereits im Dezember 2021 davor gewarnt, Themen, die für Unternehmen und Menschen drängend sind, nicht augenblicklich anzugehen. Auch beim Thema Klimaschutz ist der Handlungsbedarf weiter gestiegen, wie die neu veröffentlichten THG-Emissionswerte des UBA bestätigen. Gemessen an den Vorstellungen des NEE und am Koalitionsvertrag, der durchaus einige richtige Vorhaben im Schienenbereich enthält, setzt das verantwortliche Verkehrsministerium, genauer seine Arbeitsebene, bislang nicht den Koalitionsvertrag um, sondern führt die Politik der früheren Bundesregierung fort. Wenngleich wir einen größeren Coup des Ministeriums nicht vollends ausschließen wollen, deutet die bisherige Bilanz in eine andere Richtung:

- Es gab keine personellen Veränderungen unterhalb der Staatssekretärebene mit Ausnahme neuer Digital-Abteilungen, einer Neuregelung für Leitung, Zentralabteilung und Kommunikation und dem Wechsel eines Postens in der Referatsleitung. Der Lichtblick: Mit der designierten Staatssekretärin Susanne Henckel wird eine ausgewiesene und ambitionierte Expertin eine zentrale Funktion im Ministerium übernehmen. Damit ist eine glaubwürdige Vertreterin für die Verkehrswende auf dem Weg ins Ministerium, die die drängenden Fragen für den SGV entscheidend voranbringen kann.
- Angesichts der im Jahr 2021 um 100 % explodierten Bahnstrompreise und der Eskalation der Infrastruktursituation am Ende des Jahres, ist das Fehlen von neuen Vorgängen und einer Gesamtstrategie zur Verkehrsverlagerung mit jedem Tag eine größere wirtschaftliche Belastung für die EVU. Die Stromsituation verhärtet sich zudem noch einmal zusätzlich durch den Krieg in der Ukraine, da innerhalb kurzer Zeit ein Verteilungskampf um kurzfristige Hilfen angesichts von Energie- und Rohstoffpreisen ausgebrochen ist. Dass die Schiene unter deutlich stärker steigenden Strompreisen leidet als es die Kraftstoffpreise insbesondere für Diesel momentan hergeben, hat das Bundesverkehrsministerium bisher kalt gelassen, ja es hat nicht einmal den Fakt bestätigt. Die angekündigte Abschaffung der EEG-Umlage ist auf die Initiative des BMWK zurückzuführen. Ausreichend ist sie keinesfalls und ist die einzige Maßnahme, die aus dem NEE-Forderungskatalog und dem Koalitionsvertrag (die für den Eisenbahnbereich vereinbarten Punkte finden Sie [hier](#) gut zusammengefasst) bislang umgesetzt wurde.
- Wichtige und gute Punkte aus dem Koalitionsvertrag wurden bislang nicht inhaltlich skizziert, dem neuen Haushaltsentwurf fehlt gänzlich die Ambition, die Verkehrswende anzugehen.

- Das NEE hat bereits in einer ersten Einschätzung zum Koalitionsvertrag angemerkt, dass die Pläne zu einer gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft schnellstmöglich konkretisiert und Widersprüche beseitigt werden müssen. Abseits einer vorsichtigen verbalen Abgrenzung des Ministers zur DB-Spitze wurde weiterhin „Eisenbahn“ mit der DB bei Terminen und Äußerungen gleichgesetzt, wie es bereits die Vorgängerregierung tat. Unternehmensziele und Aufsichtsräte der DB sind weiterhin unangetastet.
- Der übliche Umsetzungsplan für die Maßnahmen des Koalitionsvertrages lässt auf sich warten, was insbesondere notwendigen Sofortmaßnahmen ihren Namen streitig macht, wie das Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ oder das Einsetzen einer Beschleunigungskommission. Laufende Vorhaben der Vorgängerregierung werden ohne Prüfung, ob sie das im Koalitionsvertrag festgeschriebene Ziel, bis 2030 25 % Marktanteil für den Schienengüterverkehr zu erreichen, fortgeführt.
- In fachlichen Runden wird deutlich, dass es keinen Bruch im Denken und Handeln zur vorherigen Regierung gegeben hat. Das 25 %-Ziel, wenngleich im Koalitionsvertrag festgeschrieben, wird in seiner Notwendigkeit augenscheinlich nicht ernst genug genommen .
- Für die Kontrollen der Sicherheitsmanagementsysteme bei den Güterbahnen soll das EBA künftig Gebühren erheben, aus dem Ministerium ist gerade der Entwurf für eine Verordnung bekanntgeworden. Das Vorhaben war wegen erbitterten Widerstands von Eisenbahnbranche und Bundesländern schon zweimal in der alten Regierung gescheitert. Für die Kontrolle von Führerscheinen müssen Kraftfahrer:innen z. B. auch keine Gebühr an die Polizei entrichten. Dass dieses Vorhaben unter der neuen Regierung wieder aus dem Hut gezogen wird, ist nicht hinnehmbar.
- Unter der neuen Regierung ist zum ersten Mal eine Zustimmung zur Erhöhung der Trassenpreise durch die DB Netz AG ergangen. Das Eisenbahnregulierungsgesetz, dessen schnelle Novelle vergangenes Jahr noch alle Fraktionen für „sofort nach der Wahl“ versprochen haben, ist nicht einmal als Vereinbarung im Koalitionsvertrag erwähnt.

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. –Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin

Pressekontakt: Daniela Morling, mobil: + 49 151 555 081 83, E-Mail: morling@netzwerk-bahnen.de