



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Herrn  
Bundesminister Andreas Scheuer  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Berlin, 28. April 2020

Vorab per E-Mail: [min@bmvi.bund.de](mailto:min@bmvi.bund.de)

Sehr geehrter Herr Bundesminister Scheuer,

übergreifend ist der Güterverkehrsmarkt seit etwa sechs Wochen pandemiebedingt durch rückläufige Ladungsmengen gekennzeichnet. Drohende Beschränkungen an den Grenzen oder nur auf den ersten Blick banale Probleme wie Kinderbetreuung oder Hotelkapazitäten konnten dank beherzten Einsatzes Ihrer Experten im Krisenstab und im Dialog mit den Ländern gemeistert werden. Im Schienengüterverkehr, der dadurch auch in der Krise sehr verlässlich geliefert hat, macht sich seit gut vier Wochen allerdings zusätzlicher Ladungsverlust durch die entstandenen Überkapazitäten im Straßengüterverkehr zu schaffen. Die Güterbahnen kämpfen derzeit nicht nur mit der aus der Finanzkrise bekannten Schere zwischen sinkenden Mengen und hohen Fixkosten, sondern auch mit erheblichem zusätzlichem Preisdruck. Dieser resultiert aus teils dumpingartiger Preisbildung im Straßengüterverkehr, begünstigt durch die nunmehr um ein Drittel gesunkenen Dieselpreise und außer Kraft gesetzte staatliche Auflagen. Im Ergebnis lesen wir die vorliegenden Daten so, dass der Marktanteil der umweltfreundlichen Schiene wie schon in der Finanzkrise vor zehn Jahren spürbar abnimmt.

Um das Regierungsziel, die wirtschaftliche Stabilität bestehender Unternehmen sichern zu wollen, mit dem verkehrspolitischen Ziel der Regierung zur deutlichen Erhöhung des Marktanteils der Schiene zu kombinieren, haben wir vor nunmehr vier Wochen ihr Haus als Sofortmaßnahme gebeten, temporär die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr von derzeit 47 auf 100 Prozent zu erhöhen. Es befremdet uns außerordentlich, dass wir auf mehrere Nachfragen darauf keine Antwort erhalten und nun über die Fachmedienberichterstattung erfahren haben, dass Sie diesen Vorschlag nicht aufgreifen wollen. Die Maßnahme wäre für den gebotenen Zweck schnell, diskriminierungsfrei und für eine Weile auch ohne Überschreitung des vorhandenen Titels im geltenden Bundeshaushalt 2020 realisierbar gewesen.

Ihren gemeinsam mit den Ressortkollegen aus Frankreich, Spanien und Italien am 2. April veröffentlichten Appell, die derzeitige Situation zu nutzen, um massiv in die ökologische Transformation des Verkehrssektors zu investieren und die Unternehmen bei der Dekarbonisierung zu unterstützen, hatten wir als hoffnungsvolles Zeichen verstanden, auch die Güterbahnen umsichtig durch die Krise zu begleiten und gezielt zu stärken.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeiling  
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),  
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Thomas Knechtel  
Geschäftsführer: Peter Westenberger  
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Dauer, Form und Ergebnis der Antwort auf unseren Vorschlag zur gezielten Stützung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit lassen die Branche allerdings nun ernüchtert zurück. Die allgemeinen wirtschaftlichen Hilfen der Regierung können die Wettbewerbsbahnen - wie auch die DB Cargo AG – nur in geringem Umfang in Anspruch nehmen. Zuschüsse sind nicht nutzbar, Stundungen können bei margschwachen Dienstleistern nur kurzfristig helfen und Kurzarbeit birgt erhebliche Risiken bei latentem Mangel von Fachpersonalen. Die Fixkosten des Eisenbahnverkehrs drohen beim Rückgang von Auslastung und spezifischen Erlösen eine sicherlich nicht wünschenswerte Marktbereinigung auszulösen, die den Modal-split der Schiene ähnlich wie nach der Finanzkrise noch weiter in den Keller und auf mittlere Sicht die Treibhausgasemissionen auf neue Höhen treiben kann.

Die krisenhafte Entwicklung hat nicht nur eine verkehrspolitische, sondern darüber hinaus eine wettbewerbspolitische Dimension, auf die wir ungeachtet vielfach gleicher Interessen mit den Güterbahnen des DB-Konzerns an dieser Stelle hinweisen möchten. Da Sie auch in den vergangenen Wochen kontinuierlich in der Öffentlichkeit ausschließlich mit der bundeseigenen DB Cargo agiert haben und wiederholt von „wir“ oder „unserem Unternehmen“ sprachen, möchten wir zunächst darauf hinweisen, dass die wirtschaftlich stabilen und expansiv orientierten Wettbewerbsbahnen in Summe bereits 2018 den Marktführer überrundet haben und in dem für die Versorgung von Industrie und Bevölkerung besonders systemrelevanten Kombinierten Verkehr nach Expertenschätzungen sogar bereits zwei Drittel des Marktes abdecken. Schon vor diesem Hintergrund ist die seit fünf Jahren kontinuierliche Deckung des Defizits der DB Cargo durch Konzernmittel als relevante Wettbewerbsverzerrung zu bewerten. Die aktuelle Entwicklung lässt unseres Erachtens nur den Schluss zu, dass sich die bisherigen Margen der meisten Wettbewerbsbahnen im Jahr 2020 in Verluste verwandeln und die Defizite des Schienengüterverkehrs der DB AG weiter anwachsen werden. Weder wäre damit allerdings die Wettbewerbsverzerrung beseitigt noch die Frage beantwortet, wie der gesamte Sektor diskriminierungsfrei durch die Politik gestützt werden kann. Einige Anregungen zu den hier aufgeworfenen Fragen geben wir in den von unserem eigenen Verband und gemeinsam mit drei weiteren Verbänden formulierten aktuellen Forderungspapieren, die diesem Schreiben beigelegt sind.

Nach der bedauernswerten Absage an eine Nothilfe durch eine temporär angepasste Trassenpreisförderung werden wir noch nachdrücklicher als bisher für eine wettbewerbsneutrale Stabilisierung der unternehmerischen Basis des klimafreundlichen Schienengüterverkehrs in der Politik und Öffentlichkeit eintreten.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer