

Wo wir schon sein könnten, würden uns keine Steine in den Weg gelegt!

(Berlin, 28. März 2022) Über 90 Unternehmen sind Mitglied des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen. Heute fand die erste Mitgliederversammlung des Verbandes nach der Bildung der neuen Regierung und im Zeichen der durch den Krieg gegen die Ukraine veränderten politischen Koordinaten statt.

Als geteilt bezeichnete NEE-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling die Stimmung in der Branche, deren Systemrelevanz sich während der Corona-Pandemie zeigte und die auch weiterhin zuverlässig liefert. Die Güterbahnen haben auch wirtschaftlich das vergangene Jahr solide abgeschlossen: „Unsere Unternehmen sind engagiert, zukunftsgerichtet und leistungsfähig. Sie haben die tiefe Überzeugung, Teil des Aufbruchs in eine klimaschonende Welt des Warentransports zu sein.“ Zugleich bringt es ein Stoßseufzer auf den Punkt: „Wo wir schon sein könnten, würden uns keine Steine in den Weg gelegt! Die Güterbahnen lassen sich die Leidenschaft für ihre Arbeit und die Branche nicht nehmen. Sie wollen liefern und expandieren, denn es gibt viel zu transportieren.“ Es ist für Kerkeling allerdings unverständlich, warum auch die Ampel nicht stärker auf die Schiene, sondern auf die mit Personal- und Klimaproblemen kämpfende Lkw-Branche setzt. Der Verbandsvorsitzende verweist auf den Frust, weil sich in den letzten Wochen und Monaten die unliebsamen Vorfälle häuften, mit denen die DB-Infrastrukturgesellschaften den Schienengüterverkehr ausbremsten – vom Baustellenchaos über Sturmschäden bis zum Strommangel. Die Politik glänzt außerdem durch die fehlende Umsetzung des Koalitionsvertrages. Erste Maßnahmen, etwa der Haushaltsplan 2022 oder eine neue Gebührenverordnung, lassen die Güterbahnen im Zusammenwirken mit dem Umgang mit Energiepreissteigerungen und dem vom Bundesrechnungshof aktuell kritisierten Aus- statt Abbau kontraproduktiver Subventionen sehr zweifeln, ob sie 2022 auch schwarze Zahlen schreiben oder die Zahl der Unternehmen vielleicht schrumpft.

Mit ihrem zweiten Entlastungspaket greift die Regierung zu Ungunsten der Schiene in den intermodalen Wettbewerb ein und belastet die EVU damit zusätzlich zu explodierenden Bahnstrompreisen. Gleichzeitig gibt es keine korrektiven Maßnahmen, um die Marktverzerrung durch die staatlich finanzierte Dieselsubvention, die auch direkte Folgen für das Klima durch Abwanderung auf die Straße nach sich ziehen wird, zu kompensieren.

Dass die Güterbahnen zuverlässig liefern, haben sie in der Corona-Pandemie bewiesen, gemeinsam erzielten die Mitglieder des NEE 2021 einen Umsatz von circa 3 Mrd. Euro. Sie stehen bereit, den Wachstumsanforderungen, die im Koalitionsvertrag der Ampel festgehalten wurden, und ihrer Rolle auf dem Weg zu klimafreundlichem Güterverkehr gerecht zu werden. Jene Bereiche aber, auf die sie keinen Einfluss haben – vor allem die Rahmenbedingungen, die die Politik vorgibt – müssen schleunigst angegangen werden. „Ein 100-Meter-Läufer ist schneller als ein Hürdenläufer. Räumen Sie dem Schienengüterverkehr die Hürden aus dem Weg, Herr Wissing“, so Kerkeling.