

Berlin, 7. Juli 2022

## **Sieben Monate Ampel: DIE GÜTERBAHNEN warten auf das „Bündnis (...) für Nachhaltigkeit“**

Die Ampel-Parteien haben in ihrem Koalitionsvertrag am 8. Dezember 2021 erklärt: *„Die Klimaschutzziele von Paris zu erreichen, hat für uns oberste Priorität. (...) Wir schaffen ein Regelwerk, das den Weg frei macht für Innovationen und Maßnahmen, um Deutschland auf den 1,5-Grad-Pfad zu bringen.“*<sup>1</sup> Erkennbar sollte die Schiene gestärkt werden, um Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. *„Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln.“* Sogar über die Masterpläne hinausgehende Vorhaben wurden im Koalitionsvertrag verankert, zugespitzt formuliert beispielsweise in einer Aussage zu den Investitionsprioritäten: *„Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen.“*

Den Einmarsch der russischen Armee in die Ukraine und die weitreichenden Folgen hatte zu diesem Zeitpunkt niemand vorausgesehen. Der dadurch unter anderem ausgelöste Energiepreisschock wurde seitens der Regierung nur auf der Ebene des Energielieferantenwechsels und der – im Güterverkehr nur den Diesel, also die Straße entlastenden – Staatsschuldenfinanzierung angegangen, während Energieeffizienz und -einsparung nicht angereizt wurden und werden.

Kriegsinduzierte zusätzliche Anforderungen trägt die Politik gerne an die Schiene (und auch den Straßengüterverkehr) heran. Verwundert zeigt sie sich, wenn die Branche bestehende Limits bei Wagen, Loks und Netzkapazitäten aufzeigt, deren Ursache wiederum in der widersprüchlichen Verkehrspolitik liegen. Warme Worte, Papiere und Ziele gibt es seit Jahren zuhauf, doch belastbare und langfristig schienenfreundliche Rahmenbedingungen und notwendige Infrastrukturinvestitionen hat die Politik immer gescheut.

Nach knapp sieben Monaten Ampel-Regierung zeigt sich folgende Bilanz: Lediglich ein förderlicher Gesetzesbeschluss (Absenkung EEG-Umlage) sowie eine positive (Ausbildungsverordnung) und eine negative (Rückwirkende Anlastung von einseitig die Schiene belastenden Gebühren) Verordnung stehen zu Buche. Der Bundestag geht nun in die zweimonatige Sommerpause, während die Regierung weiterarbeitet.

DIE GÜTERBAHNEN fühlen sich in der Wiederholungsschleife: Wo sich die neue Regierung für mehr Schiene oder mehr Straße entscheiden konnte, wählte sie „mehr Straße“.

Im Güterverkehr gestaltet vorrangig die Nachfrage der Verlagerer den Transportmarkt. Der seit vielen Jahren knapp unter der 20-Prozent-Marke verharrende Marktanteil der Schiene kann im insgesamt wachsenden Markt nur gesteigert werden, wenn der Staat langfristig

---

<sup>1</sup> Original-Auszüge aus dem Koalitionsvertrag sind im gesamten Dokument **fett und kursiv** dargestellt.

verlässlich Anreize bei der Infrastruktur, den Rahmenbedingungen und der Innovationsförderung setzt. Produktinnovationen der GÜTERBAHNEN und ihrer logistischen Partner finden dann Kundschaft, die bisher allein den Lkw genutzt hat.

Der anspruchsvolle Auftakt der Ampel kontrastiert auffällig zu den Signalen im Regierungsalltag, die keine Richtungsänderung gegenüber der konventionellen straßenverkehrsorientierten Logistik erkennen lassen. Wichtige Einzelthemen aus den in den Masterplänen der früheren Regierung identifizierten Handlungsfeldern „Infrastruktur“, „Rahmenbedingungen“ und „Innovationsförderung“ unterstreichen diesen Eindruck:

1. Es wurden bisher keine wirksamen zusätzlichen Maßnahmen ergriffen, um den jahrzehntelang verschleppten Kapazitätsausbau der Schieneninfrastruktur („**Wir werden (...) das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren...; „Wir werden ein Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ auflegen.**“) zu beschleunigen. Die Budgetmittel für Neu- und Ausbau von Schienenstrecken sollen auch 2023 nur geringfügig (+ 100 Mio. Euro) gesteigert werden und bei 2 Mrd. Euro liegen. Zusammen mit den sinkenden Investitionen zur Erhaltung des Bestandsnetzes (LuFV, minus 600 Mio. Euro) und für die einheitliche europäische Leit- und Sicherungstechnik (ETCS, minus 78 Mio. Euro) sowie einigen kleineren Positionen ergibt sich ein Investitionsvolumen von 7,3 Mrd. Euro. Bei den Bundesfernstraßen ergeben sich geplante Ausgaben von 7,7 Mrd. Euro. („**Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren...**“). Planungsleistungen bei der Straße sind dabei noch nicht berücksichtigt, ebenso nicht die Tatsache, dass in das Straßennetz auch erhebliche Investitionen der Länder und Kommunen erfolgen, denen nur sehr geringe Investitionen in regionale Schienenstrecken gegenüberstehen. Das besagte Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ existiert bisher nicht – immerhin sind in den o. g. Zahlen aber 58 Mio. Euro (+ 47 Mio. Euro) für „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ vorgesehen, mit denen die Kapazität und Qualität der Schieneninfrastruktur gesteigert werden kann. Der Mangel an langfristiger Orientierung wird an dem erneut verpassten Einstieg in die überfällige Erneuerung der Stellwerke und der Leit- und Sicherungstechnik deutlich, die nach Aussagen der Regierung bis 2035 vollständig in Deutschland zum Einsatz kommen sollte. Im zweiten Jahr hintereinander werden die Mittel hierfür gekürzt – auf ein Niveau, mit dem dieser Plan 56 Jahre laufen müsste. Auch die notwendige Umrüstung der Fahrzeuge auf die neue Technologie wird erneut nicht vorgesehen. („**Die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken werden wir prioritär vorantreiben.**“). Die Gelder für das „Sonderprogramm Elektrische Güterbahnen“, mit dem Oberleitungen über güterverkehrsrelevanten Schienenstrecken finanziert werden sollte, wurde in zwei Schritten faktisch auf Null (3 Mio. Euro in 2023, ausreichend für ca. 1 bis 1,5 km Strecke) reduziert. Bis einschließlich 2028 sollen dafür rund 33 Mio. Euro ausgegeben werden. („**Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren...**“).

Vorschläge der GÜTERBAHNEN: Kontinuierliche deutliche Steigerung der Mittel für den Kapazitätsausbau, die Elektrifizierung und die Erneuerung der Leit- und

Sicherungstechnik im Schienennetz. Einrichtung eines jahresübergreifenden Schieneninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild.

2. Die aktuelle Krise im Netz, die auf zu viele unkoordinierte Baustellen und zu hohe Störungsraten bei Infrastrukturelementen (Weichen, Signale, Gleislagefehler, etc.) zurückzuführen ist, ist jetzt zwar offiziell „Chefsache“ des Bundesverkehrsministers. Die DB verkündete vollmundig zusammen mit dem Minister eine „Generalsanierung“ erst 2024 und auch nur auf noch gar nicht konkret benannten „Korridoren“ mit gravierenden Vollsperrungen. Angaben, was das angebliche „Hochleistungsnetz“ dann besser können soll als die heutige Infrastruktur, fehlen bislang. Vor diesem Hintergrund befürchten DIE GÜTERBAHNEN anhaltende chaotische Zustände, vergraulte Kund:innen und erhebliche Vermögensschäden.

Vorschläge der GÜTERBAHNEN: Bessere Koordination der Baustellen, zusätzliche Investitionen zur Verringerung der Störung von Infrastrukturbestandteilen, koordinierte Finanzierung der Bestandsnetzsanierung mit dem Ziel, das durchschnittliche Anlagenalter wirklich sinken zu lassen.

3. Der *„Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden (...) mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans.“* wurde bisher nicht begonnen. Das Bundesverkehrsministerium arbeitet an einer turnusmäßigen „Bedarfsplanüberprüfung“ nach herkömmlichen Prinzipien. Nach deren Systematik werden nicht die Leistungsziele aus dem Koalitionsvertrag, sondern eine Prognose zur Identifizierung „notwendiger“ Infrastrukturmaßnahmen herangezogen. Dies führte und führt zu einer unveränderten Fortschreibung der zurückliegenden Verkehrspolitik. Der dadurch im Vordergrund stehende Straßennetzausbau schafft kontinuierlich deutlich mehr Kapazität bei diesem Verkehrsträger, während bei der Schiene der schon schmalere „Bedarfsplan“ in den vergangenen Jahrzehnten zu großen Teilen nicht realisiert wurde und nun aus immer mehr nur angekündigten Vorhaben besteht. Der Bundesverkehrsminister wirft wie sein Vorgänger mit großen Investitionsvolumina um sich (z. B. bei der „Regionalkonferenz Deutschlandtakt“ am 24. Juni in Mainz: 29 Mrd. Euro für den Südwesten), ohne den offensichtlichen Widerspruch zum deutschlandweit auf 2 Milliarden Euro pro Jahr begrenzten Neu- und Ausbaushaushalt aufzulösen. Für die aus dem „Deutschlandtakt“-Konzept resultierenden neuen Infrastrukturvorhaben (*„Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten.“*) im Bedarfsplan Schiene gibt es bisher keine Finanzierungsperspektive und keine mit der Branche und den Ländern abgestimmte Prioritätenliste. Die in der Praxis jedoch erkennbare Priorisierung des Personenfernverkehrs im Deutschlandtakt-Konzept wurde bisher nicht korrigiert. Preisschocks durch Umplanungen, Planungsfehler und steigende Baupreise (Stuttgart, Rastatt, München, Fehmarn, etc.) werden momentan lediglich notiert.

Vorschläge der GÜTERBAHNEN: Nachbesserung des Deutschlandtakt-Konzepts, um die notwendigen Maßnahmen für die notwendigen Kapazitäten des Schienengüterverkehrs und eine Verkürzung der durchschnittlichen Transportdauer auf den Weg zu bringen.

4. Während im Koalitionsvertrag die Ausweitung der Trassenpreisförderung unter „**haushalterischem Vorbehalt**“ stand, hat das Kabinett nun beschlossen, dass die bereits existente Unterstützung gegen die ständig steigenden Trassenpreise der DB Netz AG in Höhe von 350 Mio. Euro pro Jahr Mitte 2024 beendet werden soll. Es droht eine XXXL-Preiserhöhung mit der Folge der Abwanderung von Ladung auf die Straße.

Vorschläge der GÜTERBAHNEN: Fortführung und Weiterentwicklung der Trassenpreisförderung wie in dem vom BMDV beauftragten Evaluationsgutachten, bis die Netzkosten durch Modernisierung sinken und die relative Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zur Straße verbessert wird.

5. Im Frühjahr hat die Bundesnetzagentur erstmals in der Ampel-Phase die üblichen jährlichen Trassenpreissteigerungen der DB Netz AG durchwinken müssen, weil das Eisenbahnregulierungsgesetz nicht verändert wurde. Die von der alten Regierung beschlossenen Eigenkapitalerhöhungen bei der DB AG/DB Netz AG „für Infrastrukturmaßnahmen“ (aus dem Klimaschutzprogramm 2030) in Höhe von 1,125 Mrd. Euro führen über den bestehenden ERegG-Mechanismus zu potenziell noch stärker steigenden Trassenpreisen.

Vorschläge der GÜTERBAHNEN: Änderungen am ERegG, u. a. Einführung der europaweit üblichen Grenzkostenbepreisung, Modernisierung des Netzbetriebs zur Senkung der Kosten.

6. Das Bundesverkehrsministerium hat den Entwurf einer „kleinen Lkw-Maut-Novelle“ in die Verbändeanhörung gegeben, die keine der im Koalitionsvertrag verabredeten Neuerungen („**Wir werden 2023 eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO<sub>2</sub>-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen. (...) den Zu- und Ablauf (im Kombinierten Verkehr) bis max. 50 Kilometer von der Lkw-Maut freistellen.**“ umsetzt und weiterhin nur die 6 Prozent der Bundesfernstraßen in Deutschland bemaunten will. Durch erhöhte Anlastung einzelner externer Kosten (Lärm, Luftverschmutzung) sollen höhere Einnahmen generiert werden, die nach dem vor gut zehn Jahren beschlossenen „Finanzierungskreislauf“-Prinzip zweckgebunden dem Straßen(neu)bau dienen.

Vorschläge der GÜTERBAHNEN: Komplette Lkw-Maut-Novelle unter Nutzung der

neuen europarechtlichen Möglichkeiten, Ausweitung der Maut auf das gesamte Straßennetz – wie es auch bei den Trassenpreisen üblich ist.

7. Während die Bahnstrompreise bereits seit vielen Jahren gestiegen sind, lag der Dieselpreis Anfang 2020 noch unter dem Wert (nominal) von 2008. Die zunächst steigenden und ab Herbst 2021 explodierenden Bahnstrompreise haben die Bundesregierung nicht beeindruckt. Im „Entlastungspaket“ und im „Energiekosten-Zuschuss-Programm“ wurden DIE GÜTERBAHNEN ausgespart, die positive Absenkung der EEG-Umlage hat einen minimalen Effekt. Parallel hat die Ampel für drei Monate die Steuern für Diesel gesenkt und so mit neuen Schulden den Lkw um etwa eine Milliarde Euro billiger gemacht, obwohl der Dieselpreis bei weitem nicht so stark angestiegen war wie der Bahnstrompreis. (*„Die Bundesregierung wird dafür Sorge tragen, dass die Wirtschaft wettbewerbsfähige Strompreise für Industrieunternehmen am Standort Deutschland unter konsequenter Nutzung der eigenen Potenziale Erneuerbarer Energien bekommt.“*)

Vorschläge der GÜTERBAHNEN: Einbeziehung der Schiene in die Branchen, die Zuschüsse bei einer besonders hohen Zusatzbelastung erhalten können, Überprüfung der Strompreisentwicklung auf Angemessenheit durch das Bundeskartellamt, Abbau der steuerlichen Subventionen für den Dieselpreis, schienenspezifische Ausbaustategie für die Bahnstromerzeugung aus erneuerbaren Energien (z. B. an Strecken).

8. Schon mit der ursprünglich im „Masterplan Schienengüterverkehr“ 2016 vorgesehenen Dimension (100 Mio. Euro pro Jahr) könnte das „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“ den Anspruch aus seinem Titel nicht erfüllen. Gleichwohl war der Anspruch, knapp unwirtschaftlichen Zukunftstechnologien zum Durchbruch zu verhelfen, hoch bedeutsam. Die im Haushaltsentwurf 2023 vorgesehenen Mittel (30 Mio. Euro) liegen wie in allen Jahren zuvor deutlich unter der politischen Zusage. Selbst mit den vorgesehenen Verpflichtungsermächtigungen summiert sich das Programm bis 2028 auf ein Volumen, das der Bund etwa für die Sanierung eines einzelnen Segelschiffs der Marine verausgabt hat, so dass die nötigen Impulse für den Markt nicht erreicht werden.

Vorschläge der GÜTERBAHNEN: Erhöhung der Mittel auf die ursprünglich vorgesehene Höhe von 100 Mio. Euro pro Jahr.

9. Ausgerechnet die *„Beschleunigungskommission Schiene“* kam zum ersten Mal vor wenigen Tagen zusammen, hat aber noch nicht gearbeitet.

Vorschläge der GÜTERBAHNEN: Beschleunigung der Arbeit der Beschleunigungskommission. Fokus auf die personelle Ausstattung der Schritte Planung/Bürgerdialog/Anhörung/Genehmigung/Bau und ggf. Verschiebung von Kapazitäten aus dem

Straßenneubau, auf die der Bund Einfluss nehmen kann. Steigende und stabile Finanzierungszusagen, Modernisierung der Planung, stärkeres Engagement der Spitzenpolitik in den Bürgerdialogen, Verzicht auf Parallelausbauten Straße/Schiene.

10. Die seit einem dreiviertel Jahr überfällige Studie, welches Potenzial zur Verlagerung von Lkw-Verkehren auf die Schiene in der Weiterentwicklung der im Straßengüterverkehr üblichen Trailer-Technologie liegen („**die Kranbarkeit von Standard-Sattelaufhängern vorantreiben...**“), verzögert sich im Verkehrsministerium weiter.

Vorschläge der GÜTERBAHNEN: Europäische Initiative, dass neue Lkw-Trailer nur noch so gebaut werden dürfen, dass sie mit Kränen/Reachstackern auf Schienenfahrzeuge verladen werden können, ggf. Umrüstprogramm für den Bestand.

Hinweis: Für die Finanzierung von vorgeschlagenen Mehrausgaben haben DIE GÜTERBAHNEN vorgeschlagen, prioritär Umschichtungen im Bundeshaushalt vorzunehmen und Subventionen abzubauen.