

■ Umsetzung unbefriedigend

## Bundesregierung missachtet den Masterplan Schienengüterverkehr

aus SIGNAL 03/2018 (August 2018), Seite 28-29 (Artikel-Nr: 10004155)  
 Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und IGEB Fernverkehr

**Angesichts der späten Fertigstellung des Masterplans Schienengüterverkehr erst im Juni 2017 wäre es Aufgabe der neuen Bundesregierung, die in diesem Strategiepapier enthaltenen Maßnahmen nun zügig und vollständig umzusetzen. Dies ist leider nicht der Fall.**

Mit dem im Masterplan Schienengüterverkehr beschriebenen Maßnahmenbündel soll endlich eine dauerhafte Verbesserung der Wettbewerbs- und Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs erreicht werden. Es wird dazu u. a. - richtigerweise - festgestellt, dass die Schieneninfrastrukturnutzungsentgelte auf ein wettbewerbsfähigeres Niveau gebracht werden müssen. Eine deutliche Reduzierung der Trassengebühren senkt die Produktionskosten im Schienengüterverkehr und verbessert damit die Wettbewerbsfähigkeit vor allem gegenüber dem Lkw-Verkehr.

Vor dem Hintergrund der seit Jahren sinkenden Durchschnitts-Mautsätze und gesunkener Dieselpreise ist die Höhe der Trassenpreise gerade für den preissensiblen Schienengüterverkehr mittlerweile existenziell. Folgerichtig war als Sofortmaßnahme die deutliche Reduzierung der Trassengebühren in den Maßnahmenkatalog aufgenommen worden. Vorgesehen war konkret die Bereitstellung von 350 Millionen Euro an Bundesmitteln ab 2018. Unverständlich: Ende April entschied die Bundesregierung, dass diese »Sofortmaßnahme« erst Anfang 2019 umgesetzt werden soll.

Erst massive Proteste haben zumindest zu einer teilweisen Korrektur geführt. Im Rahmen der parlamentarischen Beratungen zum Bundeshaushalt 2018 wurden 175 Millionen Euro für die Reduzierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr eingeplant. Mit dem Beschluss des Haushaltsgesetzes durch den Deutschen Bundestag am 5. Juli ist eine Umsetzung der Maßnahme also noch 2018 möglich. Allerdings sind zuvor noch einige formelle Hürden zu nehmen.

Aber nicht nur in diesem Fall bleibt die Umsetzung der Einzelmaßnahmen des Masterplans unbefriedigend.

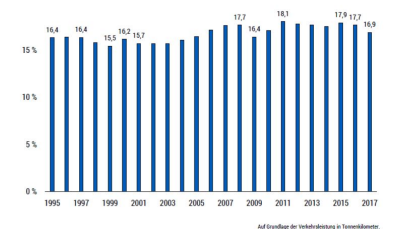
### Mautbefreiung für Elektro-Lkw bedeutet Bruch der im Masterplan getroffenen Vereinbarungen

Gemäß dem Entwurf des »Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes« sollen die seit dem 1. Januar 2015 in die Maut eingepreisten Kostenbelastungen der Luftverschmutzung nun um die Lärmbelastungskosten ergänzt werden. Neben dieser zweifellos überfälligen Korrektur sollen aber auch Fakten geschaffen werden, die einmal mehr Wettbewerbsnachteile für den Verkehrsträger Schiene bedeuten.

So sollen Elektro-Lkw nunmehr komplett von der Lkw-Maut befreit werden. Der Gesetzentwurf sieht zwar eine lediglich »vorübergehende« Mautbefreiung für



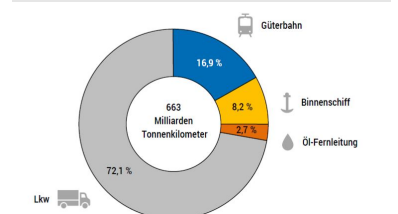
Zugbildungsanlage Halle (Saale). »Mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern« ist eines der Ziele gemäß Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD. Inwieweit die am 29. Juni 2018 eröffnete Zugbildungsanlage Halle (Saale) diesem Anspruch gerecht wird, muss sich dabei noch zeigen, denn nur ein sehr geringer Anteil der Richtungsgleise ermöglicht hier die Bildung von 740 Meter langen Güterzügen - der europäischen Standard-Zuglänge. (Foto: André Casper)



Anteil der Güterbahnen am Gesamtverkehr in Deutschland (Quelle: Allianz pro Schiene, Basis: BMVI, Destatis.)



Erst nach massiven Protesten wurde die Fehlentscheidung, die zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs längst überfällige Trassenpreissenkung in das Jahr 2019 zu verschieben, zumindest teilweise korrigiert. (Foto: Christian Schultz)



Anteile der Verkehrsträger am Güterverkehr 2017 in Deutschland (Quelle: Allianz pro Schiene, Basis: BMVI, Destatis.)

Elektro-Lkw vor; eine konkrete zeitliche Befristung ist jedoch nicht definiert.

In der Konsequenz müsste daher der elektrisch betriebene Schienengüterverkehr ebenfalls von den Trassengebühren befreit werden! Dies ist aber leider nicht möglich, da EU-Regelungen (Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums) zwingend eine Schienenmaut vorschreiben.

Unabhängig von den unfairen Rahmenbedingungen im Wettbewerb stellt die Maut-Befreiung für Elektro-Lkw zudem einen Bruch der im Masterplan Schienengüterverkehr zwischen Politik und Bahnsektor getroffenen Vereinbarungen dar. Im Masterplan wurde nämlich ausdrücklich festgelegt, dass eine etwaige Privilegierung von Elektro-Lkw »ausschließlich im Vor-/Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr« beschränkt wird.

Angesichts unendlicher Lkw-Kolonnen auf den Bundesfernstraßen, technischer Mängel an Fahrzeugen, Lenkzeitüberschreitungen und teilweise ähnlich krimineller Praktiken des Geschäftsmodells Straßengüterverkehr und darüber hinaus regelmäßig schwerster Unfälle auf den Fernstraßen wäre eine Privilegierung im Vor-/Nachlauf zur Schiene zu begrüßen.

Stattdessen sollen nun offensichtlich einmal mehr einseitig die Interessen der Lkw-Lobby umgesetzt werden.

### **Fazit**

Vom Masterplan Schienengüterverkehr einmal abgesehen wird mit den jüngsten Beschlüssen bzw. Entscheidungen das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD verankerte Ziel, »mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern«, wohl kaum erreicht. Somit muss bezweifelt werden, ob es überhaupt ernsthaft gewollt ist, dieses Ziel zu erreichen.

Angesichts der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in Deutschland sinken hier die Verkehrsmarktanteile des Schienengüterverkehrs immer weiter, im letzten Jahr sogar noch beschleunigt. Bezogen auf die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern betrug der Marktanteil der Schiene im Jahr 2011 noch 18,1 Prozent, in 2015 dann 17,9 Prozent und in 2016 schließlich 17,7 Prozent. Im Jahr 2017 gab es sogar einen Einbruch auf 16,9 Prozent.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004155>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten