

## Investitionen in die Schiene verbinden Klimaschutz, energiepolitische Unabhängigkeit und Wirtschaftlichkeit im Güterverkehr

(Berlin, 14. März 2022) In dieser Woche will die Bundesregierung ihren Budgetentwurf für das laufende Haushaltsjahr 2022 beschließen. Ohne Subventionsabbau oder Steuererhöhungen gleichzeitig Coronafolgen zu bewältigen, die Neuverschuldung herunterzufahren und rot-grün-gelbe politische Vorhaben anzugehen, war schon vor dem Ukraine-Krieg kaum denkbar. Zusätzliche Militärausgaben, Kosten für die Aufnahme von Flüchtlingen sowie steigende Energie- und Rohstoffpreise erhöhten ungeachtet guter Steuereinnahmen den Druck auf den Finanzminister.

Im bisher größten Investitionsetat des Bundes, dem Verkehrsbereich, muss die Regierung nun die Weichen richtig stellen, um neben dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß auch den enormen Energiehunger des Straßengüterverkehrs zu verringern. In einem [Schreiben](#) an Politiker:innen plädieren die Güterbahnen im Verkehrsbudget auf überfällige Richtungsentscheidungen, die durch den Krieg der russischen Führung gegen die Ukraine noch wichtiger wurden. Die Güterbahnen betonen dabei die „oberste Priorität, die Kämpfe und das Leid der Menschen in der Ukraine schnellstmöglich zu beenden“ und stellen sich hinter die Sanktionspolitik der Bundesregierung.

Sie plädieren dafür, nicht nur neue Energierohstofflieferanten zu suchen, sondern durch die richtigen Investitionsentscheidungen die klimafreundliche und zugleich verbrauchsarme Schiene und deren Versorgung mit grünem Strom sicherzustellen. Kerkeling: „Die finanziellen Mittel müssen durch Subventionsabbau und Umschichtung aufgebracht werden. Auch wenn es schwerfällt, muss Deutschland jetzt seine Abhängigkeit vor allem im Straßentransport vom Diesel und damit vom Rohöl aus Russland durch den Abbau des bestehenden Dieselsteuerprivilegs und die faire Anlastung externer Kosten verringern.“ Preissteigerungen bleiben Unternehmen und Verbraucher:innen dadurch nicht erspart. Es gilt nun, wirtschaftlich in Not geratenen Menschen und Unternehmen zu helfen und gleichzeitig den notwendigen Wandel nicht zu gefährden. „Die Steuern für Lkw-Diesel jetzt zu senken, wäre falsch. Der Bund müsste die Löcher vor allem mit Hilfe der Lohn- oder Umsatzsteuer stopfen, ohne dass sich beim Transport etwas ändert. Die Güterbahnen gerieten weiter ins Hintertreffen, denn sie haben aktuell deutlich höhere Strompreissteigerungen zu verkraften als der Lkw, ohne dass der Bund bisher hilft.“ Endverbraucher:innen überschätzen meist auch den Anteil der Transportkosten, der bei Konsumgütern in der Regel nur zwei bis fünf Prozent der Gesamtkosten ausmacht. Für die Verkehrsmittelwahl der verladenden Wirtschaft ist das Preisverhältnis zwischen Lkw und Güterbahnen allerdings entscheidend.

Mit dem Haushalt 2022 muss die Ampel-Koalition die Weichen stellen, um wie vereinbart deutlich mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Um schnelle Entlastung auf überlasteten Schienenwegen zu schaffen, sind höhere Investitionen in [Kleine und Mittlere Maßnahmen](#) im Schienennetz und die vorgesehene Aufstockung der Mittel für die seit vielen Jahren geplanten Projekte im „Bedarfsplan Schiene“ notwendig. „Wenn wir jetzt nicht die jahrelangen Unterfinanzierung von Neu- und Ausbauten im Schienennetz des Bundes beenden, gibt es kein Wachstum auf der Schiene. Dieser Haushalt ist ein Lackmustest für die Bundesregierung, ob sie die Ankündigungen im

Koalitionsvertrag, deutlich mehr in die Schiene als in die Straße zu investieren, umsetzt oder weiter auf den Diesel-Lkw setzt.“

Unter der Voraussetzung, dass kontraproduktive Subventionen auf den Prüfstand kommen, ist die Haushaltslage im Güterverkehr weniger vertrackt als es scheint: Durch klimaschädliche Subventionen bestehen eklatante Wettbewerbsverzerrungen, die dem Ziel des Klimaschutzes entgegenstehen. Während die Eisenbahnen auf 100 % ihrer Strecken Maut bezahlen müssen, müssen dies Lkw – und auch nur jene ab 7,5 Tonnen Gewicht - lediglich auf 6 %. Die überfällige Anpassung setzt Geld frei. Außerdem kann die Abschaffung des Dieselsteuerprivilegs allein bei Lkw einen Subventionsabbau in Höhe von 4,9 Mrd. Euro pro Jahr bringen.

Kerkeling abschließend: „Die Güterbahnen hoffen, dass trotz der aktuellen Ausnahmesituation die richtigen Zukunftsentscheidungen getroffen werden. Verkehrsminister Wissing hat recht, wenn er sagt, eine Kürzung der Verkehrsausgaben wären eine Kürzung der Zukunft. Auch in schweren Zeiten muss das Ziel eines klimafreundlichen und energieeffizienten Gütertransports weiterverfolgt werden.“

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