
Pressemitteilung

Berlin, den 04. Februar 2021

Das Jahr 2021 für neuen Schwung bei der Eisenbahn nutzen

Nach Corona-Krise: Drei Kernforderungen an die neue Bundesregierung im europäischen Jahr der Schiene

Der VDV, Branchenverband mit über 600 Mitgliedsunternehmen aus dem öffentlichen Personen- und dem Schienengüterverkehr, betont zu Beginn des Europäischen Jahres der Schiene, dass es nun zunächst noch darum gehe die coronabedingten Rückschläge für die Personen- und Güterbahnen durchzustehen. Sobald wie möglich müsse man aber den Schwung der grundsätzlich positiven Weichenstellungen auf Bundesebene aus dieser Legislatur mitnehmen: „Man sollte aufgrund der außergewöhnlichen und schwierigen Umstände während der Pandemie nicht vergessen, was davor bereits erreicht wurde. Ich möchte daran erinnern, dass in der aktuellen Legislaturperiode viel Gutes für die Stärkung der Schiene passiert ist: Der Bund hat im Verkehrssektor einen Paradigmenwechsel eingeleitet, um mehr Beförderung und Transport auf der Schiene mit Blick auf die Erreichung der Klimaschutzziele zu ermöglichen. Doch für die Umsetzung war letztes Jahr krisenbedingt kaum Zeit. Deshalb muss 2021, das europäische Jahr der Schiene und das Jahr der Bundestagswahl zum Neustart der Verkehrswende werden und neuen Schwung für Modernisierung, Digitalisierung und Ausbau bei der Eisenbahn bringen“, teilte VDV-Präsident Ingo Wortmann bei der VDV-Jahrespressekonferenz mit. „Wir erwarten, dass die künftige Bundesregierung den eingeschlagenen Weg entschlossen weiterverfolgt und fordern zusammen mit den anderen Eisenbahnverbänden den Infrastrukturausbau, die Digitalisierung des Bahnsystems und die Forcierung der Verkehrswende“, so der Präsident des Branchenverbands.

Die EU als Initiatorin des Schienen-Jahres sieht in einer stärkeren, moderneren Bahn eine tragende Säule für das Gelingen des „European Green Deals“. Demnach soll in der EU bis 2050 das Ziel der Klimaneutralität erreicht sein. Wortmann: „Doch für das Erreichen dieses ehrgeizigen Ziels ist durch Corona kostbare Zeit verloren gegangen. Allein für den Schienengüterverkehr geht die Branche für 2020 von Umsatzeinbußen in Höhe von rund 300 Millionen Euro aus.

Wir bedauern, dass hier viele Fragen hinsichtlich einer finanziellen Unterstützung für die betroffenen Güterbahnen unbeantwortet sind. Schienengüterverkehr ist traditionell ein margenarmes Geschäft. Es gibt keine staatliche Hilfe – dabei soll der Schienengüterverkehr gestärkt werden. Die Bundesregierung wird an dieser Stelle bislang ihrer Verantwortung nicht gerecht“, so der VDV-Präsident.

Hilfen greifen selten für Unternehmen des Schienenpersonenverkehrs

Für die zahlreichen Unternehmen des eigenwirtschaftlichen Eisenbahnpersonenverkehrs außerhalb der Deutschen Bahn stelle sich das Problem, dass sie zu oft die erdachten Kriterien der bereitgestellten Hilfsprogramme nicht erfüllen können, um Unterstützung zu erlangen. „Viele Bahnen fallen nicht in die üblicherweise zu Grunde gelegte Kategorie kleiner und mittlerer Unternehmen.“ Doch seien hier die Folgen der Corona-Pandemie besonders spürbar. Denn die Einschränkungen haben in vielen Fällen zu einem vollständigen Wegbrechen des Kerngeschäfts geführt. „Bei einer mindestens zweistelligen Anzahl der eigenwirtschaftlich agierenden Unternehmen geht es um die Existenz. Es geht ganz konkret um Arbeitsplätze, um Wertschöpfung, um Steuereinnahmen vor Ort. Wenn wir diese Unternehmen verlieren, ist das keine gute Entwicklung für den Wettbewerb auf der Schiene und ein verheerendes Signal für die vom Bund angestrebte Mobilitätswende.“ Der VDV betont, dass der Bund Verantwortung für den gesamten Eisenbahnverkehr trage. Coronabedingte Hilfen des Bundes zur wirtschaftlichen Stabilisierung des Eisenbahnverkehrs müssten auch für alle betroffenen Bahnen geöffnet werden.

Neu- und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Die seitens der EU und des Bundes politisch geforderten Zuwächse auf der Schiene setzen deutlich wachsende Kapazitäten im Eisenbahnnetz voraus. Die finanziellen Mittel für den Neu- und Ausbau des Eisenbahnnetzes reichen jedoch nicht aus, um die Maßnahmen des dafür maßgeblichen Bundesverkehrswegeplans 2030 fristgemäß realisieren zu können, eine Voraussetzung für die gewünschte Verkehrsverlagerung. VDV-Präsident Wortmann: „Im Masterplan Schienenverkehr sind zwölf prioritäre Projekte festgeschrieben, die möglichst zügig umgesetzt werden müssen. Hierzu ist eine Erhöhung der Haushaltsmittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen auf jährlich drei Milliarden Euro in der kommenden Legislaturperiode erforderlich. Mittelfristig – in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre – ist eine weitere Erhöhung auf vier Milliarden Euro jährlich erforderlich, um die Ziele zu erreichen.“ Die zwölf prioritären Großvorhaben („besonders dringlich zur Realisierung des Deutschlandtakts und zur Beseitigung von Engpässen mit netzweiter Wirkung“):

- 740-Meter-Netz,
- NBS Würzburg – Nürnberg,
- ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt,

- Korridor Mittelrhein (inkl. NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar, ABS Hagen – Siegen – Hanau, ABS/NBS Molzau – Graben Neudorf – Karlsruhe),
- Optimiertes Alpha-E mit Bremen (ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover),
- ABS/NBS Hannover – Bielefeld (– Hamm),
- ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd),
- ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord),
- ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg,
- Rhein-Ruhr-Express (RRX),
- ABS/NBS Karlsruhe – Basel,
- Großknoten Frankfurt am Main/Hamburg/Hannover/ Köln/Mannheim/München.

Drei Kernforderungen für die Schiene

Deutschland und Europa brauchen mit Blick auf die zunehmenden klimapolitischen Herausforderungen eine starke Eisenbahn. „Der Grundstein dafür wurde in dieser Legislaturperiode durch wichtige Entscheidungen des Bundes gelegt.“ Angesichts der anstehenden Bundestagswahlen sei es von Vorteil, dass bereits jetzt drei gemeinsame Kernforderungen zur Zukunft der Schiene durch acht Bahnverbände für die nächste Legislaturperiode vorgelegt wurden: „Sie dienen der Orientierung für die kommende Bundesregierung. Der Bund hat bereits in dieser Legislatur das Ziel formuliert, in diesem Jahrzehnt die Zahl der Fahrgäste im Nah- und Fernverkehr zu verdoppeln und den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 Prozent zu erhöhen.“ Dafür muss die nächste Bundesregierung aus Sicht der Branche an drei Punkten ansetzen:

- *Erstens*, Infrastruktur ausbauen, also unter anderem die Mittelerhöhung für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes spätestens ab Mitte der Legislaturperiode auf mindestens drei Milliarden Euro pro Jahr erhöhen sowie langfristige Absicherung mittels eines Bahninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild.
- *Zweitens*, das Bahnsystem auf den Stand der Technik bringen, also unter anderem das Bundesschienennetz bis 2035 digitalisieren sowie die Einführung der Digitalen Automatische Kupplung forcieren. Wortmann: „Die Umrüstung der europaweit 450.000 Güterwagen in dieser Dekade kostet mehr als acht Milliarden Euro und kann von der Branche nicht allein geschultert werden.“
- *Drittens*, der Bund muss weg vom Prinzip „Straße finanziert nur Straße“. Mit dem Aufkommen aus der Lkw-Maut, mit dem Abbau klimaschädlicher Subventionen und mit CO₂-Abgaben lässt sich das höhere Tempo bei der Mobilitätswende finanzieren. Dazu gehört auch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen. „Dafür gilt es, die Bahnen von der Stromsteuer zu befreien, die EEG-Umlage für elektrisch betriebene Züge zu senken, einen Rahmen für zukunftsfähige Einzelwagenverkehre zu setzen und die Entgelte für die Infrastrukturnutzung im Personen- und Güterverkehr dauerhaft zu reduzieren.“

Gebühren, die als Sonderlast nur den Eisenbahnsektor treffen, müssen abgeschafft werden“, so Wortmann abschließend.

„Der Schiene Priorität einräumen“ [VDV-Themenseite mit „Drei Kernforderungen“](#)
„Die Zukunft der Schiene“ [VDV-Themenseite mit Masterplan Schienenverkehr](#)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · wagner@vdv.de

Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · arnold@vdv.de

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs. Seine über 600 Mitgliedsunternehmen befördern täglich mehr als 30 Millionen Menschen in Bussen und Bahnen und transportieren jährlich rund 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene. So sorgen der VDV und seine Mitglieder für mehr klimaschonende Mobilität von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr!



Wenn diese E-Mail nicht **korrekt** angezeigt wird, klicken Sie bitte [hier](#). Die VDV-Newsletter können Sie [hier](#) abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an datenschutz@vdv.de ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie [hier](#). Weitere VDV-Informationen im [Impressum](#).