

Mittel für den Schienengüterverkehr absichern – auskömmliche Bundesmittel für den Erhalt des Einzelwagenverkehrs essenziell

- Der Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2027 setzt den Schienengüterverkehr (SGV) massiv unter Druck. Die derzeit absehbaren Kürzungen der Bundesmittel gefährden den Einzelwagenverkehr (EV):
 - **Trassenpreisförderung:** Kürzung von 265 Mio. EUR auf 200 Mio. EUR (-25 %); deutlich reduzierte Verpflichtungsermächtigungen (VEn) für 2028 sind auf weitere Kürzungen ausgerichtet.
 - **Einzelwagenverkehr:** Kürzung von 300 Mio. EUR auf 274 Mio. EUR; deutlich reduzierte VEn für 2028 sind auf weitere Kürzungen ausgerichtet.
- Die Kürzungen treffen eine Branche, die unter erheblichem Wettbewerbsdruck steht. Seit 2022 sinken die Verkehrsleistungen im SGV kontinuierlich, allein 2025 um rund 5 %. Ein Beihilfeverfahren der EU-KOM beleuchtete die insbesondere aus dem Einzelwagenverkehr resultierenden Verluste der DB Cargo. Der Bund hat dazu gemeinsam mit der DB Cargo in Brüssel ein Sanierungskonzept vorgelegt. Der Einzelwagenverkehr muss nach den Kommissionsvorgaben profitabel werden. Das gelingt aber nur durch das Zusammenspiel von nationaler Förderung und einer straffen unternehmerischen Transformation. Das Unternehmen setzt die geforderte Restrukturierung konsequent um:
 - Aufbau eines wirtschaftlich tragfähigen Hub-Netzwerks im EV.
 - Etablierung als leistungsstarker europäischer Bahnlogistiker.
 - Höhere Produktivität durch schlankere Verwaltungs- und Produktionsstrukturen.
- Mit den Mittelkürzungen wird der Erfolg dieser Sanierung und damit auch die Grundlage der Genehmigungsentscheidung Brüssels infrage gestellt. Die unternehmerischen Optimierungspotenziale sind ausgeschöpft; ohne auskömmliche Förderung droht das System seinen wirtschaftlichen Kipppunkt zu überschreiten. Gleichzeitig darf ein verlustreiches Geschäft aufgrund der strikten Vorgaben Brüssels nicht aufrechterhalten werden. Damit stünde das bundesweite Flächennetz des EV zur Disposition – einmal aufgegebenen Verkehre lassen sich kaum zurückgewinnen.
- Der EV ist systemrelevant. Die aktuelle betriebliche Lage bei den Stahlverkehren zeigt exemplarisch die Bedeutung für den Industriestandort Deutschland. Gleichzeitig ist der EV für die Bundeswehr im Rahmen der Verteidigungsfähigkeit Deutschlands unverzichtbar.
- Zwingend erforderlich ist daher eine Absicherung und Fortschreibung der Förderung auf dem bisher vom Bund geplanten Niveau – nicht eine existenzgefährdende Kürzung. Voraussetzung für die Auskömmlichkeit der Dotierung ist ferner, dass die EV-Förderrichtlinie so überarbeitet wird, dass die Mittel vollständig und passend zu den Marktanteilen ausgekehrt werden. Nur so lassen sich die strukturellen Wettbewerbsnachteile des EV ausgleichen und das bundesweite Netzwerk dauerhaft sichern.

Für die parlamentarischen Beratungen bestehen daher die folgenden Anliegen:

- ➔ Verstetigung **Einzelwagenverkehrsförderung 2028:** Anhebung der VEn um 73,5 Mio. EUR, um eine Förderung 2028 auf dem bisherigen Finanzplan-Niveau zu ermöglichen:

Anpassung VEn (in Mio. EUR)	bisher	neu
VE-Linie Förderung des Einzelwagenverkehrs (682 54)	191,5	265,0

- ➔ Verstetigung **Trassenpreisförderung im SGV 2028:** Anhebung der VEn mindestens um 82,8 Mio. EUR, um eine Förderung 2028 auf dem Niveau von 2027 zu ermöglichen:

Anpassung VEn (in Mio. EUR)	bisher	neu
VE-Linie Reduzierung der Trassenpreise (682 52)	117,2	200,0