

DIE GÜTERBAHNEN (NEE e. V.), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin

Herr Staatssekretär Stefan Schnorr und  
Frau Staatssekretärin Susanne Henckel  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Invalidenstraße 44  
D-10115 Berlin

Reinhardtstraße 46  
10117 Berlin

office@netzwerk-bahnen.de  
www.die-gueterbahnen.com  
www.db-watch.de

Tel: +49 30 53 14 91 47-0

– ausschließlich per E-Mail an [REDACTED] und [REDACTED] –

Berlin, 10. April 2024

## 10 Vorschläge für den Bundeshaushalt 2025

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Schnorr,  
sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

die Züge auf dem Weg zur Erreichung des 25 Prozent-Ziels der Bundesregierung im Schienengüterverkehr werden maßgeblich durch den Bundeshaushalt gelenkt. Wenn gleich die Mittel für die Schieneninfrastruktur ab diesem Jahr insgesamt erfreulich stark steigen sollen, kamen der umweltfreundliche Schienengüterverkehr im Bundeshaushalt 2024 buchstäblich unter die Räder. Hinter der unabdingbaren Kapazitätssteigerung im Netz stehen große Fragzeichen. Der Schienengüterverkehr muss durch kluge Investitionen auch in einem schwachen konjunkturellen Umfeld zurück auf das Wachstumsgleis gebracht werden.

Wir möchten Ihnen daher im Folgenden Vorschläge für Ihre Anmeldungen zum Bundeshaushalt 2025 unterbreiten, die nicht nur der Erreichung der politischen Verkehrs- und Klimaziele, sondern auch der Stabilisierung des erfreulich gewachsenen Marktes und der Wirtschaftlichkeit der Güterbahnen dienen. Diese betreffen:

1. Trassenpreisförderung
2. Kompensation betrieblicher Mehrkosten während der Korridorsanierungen
3. Neu- und Ausbau
4. Modernisierung
5. Kleine und Mittlere Maßnahmen
6. Elektrifizierung
7. ERTMS
8. SGFFG
9. Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr
10. Förderung des Einzelwagenverkehrs

## 1. Trassenpreisförderung

### (Haushaltstitel 682 52-752 „Reduzierung Trassenpreise im Schienengüterverkehr“)

Wenngleich unser Verband stets betont, dass Betriebshilfen nur temporär sinnvoll sind, führt die kurzfristige Kürzung der Trassenpreisförderung (im Zusammenwirken mit weiteren gekürzten Budgets) im Bundeshaushalt 2024 zu schweren wirtschaftlichen Schäden bei den Unternehmen. Die genehmigten Trassenpreissteigerungen der DB InfraGO für 2025 verschärfen das Problem weiter und überkompensieren die deutliche, aber limitierte Lkw-Maut-Erhöhung. Da Lkw nur auf 6 Prozent des Straßennetzes Maut bezahlen und das Binnenschiff von seinen Nutzerabgaben zeitgleich mit der Einführung der Trassenpreisförderung befreit wurde, muss die Trassenpreisförderung wieder aufgestockt werden. Da Diskussionen über ein verändertes Trassenpreissystem kurzfristig keine reale Wirkung im Markt entfalten können, ist die Trassenpreisförderung bis mindestens einschließlich 2026 in Höhe von 350 Mio. Euro pro Jahr unser dringendstes Anliegen. Eine Fortsetzung über 2026 hinaus sollte in Abhängigkeit der künftigen Straßenbemautung sowie der Überprüfung der Trassenpreisermittlung im Schienenverkehr diskutiert werden.

## 2. Kompensation der betrieblichen Mehrkosten für weiträumige Umleiter bei den Korridorsanierungen

Im Gütertransport auf der Schiene kann es aufgrund der großen Ladungsmengen während der Vollsperrung von Strecken keinen Schienenersatzverkehr über Monate geben. Güterzüge müssen über Umleiterstrecken ausweichen und dadurch teils sehr lange Umwege nehmen. Für das Referenzjahr 2026 mit fünf Korridorsperrungen liegen die zusätzlichen Kosten und Erlösausfälle bei insgesamt 236 Millionen Euro (durchschnittlich 16,08 Euro pro Umleiterkilometer und Zug). Die entsprechenden Werte für die 2025 geplanten Sperrungen der Strecken Emmerich-Oberhausen und Hamburg-Berlin müssen im Budget der Korridorsanierung berücksichtigt werden.

## 3. Neu- und Ausbau

### (Haushaltstitel 891 01-742 „Baukostenzuschüsse für Investitionen des Bedarfsplans Schiene“)

Mehr Kapazität im Schienennetz schafft in relevantem Ausmaß nur der Neu- und Ausbau von Strecken. Wir empfehlen, den Berechnungen des *Masterplan Schiene* zu folgen und die Mittel auf 3,5 Mrd. bis 7 Mrd. Euro p.a. bis zum Ende des Jahrzehnts zu erhöhen.

## 4. Zusatzbedarf für Sanierung und schnellere Modernisierung unterbrechen

Modernisierung und Ausbau des Schienennetzes erfordern zusätzliche Investitionsmittel in Höhe von rund 90 Mrd. Euro bis 2030 (bzw. 45 Mrd. Euro bis 2027). So lange es keinen Infrastrukturfonds gibt, müssen im Bundeshaushalt 2025 die Zusatzmittel für die in diesem Jahr geplanten Korridore sowie für den anteiligen und umsetzbaren Bedarf für die sonstigen vorgesehenen Maßnahmen vorgesehen werden. Neben der Sanierung müssen

auch der beschleunigte Neu- und Ausbau zur Engpassbeseitigung, 740 Meter-Gleise, Kleine und Mittlere Maßnahmen, Elektrifizierung, ERTMS sowie zusätzliche Serviceeinrichtungen finanziert werden. In den folgenden Vorschlägen gehen wir auf die einzelnen Projekte näher ein.

## **5. Kleine und Mittlere Maßnahmen**

**(Haushaltstitel 891 10-742 „Investitionen in Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Umsetzung des Deutschland-Taktes“)**

Wir empfehlen, die Mittel für schnell wirksame, kapazitätssteigernde Maßnahmen, inkl. Erweiterung/Reaktivierung von Serviceeinrichtungen, zur Verfügung zu stellen. Es sind vor allem diese Maßnahmen, die in Zeiten knapper Haushaltslage kurzfristig Kapazität schaffen können.

## **6. Elektrifizierung**

**(Haushaltstitel 891 08-742 „Elektrische Güterbahn“)**

Bund und DB InfraGO müssen damit rechnen, 1 bis 3 Mio. Euro pro Streckenkilometer zuzüglich der Anbindung an die Stromversorgungsnetze für den Ausbau von Oberleitungen zu investieren.

Wir empfehlen, die Mittel für das „Programm Elektrische Güterbahnen“ deutlich hochzuführen und sich bei der Auswahl der Projekte auf Elektrifizierungslücken zu konzentrieren, um neue Verkehrsverbindungen und Verkehrsverlagerung zu ermöglichen.

## **7. ERTMS**

**(Haushaltstitel 891 06-742 „Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS (European Rail Traffic Management System)“)**

Wir empfehlen, einen festen Betrag in Höhe von mindestens 200 Mio. Euro p.a. explizit für die Umrüstkförderung von Fahrzeugen einschließlich der Arbeit der vorgesehenen Koordinierungsstelle bereitzustellen. Darüber hinaus sollten die Mittel kontinuierlich gemäß des noch abzustimmenden NIP gesteigert werden. Schon heute muss die Förderung der FRMCS-Zugfunk-Umstellung im Haushaltstitel ergänzt werden.

## 8. Förderung der nicht-bundeseigenen Schieneninfrastruktur

(Haushaltstitel 891 51-742 „Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen“ (SGFFG))

Der Großteil des Schienengüterverkehrs beginnt oder endet in nicht-bundeseigenen Infrastrukturen und genau diesen stehen seit Jahrzehnten keine ausreichenden Finanzierungsquellen zur Verfügung. Der Bund sollte NE-Infrastrukturen bei Investitionen und Bewirtschaftung wie bundeseigene Infrastrukturen behandeln und dazu eine ausreichende Dotierung des Titels von mindestens 100 Mio. Euro p.a. sicherstellen. Zusätzlich sollte die Trassenpreisförderung auf diese Strecken ausgedehnt werden.

## 9. Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr (Haushaltstitel 683 51-742)

Wir empfehlen, die Mittel für das „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“ in Richtung der ursprünglich vorgesehenen Höhe von 100 Mio. Euro p.a. anzuheben.

## 10. Förderung des Einzelwagenverkehrs (Haushaltstitel 682 54-742)

Die Anmeldung zur Ausstattung der Förderlinie sollte in Abhängigkeit des Vorliegens der Förderrichtlinie erfolgen. Eine Umschichtung absehbar nicht benötigter Mittel in den Haushaltstitel 682 52-752 („Reduzierung Trassenpreise im Schienengüterverkehr“) halten wir für angebracht.

Gerne tauschen wir uns mit Ihnen zu diesen Vorschlägen aus.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer



Neele Wesseln  
Geschäftsführerin