

Berlin, 27. März 2024

## Drei notwendige Ergänzungen für ein praxistaugliches Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Eine schnelle Einigung im Vermittlungsausschuss zu den umstrittenen Punkten beim BSWAG ist aus Perspektive der GÜTERBAHNEN machbar. Die Einschaltung des Vermittlungsausschusses durch den Antrag des Bundesrates ([Drucksache 95/2/24](#)) war notwendig, um den Gesetzentwurf zum Erfolg zu führen.

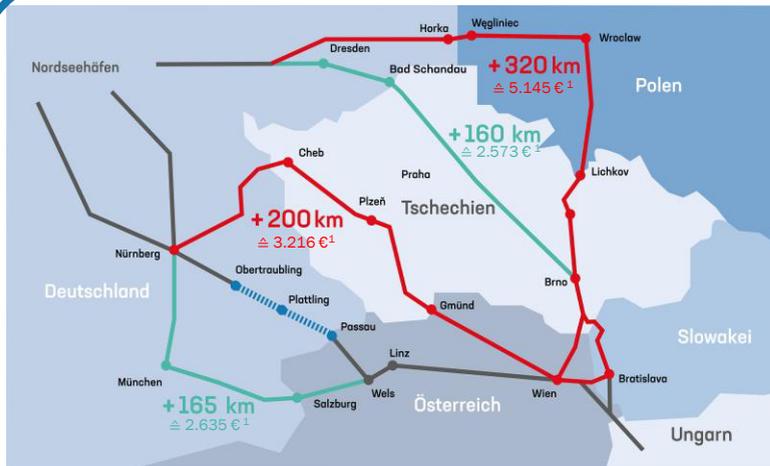
Die folgenden drei Nachbesserungen am Bundesschienenwegeausbaugesetz sind aus Sicht der GÜTERBAHNEN prioritär:

- 1. Nach dem Verursacherprinzip sind die Mehrkosten für weiträumige Umleiterverkehre von Güterzügen bei Korridorsanierungen vom Bund zu tragen.** Im Gütertransport auf der Schiene kann es aufgrund der großen Ladungsmengen keinen Schienenersatzverkehr über Wochen oder Monate geben. Güterzüge müssen über Umleiterstrecken ausweichen und dadurch teils sehr lange Umwege nehmen. Für das Referenzjahr 2026 mit fünf Korridorsperrungen liegen die zusätzlichen Gesamtkosten bei insgesamt 236 Millionen Euro (durchschnittlich 16,08 Euro pro Umleiterkilometer und Zug).<sup>1</sup> Diese Zusatzkosten auf die Kunden umzulegen, würde in Kombination mit dem angekündigten massiven Anstieg der Trassenpreise eine Rückverlagerung von Gütern von der Schiene auf die Straße sowie Unternehmensinsolvenzen und den Verlust von Arbeitsplätzen nach sich ziehen. Die Klima- und Verkehrsziele (25 % des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2030) lassen sich so nicht verwirklichen.
- 2. Die Kostenübernahme für moderne und digitale Leit- und Sicherheitstechnik durch den Bund gehört im BSWAG verankert.** Die europaweit einheitliche ETCS-Schlüsseltechnologie erfordert das Umrüsten von Infrastruktur und Schienenfahrzeugen. Bisher fehlt trotz eines äußerst breiten Konsenses eine gesetzliche Grundlage für die Fahrzeug-Umrüstungsförderung.
- 3. Die Leistungssteigerung durch Neu- und Ausbau ist im BSWAG abzusichern.** Mehr Verkehr auf der Schiene braucht zusätzliche Gleise. Neu- und Ausbau ist neben der Sanierung des Bestandsnetzes unverzichtbar. Allein das Sanieren von Hauptstrecken-Korridoren schafft weder neue Kapazitäten noch eine bessere Netzresilienz und ausreichende Pünktlichkeitseffekte. Der Passus, wonach Mittel vorrangig für Bestandsnetz-Sanierungsmaßnahmen zu verwenden sind, muss gestrichen werden.

---

<sup>1</sup> Die Zahlen ergeben sich aus [Berechnungen](#) von Schienenverbänden, Unternehmen und Kunden des Schienengüterverkehrs.

# Bundesschienenwegeausbaugesetz: Hier besteht Verbesserungsbedarf!



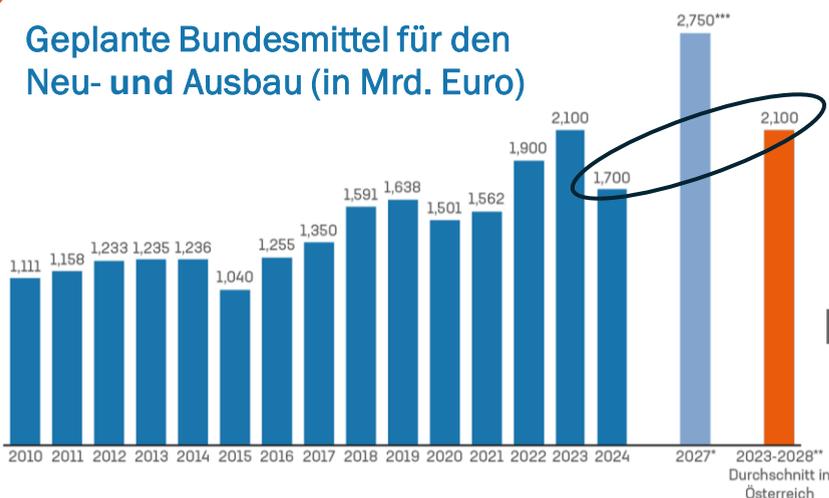
Mehrkosten für Personal, Energie, Trassen und Fahrzeuge bei weiträumigen Umleiterstrecken im Schienengüterverkehr übernehmen!

**Zusatzkosten  
+ 16,08 € / pro Güterzug  
und Kilometer**

- Normaler Laufweg
- Umleitervorschläge DB
- Umleitervorschläge DIE GÜTERBAHNEN
- Problemkorridor

<sup>1</sup>Entspricht den Mehrkosten pro Zug. Hochgerechnet mit dem Faktor 16,08 €

## Geplante Bundesmittel für den Neu- und Ausbau (in Mrd. Euro)



Mehr Investitionen in Neu- und Ausbau als in Österreich!

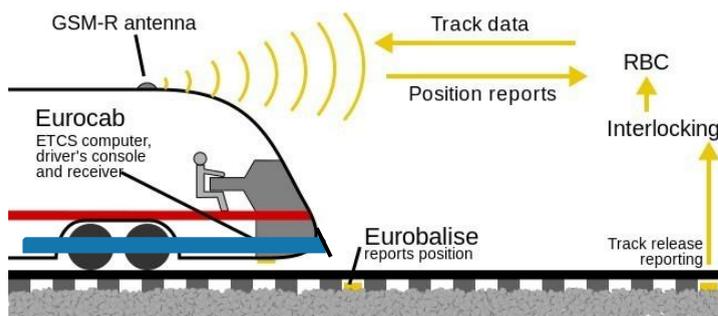
**Bundesnetzlänge  
Deutschland: 33.297 km  
Österreich: 5.626 km**

\*nach Angaben des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Staatssekretär Michael Theurer  
\*\*laut ÖBB-Rahmenplan 2023-2028  
\*\*\*exkl. Investitionen in Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Umsetzung des Deutschland-Tickets

Leit- und Sicherungstechnologie aus dem vorigen Jahrhundert modernisieren!

**Auf ETCS umzurüstende  
Fahrzeuge:  
13.000**

**Kosten pro Umrüstung:  
250.000 – 400.000 €**



ETCS=European Train Control System