

Unzureichende Trassenpreisförderung gefährdet den Schienengüterverkehr und industrielle Wertschöpfung

Sehr geehrter Herr Oßner,

uns ist bewusst, unter welchem Zeit- und Entscheidungsdruck Sie als zuständiger Berichterstatter derzeit in den Verhandlungen zum Bundeshaushalt stehen. Gerade in dieser entscheidenden Phase müssen wir Sie auf die Trassenpreisentwicklung aufmerksam machen, die für die Unternehmen der Allianz mit schienenabhängigen Produktionsstandorten erhebliche wirtschaftliche Folgen hat.

Die Allianz aus derzeit 25 Unternehmen und der Stiftung KlimaWirtschaft vertritt 410.000 Beschäftigte in Deutschland; ihre Mitglieder erwirtschaften jährlich 285 Milliarden Euro Umsatz und tragen derzeit rund 40 Prozent der industriellen Trassenkosten im Schienengüterverkehr. Im Rahmen des bisherigen Austausches mit der Allianz konnten wir Ihnen bereits schildern, wie sehr diese Unternehmen auf wettbewerbsfähige Schienentransporte angewiesen sind.

Schon für das kommende Jahr plant die DB InfraGO im Güterverkehr einen Anstieg um 12,9 Prozent. Für das darauffolgende Jahr stehen mit beantragten Steigerungen von weiteren 63,5 Prozent für Gefahrgutzüge und 84,8 Prozent für besonders schwere Güterzüge Belastungen im Raum. Das macht den industriellen Schienenverkehr zunehmend unwirtschaftlich. Die Unternehmen unserer Allianz bewegen große Mengen an Rohstoffen, Vorprodukten und Fertigwaren auf der Schiene. Für sie sind wettbewerbsfähige Trassenpreise keine abstrakte verkehrspolitische Zielgröße, sondern eine zentrale Voraussetzung für Wertschöpfung, Beschäftigung und Versorgungssicherheit an zahlreichen deutschen Industriestandorten.

Besonders kritisch ist daher, dass die Förderung des Schienengüterverkehrs gegenüber dem ursprünglichen Haushaltsansatz um rund 65 Millionen Euro gekürzt

werden soll. Steigende Trassenpreise und eine gleichzeitig sinkende Förderung stellen eine Zangenbewegung dar, die nicht mehr tragbar sind.

Damit entsteht zugleich ein industrie- und verkehrspolitischer Zielkonflikt: Unternehmen, die große Transportmengen auf der Schiene bewegen und ihre Logistik langfristig darauf ausgerichtet haben, dürfen nicht durch immer höhere Trassenpreise zusätzlich belastet werden. Andernfalls werden nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit industrieller Standorte geschwächt, sondern auch die politischen Ziele zur Stärkung des Schienengüterverkehrs konterkariert.

Die weiterhin notwendige strukturelle Reform des Trassenpreissystems wird diese kurzfristige Belastung nicht rechtzeitig auffangen.

Auch die Länder haben den Handlungsdruck klar benannt: Bundesrat und Verkehrsministerkonferenz unterstützen mit Nachdruck eine tragfähige Reform des Trassenpreissystems und beziehen dabei ausdrücklich auch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs ein. Dieses breite politische Signal sollte sich nun auch in den Haushaltsentscheidungen des Bundes widerspiegeln.

Wir bitten Sie daher, sich in den laufenden Haushaltsberatungen dafür einzusetzen, die Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr im Einzelplan 12, Kapitel 1210, auf mindestens 300 Millionen Euro anzuheben. Die Aufstockung ersetzt nicht die notwendige strukturelle Reform des Trassenpreissystems, ist aber die kurzfristig notwendige Brücke, um weitere Belastungssprünge zu begrenzen und den Unternehmen bis zu einer grundlegenden Reform zumindest ein Mindestmaß an Planungs- und Wettbewerbsfähigkeit sichern.

Für einen kurzfristigen Austausch und konkrete Beispiele aus den Unternehmen der Trassenpreisallianz stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung.

Die Unterzeichner