



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

An die
Mitglieder des
Verkehrsausschusses sowie die Berichterstatter und
Berichterstatterin für Verkehr im Haushaltsausschuss
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, 09. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

der vom russischen Präsidenten befohlene Angriffskrieg auf die Ukraine markiert eine Zeitenwende in Europa, die sofortiges Handeln und die breite Überprüfung bisher verfolgter Ziele zugleich erfordert. Die Waffen zum Schweigen zu bringen und den bedrängten Menschen zu helfen, ist absolut prioritär für die internationale Gemeinschaft und auch die deutsche Politik. Die Güterbahnen und ihre Mitarbeiter:innen hoffen auf ein schnelles Ende der Gewalt, sie unterstützen die Politik von Bund und EU und engagieren sich in der zivilen Hilfe. Bitte kommen Sie auf uns zu, wo immer Sie weitere Möglichkeiten für eine Unterstützung sehen.

Auch in den anstehenden Haushaltsberatungen muss es gelingen, die akuten Herausforderungen aus der Aggression gegen die Ukraine zu meistern und die richtigen strategischen Weichenstellungen vorzunehmen. Der Krieg wirkt als Brandbeschleuniger für viele Probleme, die die Gesellschaft bereits zuvor belasteten – beispielsweise die steigenden Preise für fossile Energieträger oder die coronabedingten Störungen von Produktionsketten und des internationalen Handels.

Unabhängig davon dürfen wir andere wichtige Aufgaben nicht vernachlässigen. Der Klimawandel pausiert nicht und die Verringerung des Verbrauchs und des Imports fossiler Energieträger ist noch wichtiger geworden.

Im Güterverkehr müssen dafür wesentliche Weichenstellungen rund um den Haushalt mit Investitionsentscheidungen und dem Subventionsabbau getroffen werden, wenn durch energieeffizientere und klimafreundlichere Verkehrsmittel, allen voran der Transport auf der Schiene deutlich weniger Treibhausgase emittiert und der Dieserverbrauch gesenkt werden sollen.

Ein Abbau kontraproduktiver Subventionen ist das Mittel der Wahl, die notwendigen Investitionen zu stemmen, ohne aber den bereits unter Druck stehenden und die Kriegsfolgen weiter herausgeforderten Haushalt zusätzlich zu belasten. Während etwa der Abbau des Dieselsteuerprivilegs oder der Maut-Befreiungen (auf Landes- und Kommunalstraßen, für Gas-Lkw, für Pkw) auch die richtigen Preissignale für die Verlagerung von Verkehren gäbe, führte die teils geforderte Ausweitung von Subventionen verkehrs- und klimapolitisch zum Gegenteil. Stattdessen sollte die Politik temporär in Not geratenden Unternehmen und Branchen unmittelbar und befristet helfen, aber den notwendigen Wandel in der Verkehrspolitik weiterführen und dabei bereits zuvor existente Verzerrungen berücksichtigen.

Vorstandsvorsitzender:	Ludolf Kerkeing
Vorstand:	Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Isabelle Schulze, Thomas Knechtel, Roger Mahler, Thilo Beuven
Geschäftsführer:	Peter Westenberger
Vereinssitz:	Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

In die falsche Richtung weist beispielsweise die Tatsache, dass die für den elektrischen Schienengüterverkehr relevanten Strompreise schon viele Jahre kontinuierlich, seit dem vergangenen Jahr steil und seit dem Herbst explosionsartig gestiegen sind, während Diesel über zehn Jahre kostenstabil war und die prozentuale Preissteigerung seit 2021 deutlich niedriger liegt als beim Bahnstrom.

Im Vertrag der Ampel-Koalition wurde festgehalten, dass der Bund deutlich mehr Geld in die Schiene als in die Straße investieren wird. Diese Priorisierung ist auch in der aktuellen Lage zukunftsweisend und muss alle Investitionen einschließen und auch eine Umschichtung von Mitteln aus Bedarfsplan Straße auf Bedarfsplan Schiene einschließlich der Kapazitäten für Planung und Gerichte beinhalten

Im Schienenbereich muss der Haushalt 2022 die deutliche Steigerung der Mittel für Neu- und Ausbauten im Schienennetz des Bundes bringen. Um alle Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bedarfsplans Schiene sowie weitere notwendige Ausbaumaßnahmen aus dem Deutschlandtakt-Konzept oder der vorgesehenen Elektrifizierung so schnell wie möglich vollständig in Betrieb nehmen zu können, sind deutlich mehr als 1,9 Mrd. Euro nötig. In diesem Jahr müssen es mindestens 3 Mrd. Euro sein, die sich bis zum Ende des Jahrzehnts auf etwa 6 Mrd. Euro erhöhen. Nicht verbaute Mittel des Bedarfsplans sollten langfristig gesichert werden und als Grundstock für einen Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild dienen.

Da die Wirkung der Bedarfsplanprojekte erst in Jahren zu erwarten ist, sind zudem während der Aufbauphase von Kapazitäten bei Planung, Bürgerdialogen, Genehmigungsbehörden sowie Gerichten auch kurzfristige Verbesserungen dringend erforderlich. Hierfür sind Investitionen in die wichtigen [Kleinen und Mittleren Maßnahmen](#), die nach Erwartungen der Güterbahnen wesentlicher Bestandteil des im Koalitionsvertrag vorgesehenen Programms „Schnelle Kapazitätserweiterung“ sein müssen, besonders dringlich.

Eine wichtige Ergänzung zum konventionellen Ausbau, aber insbesondere auf schon heute hoch belasteten Strecken kein Ersatz für ihn, ist die beschleunigte Ausrüstung des Schienennetzes sowie vorlaufend der Schienenfahrzeuge mit digitaler Leit- und Sicherheits- und Stellwerkstechnik. Für eine bundesweite Ausrüstung bis 2035 ist vor allem die Finanzierung der zunächst umzurüstenden „On Board Units“ (UBU) dringend notwendig.

Eine weitere Entlastung des Haushaltes könnte durch die Nutzung der Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) entstehen. Investitionen im Bereich der Schieneninfrastruktur zahlen zu 100 % auf die Ziele des KTF ein und könnten somit den Haushalt entlasten. Wichtig ist auch, den heutigen Mitteleinsatz des KTF kritisch zu überprüfen. So könnten die jährlich für die unwirksame Förderrichtlinie Energieeffizienz angesetzten 100 Mio. Euro besser für eine befristete Abwrackprämie oder ggf. Nachrüstung älterer Schienenfahrzeuge verwendet werden.

Ein kluger Abbau von Subventionen verbunden mit der Priorisierung von Zukunftsinvestitionen kann auch den Verkehrssektor endlich auf den Pfad in Richtung Treibhausgassenkung, Energieeffizienzsteigerung und Unabhängigkeit von fossilen Kraftstoffen bringen.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer