

PRESSEINFORMATION

vom 31. März 2020

Güterbahnen während der Corona-Krise von Schienenmaut befreien

Die Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr fordern die Bundesregierung auf, die Schienenmaut für Güterzüge während der Corona-Krise auszusetzen. „Einige unserer Mitgliedsunternehmen berichten, dass Transporte von der Schiene aus Preisgründen auf die Straße zurückverlagert werden, weil es anscheinend keinen Mangel an Lkw-Fahrern sowie freien Kapazitäten mehr gibt“, erläutert Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE).

Auch in der Corona-Krise sollte aber der Bund das gesellschaftliche Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene nicht aus dem Auge verlieren. „Die Güterbahnen haben schon zu Beginn der Krise erklärt, dass sie mehr leisten können; aus Handel und Industrie kam bisher jedoch wenig zusätzliche Nachfrage.“ Der Bund dürfe es nicht zulassen, dass auch bisher profitable Güterbahnen, die unter dem Rückgang der Industrieproduktion leiden, unverschuldet in Finanznot geraten. „Auch die verladende Wirtschaft darf eigentlich kein Interesse daran haben, dass durch Corona der bunte Markt der Güterbahnen wieder ärmer wird“, betont er. „Im Aufschwung nach der Krise wird sie diese Unternehmen benötigen.“

Mit der 2018 gestarteten Trassenpreisförderung im Güterverkehr (TraFöG) existiert laut Westenberger bereits ein eingespielter Mechanismus zwischen Bund, DB Netz und den Güterbahnen, der sehr schnell und bürokratiearm in dieser Ausnahmesituation reagieren könne. Nötig sei es lediglich, den Fördersatz von derzeit 47 Prozent auf 100 Prozent zu erhöhen. „Mit diesem Instrument wird die Arbeit der Güterbahnen gestützt und nicht ihr Stillstand. Zugleich behalten wir die Klimaschutzziele im Blick.“

Weiter regt das NEE an, ähnlich wie im Straßengüterverkehr die Fristen für die medizinischen und psychologischen Untersuchungen zum Erhalt der Triebfahrzeugführerscheine sowie für Tauglichkeitsbescheinigungen und Nachschulungen auszusetzen. „In der Corona-Krise sollten sich die Güterbahnen voll auf ihr operatives Geschäft konzentrieren können und von Bürokratie möglichst entlastet werden.“

Schließlich fordert der Verband, sämtliche Unternehmen in der Wertschöpfungskette des Schienengüterverkehrs zweifelsfrei der Kritischen Infrastruktur im Sinne des Wirtschaftsstabilisierungsfonds zuzuordnen, damit auch mittelgroße Unternehmen mit elf bis 249 Mitarbeitern im Bedarfsfall unbürokratisch unterstützt werden können.