

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.

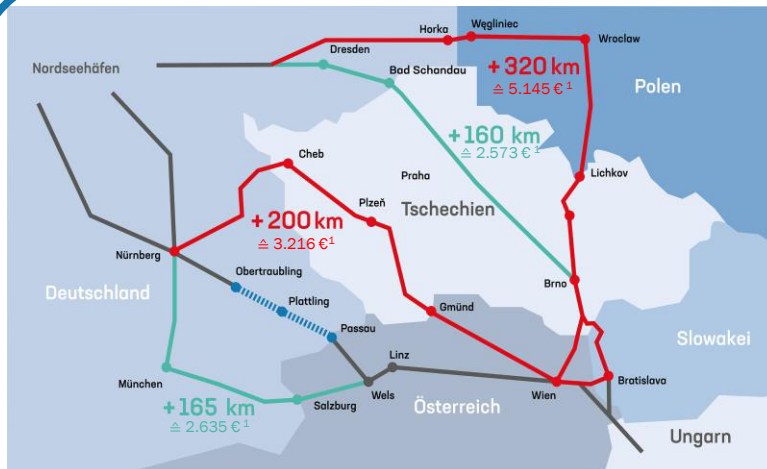
Die folgenden drei Nachbesserungen am Bundesschienenwegeausbaugesetz sind aus Sicht der GÜTERBAHNEN prioritär:

- 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!



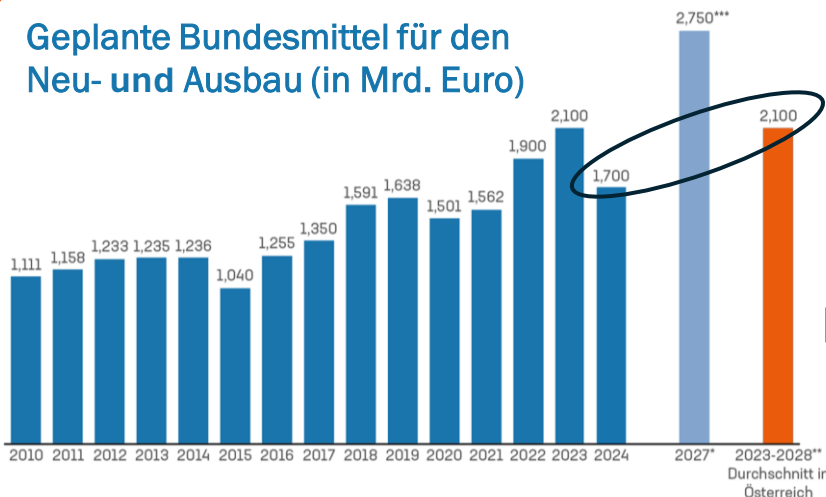
Mehrkosten für Personal, Energie, Trassen und Fahrzeuge bei weiträumigen Umleiterstrecken im Schienengüterverkehr übernehmen!

**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!

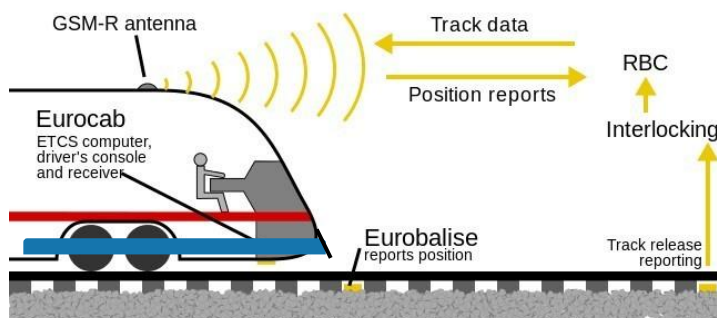
**Bundesnetzlänge  
Deutschland: 33.297 km  
Österreich: 5.626 km**

\*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

## **Eine völlig neue Dimension: Zusatzkosten für Güterbahnen durch mehrmonatig voll gesperrte Hochleistungskorridore im Schienengüterverkehr müssen fair verteilt werden**

12. April 2024

Die fünf oder mehr Monate andauernde Vollsperrung hochbelasteter Schienenstrecken zwischen 37 und 278 Kilometern Länge zur gebündelten sog. „Generalsanierung“ verändert die Lage für die Nutzer der Strecken – den Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihren Kunden – fundamental. Die Verkehre müssen auf andere Strecken verlagert werden, bei denen Güterzüge Umwege von teils über 300 Kilometern Länge zurücklegen müssen und häufig nicht wie üblich ausgelastet fahren können.

**Eine faire Lastenverteilung ist notwendig.**

Die Verursacher – Bund und DB InfraGO AG – müssen außergewöhnliche Belastungen als Bestandteil der Sanierungskosten einplanen und übernehmen. Konkret geht es um einen Wert von 16 Euro je Zug und Kilometer, der bei unverhältnismäßig langen (> 30 Kilometer) Umleitungen vom Trassenentgelt für die übliche (kürzere gesperrte) Strecke abgezogen und vom Bund und der DB InfraGO erstattet werden sollte. Das würde bei Umleitern unter 30 Kilometern eine komplette Kostenübernahme der Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihren Kunden bedeuten. Bei Umleitern über 30 Kilometern würde es eine Beteiligung der Güterbahnen in Höhe von mindestens 480 Euro pro Zug bedeuten. Insgesamt müssten Eisenbahnverkehrsunternehmen 25 % der gesamten Umleiterkosten tragen, Zugausfälle und Kapazitätseinbußen nicht eingerechnet.

**Bagatellgrenze von 30 Kilometern: EVU übernehmen Mehrkosten in Höhe von 480 Euro/Zug**

Eine solche Bagatellgrenze von 30 Kilometern (bezogen auf die absolute Strecke des Umleiters) vermeidet kleinteiligen bürokratischen Aufwand für die DB InfraGO und die Unternehmen bei vergleichsweise geringen Kompensationsbeträgen. Mehrkosten für kürzere Umleiter, die auch im heutigen Baugeschehen schon von den Güterbahnen getragen werden, sind eingepreist.

**Bürokratischen Aufwand reduzieren**

Nach einer Modellrechnung mit fünf gesperrten Korridoren belaufen sich die Zusatzkosten für die Verkehrsleistungen und die Bereitstellung von Güterwagen auf 236 Millionen Euro – nur in 2026. Diese sollen nach derzeitigem Stand alleine von den Güterbahnen getragen werden. Dieser Wert könnte in den Jahren bis 2030 noch deutlich höher ausfallen. Mehr als die Hälfte, rund 132 Mio. Euro, sind dabei Mehrkosten, die durch längere Umleiterstrecken für vollgesperrte Hochleistungskorridore entstehen. Dazu kommen 60 Mio. Euro für Züge, die ausfallen müssen, weil keine Umleiterstrecken zur Verfügung stehen, sowie 44 Mio. Euro durch Kapazitätseinbußen bei geringeren Transportmengen auf schlecht ausgebauten Umleitern. Für DIE GÜTERBAHNEN sind diese Kosten als Teil der Mittel für die Generalsanierung einzuplanen.

**236 Mio. EUR als unmittelbare Kosten der Generalsanierung in 2026**

Die Bundesregierung hat sich gegenüber Kompensationsforderungen

**Finanzieller**

der Schienengüterverkehrsbranche<sup>1</sup> bisher verhalten bis ablehnend geäußert. Was angesichts der angespannten Haushaltslage verständlich erscheint, hätte dramatische Folgen: Kund:innen, die bereits längere Transportzeiten akzeptieren müssen, würden durch einen zusätzlichen finanziellen Bau-Malus in vielen Fällen die Reißleine ziehen und Transporte auf die Straße verlagern. Das gefährdet nicht nur die Verkehrsziele, sondern schlägt auch bei den Klimazielen mit jährlich ca. 644.000 Tonnen zusätzlichem CO<sub>2</sub> Ausstoß pro Prozentpunkt Marktanteil zu Buche.<sup>2</sup> Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass solche Rückverlagerungen von Dauer sein können.

**Bau-Malus führt zu Rückverlagerung**

Bei jeder Fahrt zahlen EVU auf Grundlage der geltenden Gesetze den vollen Preis einer regulär nutzbaren Infrastruktur. Wenn Bundesregierung und DB InfraGO AG argumentieren, dass die Generalsanierung im Nachhinein einen „wirtschaftlichen Vorteil“ darstellt, der Zusatzkosten ausgleicht, erzeugt dies einen Widerspruch. Folgt man dieser Logik müsste es heute schon deutlich geringere Trassenpreise auf Strecken mit schlechten Standards geben, die entsprechende Mehrkosten abdecken.

**Argumentation der Bundesregierung widersprüchlich**

---

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

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