

Ein Jahr Ampel-Koalition

Tempolimit im Verkehrsministerium – bei der Transportwende leider Realität

Berlin, 05. Dezember 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor gut drei Jahren endete aus konjunkturellen Gründen der Trend einer steigenden Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr erstmals seit längerer Zeit – vorläufig! Zwar sorgte dann im März und April 2020 der erste unbeholfene Lockdown für einen spürbaren starken Einbruch, aber nicht für eine dauerhafte Krise. Heute liegen wir höher als vor der Krise und das Barometer zeigt trotz konjunktureller Sorgen kein „Tiefdruckgebiet“ an. Aber: Die von Politik und Branche gewünschte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene fand 2022 nicht statt und ist trotz verstärkter Nachfrage aus der Wirtschaft nach klimafreundlichen Transportlösungen auch perspektivisch unsicher.

Gleich oder gar schlimmer ist allerdings der Zustand der Schieneninfrastruktur. Er ist noch vor der Strompreisentwicklung Hemmnis Nr. 1 des Schienengüterverkehrs. Gleich insbesondere im Hinblick auf die minimale Erweiterung des Netzes durch Neu- und Ausbauten: von 2020 bis kommenden Sonntag werden Bund und DB zusammen nur knapp über 80 Kilometer neue Schienen oder Oberleitungen in Betrieb genommen haben, während das Straßennetz jährlich um etwa 10.000 Kilometer Länge wächst. Der Bundestag hat in der vorvergangenen Woche mit dem Haushalt 2023, dem zweiten Haushalt der Ampel, die Ansätze der Regierung für Neu- und Ausbau praktisch unverändert gelassen: die Schiene erhält 2,1 Mrd. Euro für Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege, der Ansatz für die Fernstraßen liegt etwa 1,8 Milliarden Euro höher.

Schlimmer ist der Zustand der vorhandenen Infrastruktur geworden – obwohl der Bundesverkehrsminister die „Generalsanierung“ im Juni zur „Chiefsache“ erklärte. Die steigende Nachfrage trifft auf immer mehr Betriebsstörungen bei den Anlagen, auf eklatante Personalplanungsfehler im Betrieb – in Stellwerken, Betriebszentralen und Fahrplanbüros – und ein unverändert schlecht koordiniertes Management der vielen Baustellen. Trotz Warnungen aus der Branche, dass die Idee gebündelter Sanierung und Modernisierung von einzelnen hochbelasteten Strecken („Korridore“) grundsätzlich richtig ist, aber ohne flankierende Maßnahmen die Qualität des Schienenverkehrs weder kurz- noch mittelfristig spürbar verbessern wird, setzen DB und Verkehrsminister kommunikativ alles auf diese eine Karte.

Ohnedies geht es dabei nur um den bereits vorhandenen Schienenverkehr und nicht um das angestrebte Wachstum. Ein Jahr nach dem Start der Ampelkoalition ist von „Aufbruch“ oder „Fortschritt“ wenig bis nichts zu sehen. Die Ampel wird am Ende dieses

Jahres ihrem Ziel, den Anteil der Schiene am Güterverkehr bis 2030 von 18 auf 25 Prozent zu steigern, nicht nähergekommen sein. Selbst der russische Überfall auf die Ukraine hat die Strategie des Verkehrsministeriums nicht grundlegend beeinflusst. Energieeinsparung und Klimaschutz sind nur in Reden ernsthafte Größen. Es gibt im Haus an der Invalidenstraße in der Zwischenzeit zwar wohl einen Zeitplan für die vielen transportwende-freundlichen Vorhaben des Koalitionsvertrages der Ampel. Das Ministerium agiert jedoch ohne Daten, welche Maßnahme welchen Beitrag zur Steigerung des Schienenanteils liefern und welche anderen Entscheidungen zugleich dagegenwirken – etwa vom weiteren Autobahnbau über Tankrabatte bis zum unkoordinierten Ausbau des Schienenpersonenverkehrs.

Die Schienengüterverkehrspolitik des Bundes hat keinen Mangel an Plänen, Zukunftsideen und Ankündigungen, sondern ein ganz irdisches Umsetzungsdefizit, gepaart mit strategischer Indifferenz: knappe Ressourcen wie Geld und Planungskapazitäten werden wie bisher proportional zur heutigen Rolle der Verkehrsträger und teilweise sogar untereinander konkurrierend eingesetzt.

An die Stelle großer Hoffnungen bei den GÜTERBAHNEN, in der Güterverkehrspolitik würde eine neue Ära eingeläutet, ist daher eine große Skepsis getreten.

Während die privaten GÜTERBAHNEN mit Mühe ihre wirtschaftliche Lage stabil halten konnten, hat die staatliche DB Cargo in dieser Situation im ersten Halbjahr noch größere Verluste aufgebaut als in den Vorjahren.

Das Verkehrsministerium und seine Leitung haben das erste – nahezu wahlfreie – Jahr ihrer Amtszeit nicht für den versprochenen Kurswechsel genutzt. Ob es sich dabei um grundsätzlich mangelnden Willen handelt oder die Beteiligten zu schlecht vorbereitet waren, wird das kommende Jahr zeigen.

Wenn die Ampel es ernst meint mit Versorgungssicherheit, Klimazielen, Verkehrssicherheit und dafür der „zügigeren Umsetzung der Masterpläne (Schienenverkehr bzw. Schienengüterverkehr)“, dann muss sie sofort zwei Gänge hochschalten und das selbst verhängte Tempolimit im zuständigen Bundesverkehrsministerium aufheben. Wir werden die Ampel nicht an weiteren Papieren, sondern an verfügbarer und zusätzlicher Kapazität im Schienennetz, besseren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Verhältnis zum Lkw und an einer nachhaltigen Umsetzungsstrategie messen.

Was bisher geschah:

Unsere Bewertung stützt sich auf verschiedene Quellen: den Koalitionsvertrag, die vorhandenen Masterpläne und zusätzliche Maßnahmen des Ministeriums – und

schließlich das Langzeit-BINGO, das wir auf der Grundlage des Koalitionsvertrages Ende 2021 veröffentlicht hatten.

Auf der „Haben“-Seite verbuchen wir:

- die Aussetzung der EEG-Umlage im Juli
- die verbesserte Förderrichtlinie für Neu- und Ausbau von Umladeanlagen des Kombinierten Verkehrs
- den – wenn auch bezeichnenderweise verspäteten – Start der „Beschleunigungskommission Schiene“ im Sommer
- die Bereitschaft der Koalitionsausschusses, für die Stärkung der Schiene 2023 bis 2025 je 500 Mio. Euro zusätzlich bereitzustellen
- die daraus für 2023 beschlossene Aufstockung „Kleiner und Mittlerer Maßnahmen“ zur Kapazitätssteigerung im Schienennetz
- den vom Wirtschaftsministerium vorgelegten Vorschlag für die Strompreisbremse.

Einschränkend muss allerdings gesagt werden, dass einige dieser Maßnahmen noch nicht Gesetz bzw. dauerhaft sind und einige Entscheidungen auch nicht auf den Wachstumspfad führen, sondern lediglich die heutigen Verkehre stabilisieren können.

Neben ausdrücklich kontraproduktiven Entscheidungen wie:

- dem dreimonatigen Tankrabatt und die Aussetzung der nächsten Stufe der CO₂-Abgabe nur für den Lkw;
- der Kürzung von zahlreichen kleineren finanziellen Bundesprogrammen (Programm „Elektrische Güterbahnen“, „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“, Gleisanschlussförderung, Förderrichtlinie Energieeffizienz);
- der Ankündigung der Regierung, die Trassenpreisförderung 2024 ersatzlos auslaufen zu lassen;
- dem Widerstand des BMDV auf europäischer Ebene gegen ambitionierte Vorgaben für 740 Meter lange Überholgleise auf den europäischen TEN-Korridoren;

...blieben auch einige Chancen zur Stärkung der Schiene bei getroffenen Entscheidungen ungenutzt, etwa:

- beim Beschluss der Mini-Lkw-Maut-Novelle, die zum 1. Januar 2023 in Kraft tritt;
- beim Regierungsentwurf zur Raumordnungsgesetz-Novelle, in der die seit fünf Jahren angekündigte verpflichtende Prüfung der Pflicht zur Prüfung der Schienenanbindung neuer Gewerbegebiete nicht enthalten ist;

- bei der Vorbereitung der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans;
- beim weiter ausstehenden Plan für die flächendeckende Umsetzung von ETCS.

Viele Ankündigungen aus dem Koalitionsvertrag wurden bisher nicht erkennbar weiterverfolgt, unter anderem:

- die schnellere Realisierung der namentlich im Koalitionsvertrag (auf Seite 13) genannten 13 Schienenprojekten;
- die Elektrifizierung von 75 Prozent der Bahnstrecken bis 2030 (statt heute 61 Prozent);
- ein angekündigtes „Programm Schnelle Kapazitätserweiterung“;
- der „Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden (...) mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans“;
- die vereinbarten Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Lkw-Maut;
- die Reaktivierung von Schienenstrecken;
- das Ziel, die „Kranbarkeit von Sattelaufliegern voran(zu)treiben.