



GEMEINSAME
ERKLÄRUNG

Eisenbahner verurteilen EU-Angriffe auf Schienengüterverkehr

Inmitten einer Klimakrise, in der alle Anstrengungen erforderlich sind, um unsere Wirtschaft und unser Verkehrssystem für künftige Generationen zu dekarbonisieren, hat die Europäische Kommission beschlossen, die Existenz von zwei der größten Unternehmen für Schienengüterverkehr in Europa und von Tausenden von Arbeitsplätzen zu attackieren – Fret SNCF und DB Cargo. Die Europäische Transportarbeiter-Föderation ruft die Kommission gemeinsam mit Eisenbahnern aus Deutschland und Frankreich dazu auf, diesen kontraproduktiven Ansatz fallen zu lassen und ihre Bemühungen stattdessen auf die Entwicklung einer echten Strategie für die Förderung eines klimafreundlichen Schienengüterverkehrs in Europa zu konzentrieren.

Am 18. Januar leitete die Europäische Kommission eine Untersuchung beim französischen Güterverkehrsunternehmen Fret SNCF ein. Gegenstand dieser Untersuchung sind staatliche Beihilfen, die dem öffentlichen Unternehmen zwischen 2007 und 2019 gewährt wurden. Das Ziel des Verfahrens ist es, das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe und, falls diese festgestellt wird, deren Vereinbarkeit mit den Vorschriften festzustellen. Obwohl die Untersuchung noch nicht abgeschlossen ist, hat die französische Regierung bereits ein „Diskontinuitätsszenario“ angekündigt, das zur faktischen Auflösung des Unternehmens führen würde.

Konkret würde „Diskontinuität“ die Liquidation des Unternehmens Fret SNCF bedeuten, den Abbau von über 500 Arbeitsplätzen, den Wegfall von 30 % des Transportvolumens und der Möglichkeit, in den nächsten 10 Jahren an diesbezüglichen Ausschreibungen teilzunehmen, die Übergabe der Lokomotiven an die Betreiber, die das Fret SNCF-Transportvolumen übernehmen, die Aufteilung von Fret SNCF in zwei Tochtergesellschaften und die Öffnung ihres Kapitals.

Gleichzeitig führt die GD Wettbewerb Untersuchungen bei der DB Cargo in Deutschland in Bezug auf mögliche staatliche Beihilfen durch. DB Cargo ist mit Abstand das größte Unternehmen für Schienengüterverkehr in Europa. Allein innerhalb Deutschlands transportiert es täglich umgerechnet 42.000 Lkw-Ladungen an Gütern. Die so von der Straße ferngehaltenen Lkw bedeuten weniger Staus, sicherere Straßen und 4,2 Millionen Tonnen weniger CO₂-Emissionen. DB Cargo ist außerdem eines der wenigen Unternehmen in Europa, das noch Einzelwagenladungsverkehr anbietet, was für den Wettbewerb der Schiene mit dem Straßenverkehr von entscheidender Bedeutung ist. Die Angriffe auf DB Cargo könnten 20.000 Arbeitsplätze in Deutschland bedrohen und weitere 10.000 bei den internationalen Tochtergesellschaften von DB Cargo.

Aber es geht nicht nur um soziale Themen. Die Auflösung dieser Unternehmen für Schienengüterverkehr wäre ein massiver Rückschlag für die Bemühungen, den Güterverkehr klimafreundlicher zu gestalten. Fret SNCF und DB Cargo sind beide Schlüsselunternehmen für den europäischen Schienengüterverkehr und daher systemrelevant, da sie in ihren jeweiligen Ländern für über die Hälfte des Schienengüterverkehrs verantwortlich sind. Beide Unternehmen sind



außerdem europaweit und im Land des jeweils anderen wichtige Anbieter. Sie sind entscheidende Akteure bei der Ökologisierung unseres Güterverkehrs.

Im Jahr 2020 kündigte die Europäische Kommission ihr Ziel an, den Verkehrsträgeranteil des Schienengüterverkehrs bis 2050 zu verdoppeln. Doch dieser Ansatz der Europäischen Kommission zum Schienengüterverkehr scheint nicht mehr als ein Lippenbekenntnis und Greenwashing zu sein. Man muss sich nur die Entwicklung des Verkehrsträgeranteils für den Schienengüterverkehr in den vergangenen Jahrzehnten anschauen, um festzustellen, dass die Liberalisierungspolitik mehr Schaden als Nutzen verursacht hat. Während 1995 der Verkehrsträgeranteil in den 27 EU-Mitgliedstaaten noch bei 15,6 % lag, sank dieser bis 2010 auf 13 % und bis 2020 weiter auf 11,5 %.¹ Die Zahlen machen deutlich, dass es auf europäischer Ebene bis heute keine wirksame Strategie gibt, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs an die des Straßengüterverkehrs anzugleichen.

Der dogmatische Wettbewerbsgedanke der Europäischen Kommission hat jetzt zu einem Angriff auf die beiden größten Unternehmen für Schienengüterverkehr in Europa geführt. Aber was wird passieren? Das wegfallende Transportvolumen wird nicht mehr auf der Schiene, sondern auf der Straße transportiert. Dadurch können die Ziele der EU nicht mehr erreicht werden. Mit dieser Vorgehensweise untergräbt die Kommission ihre eigenen Klimaziele!

Diese Entscheidung ist widersinnig und gefährdet die Existenz von Tausenden Eisenbahnen und künftigen Generationen. Eisenbahner in Deutschland und Frankreich fordern die politischen Entscheider auf, den Schienengüterverkehr nicht zu unterminieren, der ein wichtiges Werkzeug der Energiewende ist. Unsere Eisenbahnen aufzuspalten und sie in einen künstlichen Wettbewerb zu zwingen, wird niemals zu der langfristigen Vision und den Investitionen führen, die für einen echten grünen Wandel erforderlich sind.

¹ EU-Verkehr in Zahlen - Statistisches Taschenbuch 2022