

Von: Florian Ney <Ney@netzwerk-bahnen.de>

Gesendet: Donnerstag, 16. Mai 2024 17:34

An: Abel Valentin <[REDACTED]>

Cc: Peter Westenberger <Westenberger@netzwerk-bahnen.de>

Betreff: AW: Austausch zum Bundesschienenwegeausbaugesetz im Vermittlungsausschuss

Sehr geehrter Herr Abel,

vielen Dank noch einmal für den interessanten Austausch vorhin.

Anbei übersende ich Ihnen die besprochenen Dokumente:

1. Unterlage zu Kompensationsmaßnahmen für Umleiterverkehre
2. Berechnungsgrundlage für die 16,08 € pro Umleiterkilometer (für das Referenzjahr 2026)
3. Unseren Vorschlag für eine faire Lastenverteilung (Bagatellgrenze von 30 km)
4. Die gezeigte Umleiterroute für das Beispiel der Korridorsperrung Hamburg-Hannover. Wir haben ein Mitglied gebeten, das konkret für eine reale Verbindung im Seecontainer-Transport von Hamburg nach München berechnen zu lassen. Pro Zugfahrt fallen **235 Mehrkilometer** an. Die Differenz ergibt sich aus 820 Kilometern auf dem üblichen Laufweg (über Bebra) zu dann 1.055 Kilometer. Mit den bekannten Zusatzkosten von 16,08 Euro pro zusätzlichem Zugkilometer ergeben sich höhere Betriebskosten für das betreffende Bahnunternehmen von **knapp 3.800 Euro**. Das entspricht rund 30 Prozent der bisherigen Gesamtkosten (unter der positivistischen Annahme unveränderter Trassenpreisförderung). Die Tatsache, dass durch die planmäßig (!) **5,5 Stunden längere Fahrzeit** – mitten durch einige der ärgst belasteten Knoten im deutschen Schienennetz – der übliche Lok-Wagen-Rundlauf (HH-M-HH-M- usw.) des Unternehmens nicht mehr funktioniert und zusätzliche Fahrzeuge und Personale gebraucht werden oder weniger gefahren wird, sind hier – wie auch in unserem Vorschlag für die Kompensationskosten - nicht berücksichtigt. Nachrichtlich: Das Unternehmen geht von rd. 18 Prozent höheren Kosten aus, wenn es alle bisherigen Verkehre mit zusätzlichen Ressourcen fahren wollen würde. Die Berechnung basiert auf dem Umleiterkonzept der DB InfraGO für die 2026 geplante Vollsperrung der Strecke Hamburg-Hannover. Von den täglich bis zu 180 Güterzüge auf dieser über Lüneburg, Uelzen und Celle führenden Strecke n der Nord-Süd-Relation sollen demnach 80 großräumig westlich über Bremen-Osnabrück-Ruhrgebiet-Mittelrheintal umgeleitet werden.
5. Gezahlte Trassenpreise im Schienengüterverkehr

Wir stehen jederzeit für Fragen oder einen weiteren Austausch zur Verfügung.

Mit besten Grüßen

Florian Ney

Verkehrs- und Eisenbahnpolitischer Referent



DIE GÜTERBAHNEN

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Reinhardtstraße 46

10117 Berlin

#gernePerDu

E-Mail: ney@netzwerk-bahnen.de

Mobil: +49 175 331 0040

Internet: www.die-gueterbahnen.com

Social-Media: [X](#) [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

Kennen Sie schon unseren Film? Den finden Sie hier: <https://die-gueterbahnen.com/film>

Lobbyregister des Bundestages: [R000422](#)

Vorstand: Ludolf Kerkeling (Vorstandsvorsitzender), Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Roger Mahler, Thilo Beuven, Jan Elfenhorst, Henrik Würdemann

Berlin, 15. April 2024

Unverhältnismäßige Zusatzbelastungen des Schienengüterverkehrs aus Korridorsanierungen fair verteilen!

Die dringend erforderliche Sanierung hochbelasteter Schienenstrecken darf die Attraktivität der Schiene nicht über Gebühr belasten!

- Nach den Sanierungsplänen der DB InfraGO AG werden zwischen 2025 und 2030 39 hochbelastete Schienenstrecken („Korridore“) fünf oder mehr Monate voll gesperrt und umfassend modernisiert.
- Alle Güterbahnen müssen bei ca. zwei Dritteln der Korridore größere, teils über 300 Kilometer lange, Umleiterstrecken nutzen; viele Fahrten fallen aus und die Auslastung vieler Züge muss reduziert werden.
- Die Verursacher – Bund und DB InfraGO AG – lehnen Kompensationen selbst für die dabei entstehenden außergewöhnlichen Schäden bislang ab. Diese Option muss entsprechend der Forderung der Bundesländer im Bundesschienenwegeausbaugesetz verankert werden.

Bei einer unverhältnismäßigen Belastung der Güterbahnen und der verladenden Wirtschaft droht eine Rückverlagerung von Verkehr auf die Straße

- 236 Mio. Euro Zusatzbelastung drohen dem Schienengüterverkehr nach einer Modellrechnung allein für die fünf im 2026 Jahr geplanten Korridore.¹
- 132 Mio. Euro davon entstehen durch die zusätzlichen Betriebskosten (Personal, Energie, Fahrzeuge) auf den längeren Umleiterstrecken (16 Euro Mehrkosten pro Kilometer und Zug). Fernerhin fallen ungedeckte Fixkosten von 60 Mio. Euro durch ausfallende Züge an sowie weitere 44 Mio. Euro durch Kapazitätsverluste, da auf schlecht ausgebauten Umleitern mit weniger Gewicht und/oder kürzeren Zügen gefahren werden muss.
- Werden diese Kosten zusammen mit den längeren Fahrtzeiten an Kunden weitergegeben, droht eine Verlagerung von Transporten auf die Straße. Pro Prozentpunkt Marktanteil, den die Schiene beim Güterverkehr an die Straße verliert, folgte daraus jährlich ein zusätzlicher CO₂-Ausstoß von ca. 644.000 Tonnen.²

Unser Vorschlag: Eine faire Lastenteilung durch Zusatzkostenkompensation ab 30 Kilometern

- Die DB InfraGO AG sollte eine Kompensation von 16 Euro pro Zug pro zusätzlichem Kilometer bei unverhältnismäßig langen Umleiterstrecken (ab 30 Mehr-Kilometern) mit den Trassenpreisforderungen verrechnen und diesen Aufwand zusammen mit den Baukosten vom Bund erstattet bekommen. Damit würden alle Güterbahnen einen Beitrag bis zur Höhe von 480 Euro je Zugfahrt tragen, aber auch die Gewissheit haben, dass die härtesten Effekte der Korridor-Vollsperrungen abgefedert werden.

¹ [Hier](#) finden Sie die Pressemitteilung, in der auch die Berechnungsgrundlage für die Angaben der Kosten verlinkt ist.

² Weitere Informationen zu den CO₂-Einsparungen, die der Schienengüterverkehr gegenüber dem Straßengüterverkehr realisiert, sowie die Studie, auf der die 644.000 Tonnen basieren, finden Sie [hier](#).