

Berlin, 17. Januar 2024

Fragen und Antworten zu unserem Protest

Wie kommen Sie auf 78 Prozent Kürzung allein im Schienengüterverkehr?

Der Finanzminister hat in der Regierung einen Konsolidierungsbeitrag für jeden sogenannten Einzelplan der Ministerien abgestimmt. Der Wert für den Verkehrshaushalt betrug minus 380 Millionen Euro gegenüber dem im Juli 2023 vom Bundeskabinett schon einmal beschlossenen Entwurf des Bundeshaushalts 2024. Die vier speziell für den Schienengüterverkehr gedachten Förderungen (Trassenpreise, Anlagenpreise, Innovationsförderung, Infrastrukturinvestitionen bei nicht-bundeseigenen Eisenbahnen) zusammen sollen um 298 Millionen Euro gekürzt werden. Das sind 78 Prozent. Außer dem Fahrrad sollen im Verkehrshaushalt alle anderen Verkehrsträger geschont werden. Im Haushalt des Wirtschaftsministeriums sollen Förderungen für klimafreundliche Lkw gekürzt werden.

Woher kommt die Zahl minus 38 Prozent bei den Schieneninfrastrukturinvestitionen?

Die Zahl ergibt sich daraus, dass die Regierung bis 2027 für Sanierung und – kaum noch – Neubau bis 2027 nach Berechnungen der DB nur noch 27 bis 28 Milliarden Euro zusätzlich ausgeben will. Das sind 38 Prozent weniger als nach dem Marathon-Koalitionsausschuss am 28. März letzten Jahres angekündigt worden waren. Problematisch sehen wir auch, dass innerhalb dieser Summen offenbar immer mehr Geld für Sanierung des Netzes vorgesehen ist. Netzsanierung war und ist natürlich extrem notwendig, aber bis 2027 ist nicht nachvollziehbar, warum die so stark betonten Korridorsanierungen so viel Mittel beanspruchen sollen. Wir befürchten, dass DB und Bund mit dieser Baustrategie im Moment vor allem die Baupreise in die Höhe treiben. Der für das Wachstum notwendige Neu- und Ausbau des Netzes, die sogenannten Bedarfsplan-Maßnahmen, kommen dabei unter die Räder. Nachdem jahrelang ein „Investitionshochlauf“ angekündigt wurde – der zuletzt geringer war als die Inflation – sollen jetzt sogar 0,4 der bisherigen 2,1 Milliarden Euro weggenommen werden. Damit liegen wir dann unter Österreich und der Schweiz beim Netzausbau. Das beeinträchtigt die Zukunftschancen der Schiene. Wir brauchen Sanierung und Ausbau für mehr Verkehr.

Was sorgt Sie am meisten bei den Kürzungen in der Infrastruktur?

Der Überfall und – vor allem bei der erst seit 2018 gezahlten Trassenpreisförderung – ist das Hauptproblem. Sie wird faktisch fast überall an die Auftraggeber aus der verladenden Wirtschaft weitergegeben, eingepreist. Das Verkehrsministerium hat bis zuletzt den Eindruck erweckt, dass die in den Vorjahren übliche Höhe von 350 Millionen Euro auch 2024 wieder kommt. Das hat das Kabinett im Haushaltsentwurf 2024 beschlossen, das war im November in der Bereinigungsvorlage im Bundestag noch so und niemand hat etwas gesagt, bis die überarbeitete Bereinigungsvorlage geleakt wurde. Die GÜTERBAHNEN haben aber die bisherige Förderquote in ihren Transportverträgen unterstellt. Das heißt, dass sie entweder auf den Kosten sitzen bleiben, was bei den geringen Margen ihr Geschäft in die roten Zahlen bringt. Oder sie müssen bei den

Kunden um einen Nachschlag bitten. Die ersten Reaktionen dort sind überwiegend Bedauern, aber keine Zahlungsbereitschaft. Die Logistiker der Auftraggeber haben ihre Zahlen natürlich auch in die Unternehmensplanungen eingespeist.

Machen die GÜTERBAHNEN nun den Bauern alles nach?

Nein, aber wir nutzen mit den Hörnern der Lokomotiven natürlich auf den ersten Blick das gleiche Klanginstrument, um Aufmerksamkeit zu erzeugen. Die Auswirkungen der Kürzungen sind aber proportional viel höher als bei den Landwirten. Trotzdem wollen wir durch unseren Protest keine neuen Einschränkungen für andere Menschen im Verkehr erzeugen. Deswegen wird es auch keine Blockaden oder Ähnliches geben. Unser Protest läuft, während wir weiterfahren und unseren Dienst wie an 363 anderen Tagen leisten. (363? Der erste Weihnachtsfeiertag dürfte der einzige Tag in Deutschland ohne jeden Güterzug sein).

Haben Sie keine Sorge, dass die Menschen durch das Gehupe der GÜTERBAHNEN so abgenervt sind, dass sie sich gegen Sie wenden?

Nein, nicht wirklich, auch wenn es sicher einzelne geben wird, die das Anliegen dahinter nicht sofort verstehen werden. Wir haben öffentlich über unsere Absichten informiert und wollen Anwohner:innen und Reisende schützen. Wir haben die Triebfahrzeugführer:innen gebeten, in konkret benannten lärmsensiblen Bereichen im Netz nur zwischen 11 und 12 Uhr das Horn zu betätigen. Wir glauben, dass ein lauter Protesttag vor der Bereinigungssitzung die einzige Chance ist, jetzt die nötige öffentliche Aufmerksamkeit zu erzeugen.

In der Landwirtschaft geht es um unsere Ernährung – müssen da die GÜTERBAHNEN nicht zurückstehen?

DIE GÜTERBAHNEN transportieren jeden Tag eine Million Tonnen Güter – das wird oft unterschätzt. Das reicht von Lebens- und Hygienemitteln in die Handelslager über Exportgüter in die Häfen bis zu manchmal auch gefährlichen Chemikalien in Chemie- und Arzneimittelbetrieben. Der Lkw ist für 96 Prozent der güterverkehrsbedingten CO₂-Emissionen verantwortlich und muss von den hohen Emissionen runter. Unter anderem deswegen will die Regierung den Anteil der Schiene am Gütermarkt auf zunächst 25 Prozent bis 2030 erhöhen.

DB Cargo macht seit vielen Jahren Verluste – muss man da nicht irgendwann aufhören mit Subventionen?

Ja, wobei die Frage differenziert zu beantworten ist. Wir als GÜTERBAHNEN haben immer gefordert, durch faire Wettbewerbsbedingungen zum Lkw und eine nachholende Infrastrukturpolitik für Subventionsfreiheit zu sorgen. Die Wettbewerber zur DB wirtschaften immerhin so, dass sie bisher kontinuierlich leichte schwarze Zahlen schreiben. Die Regierung hat keinen langfristigen Plan und agiert aktuell wieder wie schon seit vielen Jahren: das Licht wird an- und ausgeknipst, je nach Haushaltslage.

Ist das 25-Prozent-Ziel der Regierung jetzt unerreichbar?

Nein, aber wenn es bei den Beschlüssen bleibt, ist es in akuter Gefahr. Die Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit durch höhere Kosten würde dazu führen, dass die verladende Wirtschaft wieder stärker den Lkw nutzt. Die ad-hoc-Kürzungen entsprechen fast fünf Prozent des gesamten Branchenumsatzes. Bei der Landwirtschaft geht es 2024 um 0,3 Prozent. Die schlechte und auch von Kürzungen betroffene Schieneninfrastruktur treibt die Kosten noch weiter, weil sie nicht schnell genug modernisiert wird – ein paar hochbelastete Korridore zu sanieren, reicht einfach nicht.

Die Bundesregierung sagt, dass die Kürzungen durch die neue Einzelwagenverkehrsförderung ausgeglichen werden. Was sagen Sie dazu?

Das ist in mehrfacher Hinsicht Unsinn. Der existierende Einzelwagenverkehr würde ja auch von der Kürzung der Trassenpreisförderung gleichzeitig belastet. Die lange diskutierte Förderung des Einzelwagenverkehrs war von der Regierung schon im beschlossenen Haushaltsentwurf parallel zur üblichen Trassenpreisförderung eingeplant. Wir müssen die Debatte der Förderinstrumente an dem Ziel der Verkehrsverlagerung orientieren. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und wir haben Vorschläge vorgelegt, wie eine Förderung der Einzelwagenverkehre zusätzliche Ladung von der Straße auf die Schiene bringen kann. Dass der Bund beim Entwurf der Förderrichtlinie teilweise andere Ideen hat, muss und wird noch diskutiert werden, ist aber in diesen Tagen ein Nebenkriegsschauplatz.

Wie soll das Haushaltsloch ihrer Meinung nach gestopft werden?

Abgesehen davon, dass es dafür tiefer im System steckende Expert:innen gibt, sehen wir vorhandene Haushaltsausgabereste aus den Vorjahren und eine gerechte Lastenverteilung zwischen den Verkehrsträgern für die beste Strategie. Beim Subventionsabbau hatten wir verstanden, dass die Regierung grundsätzlich umweltbelastende Zahlungen abbauen wollte, nicht in erster Linie die wenigen, die gerade aus Umweltgründen eingeführt wurden.

Der Schienenbeauftragte der Regierung hat schon angekündigt, das Trassenpreissystem zu verändern. Was wollen Sie denn noch?

Das ist eine vielversprechende Ankündigung, aber keine Antwort auf die akute Diskussion über den Bundeshaushalt. Änderungen könnten frühestens Ende nächsten Jahres zahlungswirksam werden. Im Übrigen liegt uns ein Schreiben aus dem Verkehrsministerium aus der Weihnachtszeit vor, in dem der seit langer Zeit geforderten Überarbeitung des Trassenpreissystems noch eine klare Absage erteilt wurde. Kurzfristig muss der Bund dafür sorgen, dass nicht durch radikale Kürzungen verbrannte Erde im Schienenverkehr übrigbleibt. Darin kann man kein zartes Pflänzchen eines besseren Trassenpreissystems erfolgreich großziehen.