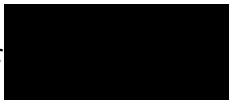


## Auswirkungen der geplanten Mittelumschichtungen und Eigenkapitalerhöhungen bei der Deutschen Bahn auf eigenwirtschaftliche Schienenverkehre

Ihr Zeichen: E11/5121.5/11-0300 | Ihre Nachricht vom: 16.05.2024  
Unsere Nachricht vom: 26.03.2024

Sehr geehrter Herr



wir beziehen uns auf unser Schreiben vom 26. März dieses Jahres und möchten uns für die inzwischen angekündigte Verlängerung der Trassenpreisförderung herzlich bedanken. Seit den aus Unternehmenssicht stark steigenden Trassenentgelten ab 2023 ist das Aufrechterhalten der Trassenpreisförderung bzw. der Trassenpreisentlastungsmittel ab 2025 unverzichtbar, um die untragbare Kostenbelastung des eigenwirtschaftlichen Schienenverkehrs auszugleichen und die Verlagerungsziele der Bundesregierung weiter zu verfolgen zu können.

Im Zuge der aktuellen Haushaltsdebatten möchten wir Sie erneut inständig auf die Notwendigkeit hinweisen, die Trassenpreisentlastungsmittel für 2025 so zu erhöhen, dass die effektiven Entgelte für die eigenwirtschaftlichen Verkehrssegmente zumindest nicht über das bereits sehr hohe Niveau von 2024 steigen. Die Branche ist diesbezüglich an ihrer Belastungsgrenze angekommen. Kurzfristig ist es zwingend notwendig, die Trassenpreisförderung von den bisher geplanten Beträgen auf 350 Mio. € für den Schienengüterverkehr und auf 200 Mio. € für den Schienenpersonenfernverkehr anzuheben.

Darüber hinaus sehen wir in den Überlegungen der Umschichtung von einer Milliarde Euro im Haushalt 2025 zugunsten des Straßenbaus ein Konterkarieren der Zielerreichung des enormen Nachholbedarfs bei Sanierung und Ausbau des Schienennetzes. Besonders kritisch betrachten wir Pläne, diese fehlende Milliarde durch ein Vorziehen der Eigenkapitalerhöhung bei der InfraGO AG zu kompensieren. Grundsätzlich führen die zusätzlichen Kosten aus der Verzinsung des Eigenkapitals aufgrund des geltenden Regulierungsrechts zu weiteren Erhöhungen der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr, wodurch die Schiene im Wettbewerb mit der Straße vollständig ins Hintertreffen gerät. Eine Umstellung weiterer Finanzierungsbeiträge für die Bundesschienenwege auf die DB InfraGO im Rahmen einer Eigenkapitalerhöhung würde diese Problematik noch verschärfen. Zudem besteht die Gefahr, dass die DB AG als Schattenhaushalt missbraucht wird, der nicht den Maßstäben einer seriösen Haushaltspolitik entspricht.

18. Juli 2024

Wir lieben  
**EUROPA**



*We love Europe  
Nous aimons l'Europe  
Noi amiamo l'Europa  
Kochamy Europe*

[www.vdv.de/wirliebeneuropa](http://www.vdv.de/wirliebeneuropa)

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle  
Kamekestraße 37-39  
50672 Köln  
T 0221 57979-0

[info@vdv.de](mailto:info@vdv.de)  
[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und  
Bundesregierung: R001242

EU-Transparenzregister  
50254292140-86

USt.-IdNr. DE 814379852

Sparkasse KölnBonn  
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58  
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand  
Präsident und Vizepräsidenten  
Ingo Wortmann (Präsident)  
Joachim Berends  
Tim Dahlmann - Resing  
Werner Overkamp  
Prof. Knut Ringat  
Veit Salzmann

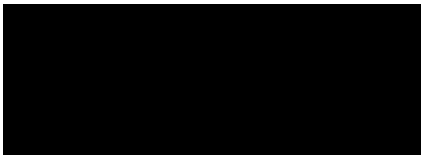
Hauptgeschäftsführer  
Oliver Wolff

Haltestellen  
Stadtbahn bis Friesenplatz,  
Regionalzüge bis  
Bahnhof Köln West

Es ist entscheidend, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nicht durch Maßnahmen zu schwächen, die eigenwirtschaftlich operierende Unternehmen unnötig belasten. Wir fordern Sie daher auf, den möglichen negativen Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Schienenverkehrsunternehmen und die verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung entgegenzuwirken. Eine alternative Finanzierungslösung, die die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nicht beeinträchtigt, ist dringend erforderlich.

Die aktuellen Umstände erfordern über die kurzfristige Trassenpreisbelastung hinaus einen gemeinsamen Prozess zur umfassenden Neuregelung des Trassenpreissystems der Bahnen des Bundes, der eine nachhaltige und planbare Entwicklung des Schienenverkehrs durch unternehmerisch verlässliche Rahmenbedingungen ermöglicht. Der VDV als Branchenverband arbeitet aktuell nach dem Aufruf des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr, PSts Michael Theurer, beim VDV/BME-Schienengüterverkehrskongress an einem Konzeptvorschlag und steht für den Dialog um eine Neufassung des Trassenpreissystems bereit.

Mit freundlichen Grüßen



Präsident

