

## Den zukunftsfähigen Schienengüterverkehr in der Corona-Krise gezielt unterstützen

Die Bewältigung der Corona-Krise stellt für die gesamte Gesellschaft einen riesigen Kraftakt ohne Präzedenzfall dar. Erhebliche Teile der deutschen, europäischen und Weltwirtschaft haben die Produktion heruntergefahren, was sich auch in der Nachfrage nach Transporten niederschlägt. Die Schienengüterverkehrsunternehmen haben erklärt, dass Sie nicht nur die bisherigen systemwichtigen Transporte – ein Fünftel der Güterverkehrsleistung – für Handel und Industrie erbringen, sondern auch zusätzliche Leistungen bei Engpässen in der straßengebundenen Versorgung übernehmen können. Hierauf hat die verladende Wirtschaft bisher nur in geringem Umfang zurückgegriffen.

Tatsächlich ist der Güterverkehrsmarkt durch ein Überangebot von Kapazitäten und damit partiell von Rückverlagerungen auf die Straße geprägt. Die als Nothilfe gedachten gesetzlichen Erleichterungen und die bekannt hohe Wettbewerbsintensität im Straßengüterverkehrsgewerbe bewirken zusammen mit einer niedrigen Kontrolldichte ähnlich wie in der Finanzkrise vor knapp zehn Jahren sinkende Preise bis hin zu nicht kostendeckenden Angeboten.

Schon die wirtschaftlichen Verwerfungen werden uns alle noch viele Monate beschäftigen. Die strukturellen Folgen könnten die Schiene - wie in der Finanzkrise - noch viel nachhaltiger beschädigen. Dem wollen unsere Unternehmen nicht tatenlos zusehen. Neben den Anforderungen an die klimafreundliche Umgestaltung des Transportsystems wollen sie die krisenbedingten zusätzlichen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und Flexibilität der Güterbahnen in der Logistikkette gut bewältigen und weiter investieren. Unser Ziel ist es, den Schienengüterverkehr gestärkt aus der Krise herauszuführen und auch in Zukunft viele Anbieter im Markt zu haben. Wir werden daher auch jetzt auf die notwendige Kombination aus Innovation bei Technologien und Produktangeboten, Infrastrukturausbau, Verbesserung der politisch gestalteten Rahmenbedingungen und fairen Wettbewerb setzen.

Das von der Bundesregierung in bemerkenswert kurzer Zeit auf die Beine gestellte umfangreiche Hilfspaket für die Wirtschaft hat für Eisenbahnverkehrsunternehmen wegen der Zugangsvoraussetzungen aus verschiedenen Gründen nur geringe Relevanz. Es muss durch bahnspezifische Maßnahmen ergänzt werden, die auch der Tatsache Rechnung tragen, dass zuletzt nur noch knapp die Hälfte der deutschen Schienengüterverkehrsleistung von der defizitären Güterverkehrssparte der staatlichen Deutschen Bahn AG erbracht wurde. Alle Maßnahmen müssen daher zielorientiert, nachhaltig und diskriminierungsfrei ausgestaltet werden und die Güterbahnen in der Krise fitter machen.

**Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen fordert daher die Regierung auf, folgende Maßnahmen zu ergreifen:**

### Regulatorische Maßnahmen:

- Einrichtung einer temporären staatlichen Preisbeobachtungsstelle, die über alle Verkehrsarten hinweg ermöglicht, Dumpingstrategien wirksam zu unterbinden, ohne dabei fairen Wettbewerb zu beeinträchtigen.

- Bedarfsgerechte Verlängerung der Öffnungszeiten von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs
- Einbeziehung des Eisenbahnverkehrs in die COVID-19-Arbeitszeitverordnung, da dieser systemrelevant ist.
- Temporäre Duldung von „abgelaufenen“ Triebfahrzeugführerscheinen, wenn die nach § 11 TfV vorgeschriebenen regelmäßigen medizinischen und psychologischen Untersuchungen und Kenntnisüberprüfungen noch nicht durchgeführt werden konnten bzw. können.
- Temporäre Duldung von nicht nach § 54 EBO erneuerten Tauglichkeitsbescheinigungen und Nachschulungen von Eisenbahnpersonalen.
- Wie bisher Akzeptanz einer „Fiktion der Sicherheitsbescheinigung“, über deren Verlängerung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes auch bis zum 15. Juni 2020 noch nicht entschieden ist.

### **Diskriminierungsfreie Gestaltung finanziell wirksamer Maßnahmen:**

- Temporäre Erhöhung der Trassenpreisförderung von 47 auf 100 Prozent und Befreiung von den Kosten für die Abstellung von Corona-bedingt nicht benötigten Schienenfahrzeugen
- Unterstützung des weitgehend elektrisch betriebenen Schienengüterverkehrs durch die deutliche Senkung der Steuer auf den Fahrstrom. Zusätzlich sollte zum Ausgleich der nur den Schienenverkehr treffenden Kosten aus den Netznutzungsentgelten, der EEG-Umlage und dem Emissionshandel das vorhandene und reformbedürftige Energieeffizienzförderungsprogramm des Bundes genutzt werden. Dazu muss das aus dem Energie- und Klimafonds des Bundes gespeiste Programm deutlich entbürokratisiert, aufgestockt, um Hybridantriebe ergänzt und hinsichtlich der Zuwendungsvoraussetzungen vereinfacht werden.
- Vorgezogenes Inkraftsetzen von bereits geplanten notifizierungspflichtigen Förderprogrammen des Bundes
- 1:1-Regel für staatliche Liquiditätshilfen oder Übernahme von Ergebnisverschlechterungen bei der staatlichen Güterbahn: Für jeden Euro entsprechender staatlicher Beihilfe an die DB-Gesellschaften ist allen anderen Wettbewerbsbahnen je ein weiterer Euro für Investitionen oder die Überbrückung Corona-bedingter temporärer Ertragsausfälle zu gewähren.
- Für den Fall der Gründung einer staatlichen Gesellschaft zur Übernahme von Assets aus dem Schienengüterverkehr muss diese auch interessierten Wettbewerbsbahnen zur Verfügung stehen und die Assets diskriminierungsfrei zu Marktkonditionen zur Verfügung stellen.