

Wahljahr 2021: Was sagen die Wahlprogramme zu den Kernforderungen der Güterbahnen?

Am 26. September wird der 20. Deutsche Bundestag gewählt. Nachdem mittlerweile die großen demokratischen Parteien ihre Wahlprogramme komplett veröffentlicht haben, ist ein detaillierter Vergleich der Vorhaben und Ankündigungen für die nächsten vier Jahre auch im Bereich des Güterverkehrs möglich.

Der Schienengüterverkehr ist für Wirtschaft, Industrie und Handel und damit alle Menschen systemrelevant. In der Pandemie hat er seine Leistungsfähigkeit erneut unter Beweis gestellt. Die vor allem zur Erreichung der Klimaschutzziele notwendige umfangreiche Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene kann allerdings nur gelingen, wenn Politiker:innen die notwendigen Weichen dafür stellen.

Bereits im Januar 2021 haben die acht Bahnverbände anlässlich der bevorstehenden Bundestagswahlen ihre drei Kernforderungen (Infrastruktur ausbauen, Bahnsystem modernisieren und digitalisieren, Verkehrswende forcieren) zur Stärkung der Schiene in einer [Broschüre](#) und [Pressemitteilung](#) Politik und Öffentlichkeit vorgestellt. Darüber hinaus hält das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) zusammen mit zahlreichen Expert:innen und Organisationen auch eine Bahnreform II für notwendig, um die Schiene leistungsfähiger und attraktiver zu machen. Zum weiteren Vorgehen bei dieser hochumstrittenen Forderung schlägt der Verband die Berufung einer unabhängigen [Expert:innenkommission](#) vor.

Der Verband hat – insbesondere zu diesen vier Themen – die Wahlprogramme von CDU/CSU, SPD, FDP, Die Linke sowie Bündnis 90/Die Grünen bewertet. In einem ersten Schritt wurden 41 Einzelkriterien bestimmt, die fünf Themenfeldern (Verkehrspolitische Grundausrichtung, Infrastruktur, Intermodale Rahmenbedingungen, Innovation, Bahnreform II) zugeordnet wurden.

Ziel der anschließenden kriterienbasierten Untersuchung war es, sichtbar zu machen, welche Parteien mit ihren Wahlprogrammen dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene Priorität einräumen und welche Maßnahmen auf dem Weg zur Verkehrswende Unterstützung finden. Zu diesem Zweck wurden die finalen Wahlprogramme hinsichtlich der Bewertungsdynamik „voll erfüllt“, „teilweise erfüllt“, „nicht erfüllt“ sowie „nicht erwähnt“ untersucht.¹ Die vollständigen Ergebnisse sind seit 13. Juli 2021 auch auf der [Verbandswebseite](#) verfügbar, eine aggregierte Übersicht ergibt folgendes Bild:

	Union	SPD	FDP	Die Linke	B90/Grüne
nicht erfüllt	7	3	4	3	2
teilweise erfüllt	7	6	6	5	6
voll erfüllt	8	6	12	19	21
nicht erwähnt	19	26	19	14	12

¹ Im Rahmen der jeweiligen Programmprozesse der Parteien hatte der Verband darüber hinaus zu allen vorläufigen Wahlprogrammen Stellung genommen, auf die ebenfalls verwiesen wird.

Da mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch eine künftige Bundestagsmehrheit für die Regierungsbildung nur durch eine Koalition zustande kommen kann und zugleich zahlreiche Konstellationen denkbar sind, kommt es aus Sicht der Güterbahnen darauf an, dass möglichst viele konkrete Aussagen aufgeführt und nachprüfbar als eigenes Vorhaben angekündigt werden – und dadurch Schnittmengen, aber auch die großen Kontroversen zwischen den verschiedenen Parteien einschätzbar werden.

Es lässt sich zusammenfassen, dass die Ambitionen bei (güter)verkehrspolitischen Themen sehr unterschiedlich ausgeprägt sind. Wenngleich keine der Parteien eine konkrete Zielvorgabe zum Marktanteil des Schienengüterverkehrs nennt, macht es doch einen Unterschied, ob der Wille zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor klar erkennbar ist und ein Gesamtkonzept entwickelt wurde oder Parteien eher mit gut klingenden, aber inhaltsleeren Schlagwörtern arbeiten.

Die Schiene hat 2021 weitaus mehr Aufmerksamkeit bekommen als noch in den Wahlprogrammen der vergangenen Bundestagswahlen. Das ist nicht nur für die Güterbahnen eine gute Nachricht, sondern auch für die Bürgerinnen und Bürger und das Klima. Allerdings ist aus Sicht der Güterbahnen festzuhalten, dass Wähler:innen wie Expert:innen auf viele Interpretationen sowie den Rückgriff auf andere Quellen (etwa die Tätigkeit in der gerade zu Ende gehenden Legislaturperiode oder die Äußerungen von exponierten Personen in Parteien und Fraktionen) angewiesen sind, wenn sie sich ein Bild über die Zukunft der (Güter-)Verkehrspolitik machen wollen. Eine der Ursachen liegt in der – notgedrungen, aber teilweise auch selbstgewählt – vorgenommenen Verdichtung der Programme auf detailarme Aussagen. So gibt es zahlreiche hochrelevante Punkte, die in keinem Programm ausdrücklich angesprochen werden, von der Zukunft des hochdefizitären staatlichen Infrastrukturmonopolisten und Marktdominators Deutsche Bahn AG bis zu der für den Schienengüterverkehr besonders relevanten schnellen Umsetzung des sogenannten 740-Meter-Programms.

Auf der Suche nach einem erkennbaren Willen zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene, um die anspruchsvollen Klimaschutzziele zu erreichen, werden die Wähler:innen tendenziell bei den Grünen am schnellsten fündig, während CDU/CSU zwar im Vergleich zu ihren vorherigen Programmen erfreulich stärker auf Eisenbahnthemen eingehen, aber dennoch kaum konkrete Maßnahmen vorzuweisen haben.

Programmatisch ähnlich nah an wichtigen Maßnahmen zur Stärkung des Schienenverkehrs wie die Grünen befindet sich das Wahlprogramm der Linken, die jedoch sehr prominent die Rückkehr zum gescheiterten Modell der Staatsbahn fordern. Bei der SPD müssen die Wähler:innen mangels konkreter Hinweise auf die allgemeine Aussage, dass der Schienenverkehr einen Schwerpunkt der verkehrspolitischen Agenda darstellt, vertrauen. Die FDP fordert Technologieoffenheit und höhere Investitionen für alle Verkehrsmittel, die Schiene erhält jedoch keine erkennbare Priorität.

Im Einzelnen:

Im [Programm von CDU/CSU](#) gibt es kein Bekenntnis zur Priorisierung der Schiene, sodass ohne Diskussionen mit potentiellen Koalitionspartnern kaum Richtungsänderungen in der Verkehrspolitik stattfinden und sich im intermodalen Wettbewerb mit dem Lkw nicht allzu viel ändern würde, da weder die Abgabenlasten der Schiene reduziert noch Subventionen für die Straße aufgehoben würden. Positiv hervorzuheben ist der Wille, die abgesenkten Trassenpreise beizubehalten, das Bekenntnis zur ETCS-Förderung sowie dass allein die Unionsparteien explizit die Aufstockung des Förderprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ erwähnen und dem Bürokratieabbau einen – allerdings gesellschaftsweiten – Schwerpunkt widmen. Dennoch können CDU/CSU bei Infrastrukturthemen kaum punkten, unter anderem da sie nicht genug Geld für den Ausbau einplanen.

In [einem Schreiben](#) hatte das NEE die Generalsekretäre der beiden Parteien vorab über wichtige programmatische Ziele für den Schienengüterverkehr informiert, um diese bei der Finalisierung des Programms berücksichtigen zu können.

Die [SPD](#) will zwar die Schiene priorisieren, ihre Haltung zur Stärkung der Schiene im intermodalen Wettbewerb Straße/Schiene ist allerdings wie weite Teile des Programms unkonkret. Sie stolpert zudem über ein altbekanntes Problem: Sie setzt Schiene und Deutsche Bahn AG gleich. Die Güterbahnen haben jedoch längst die Mehrheit im Schienengüterverkehr übernommen. Fairer Wettbewerb, auch auf der Schiene, ist eine Voraussetzung zur Aufwertung der Schiene. Die SPD spricht sich für eine Reduzierung der klimabezogenen Abgaben im Schienenverkehr aus und nennt als einzige Partei den konkreten Zielwert, dass bis 2030 mindestens 75 Prozent des Netzes elektrifiziert sein soll. Ein neues Niveau soll auch durch einen Mobilitätsplan 2030 erreicht werden, dessen entsprechende Verbindung zu einer klimagerechteren Planungssystematik jedoch lediglich antizipiert werden kann. Die NEE-Stellungnahme zum Wahlprogramm ist [hier](#) hinterlegt.

Die [FDP](#) unterscheidet sich von allen anderen Parteien dadurch, dass sie sich rigoros für mehr Wettbewerb auch auf der Schiene ausspricht. In die Bewertung wurde der Beschluss „Schienenverkehr neu denken – Mit mehr Wettbewerb zu einer attraktiveren Bahn“ der Bundestagsfraktion aufgenommen, der die Aussagen des Wahlprogramms in großen Teilen stützt. Die FDP schreibt in ihrem Programm, dass Netz und Betrieb getrennt gehören. Hier ist also die wichtige Gemeinwohlorientierung des Infrastrukturbetreibers ein Anliegen. Auch ist positiv anzumerken, dass sie einen Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild in ihrem Programm verspricht und die Relevanz von Streckenreaktivierungen sowie den Ausbau von Gleisanschlüssen für die Verkehrsverlagerung hervorhebt. Allerdings stellt sie sich einer Priorisierung des Schienengüterverkehrs klar entgegen und relativiert damit ihre guten Ansätze zur Stärkung des intramodalen Wettbewerbs durch Betonung von Technologieoffenheit. Die NEE-Stellungnahme zum Wahlprogramm ist [hier](#), jene zum [eisenbahnpolitischen Beschluss hier](#) hinterlegt.

[Die Linke](#) unterbreitet viele geeignete Ansätze, mit der sie die geforderte Priorität der Schiene umsetzen würde, z. B. die starke Rolle von Infrastrukturmaßnahmen und die Abschaffung von Subventionen und Vergünstigungen für den Lkw-Verkehr. Auch wird sog. Gigalinern und Oberleitungs-Lkw explizit eine Absage erteilt, während die Investitionsmittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen nicht nur vervielfacht werden, sondern auch in die Modernisierung der Schieneninfrastruktur statt in Prestigeprojekte von DB und Bundesregierung umgelagert werden sollen. Wie bisher fordert Die Linke jedoch die Rückkehr zur Staatsbahn und sieht auch den Betrieb des Eisenbahnverkehrs als Daseinsvorsorge, sodass die Potentiale eines fairen Wettbewerbs für einen effizienten Eisenbahnverkehr nicht gehoben würden. Die NEE-Stellungnahme ist [hier](#) hinterlegt.

Bei [Bündnis 90/Die Grünen](#) steht das Thema Verkehrswende besonders im Fokus. Sie sprechen sich für eine Priorisierung der Schiene aus, wollen viel Geld in Infrastruktur investieren und die Schiene im intermodalen Wettbewerb mit dem Lkw künftig stärken. Im Programm findet sich Zustimmung zum Vorschlag des Verkehrsclub Deutschland (VCD) für ein Bundesmobilitätsgesetz und somit zur Schaffung einer neuen Grundlage für die Verkehrspolitik und -gesetzgebung einer klimagerechteren Planungssystematik. Allerdings ist die Partei im Entwurf und im final beschlossenen Wahlprogramm erheblich unpräziser bei der Frage der Zukunft der DB geworden als sie es noch in ihrem im November 2020 beschlossenen Grundsatzprogramm und im Fraktionsbeschluss vom Dezember 2020 war: Zwar soll die bundeseigene Schieneninfrastruktur keine Gewinne mehr erzielen müssen, detaillierte Aussagen über Veränderungen beim DB-Konzern gibt es jedoch keine mehr. Transparenter und effizienter und mit entsprechenden Strukturen sollte der Konzern aufgestellt werden. Auch bleibt die Partei konkrete Antworten schuldig, wie klimafreundliche Antriebe bei Fahrzeugen im Straßengüterverkehr etabliert werden sollen. Die NEE-Stellungnahme zum Wahlprogramm ist [hier](#), jene zum [Fraktionsbeschluss hier](#) hinterlegt.

Allgemeine Hinweise:

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. gibt keine Wahlempfehlung ab. Die Analyse stellt in erster Linie einen Service für Interessierte, aber auch die Grundlage für ein kontinuierliches Politikmonitoring nach der Bundestagswahl dar.

Im Rahmen des Programmprozesses hat der Verband zu allen Wahlprogrammen Stellung genommen und den Parteien übermittelt. Die finale Bewertung erfolgte anhand expliziter Textpassagen der entsprechenden Wahlprogramme bzw. Fraktionsbeschlüsse durch das Team der NEE-Geschäftsstelle. Bei Bedarf können spezifische Auskünfte über die Bewertung gegeben werden.

Die Stellungnahmen wurden außerdem auf der [Verbandswebsite](#) veröffentlicht.

Berlin, 13. Juli 2021

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.