DIE GÜTERBAHNEN
Weil Gut auf der Schiene besser ist.

Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

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

Tel: +49 30 53 14 91 47-0

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

Herren Fraktionsvorsitzende
Thorsten Frei, MdB und Dr. Matthias Miersch, MdB

z. Ktn. an haushalts- und verkehrspolitische Sprecherinnen und Sprecher

Berlin, 23. November 2026

Schienengüterverkehrsförderung: Umleiterkompensation statt DB-Verlustausgleich

Sehr geehrte Herren Frei und Dr. Miersch,

der vor seiner Verabschiedung stehende Bundeshaushalt 2027 beinhaltet schwere Härten für den ohnehin rückläufigen Schienengüterverkehr und seine industrielle Kundschaft. Mit Erstaunen haben wir nach den massiven Kürzungen nun zur Kenntnis genommen, dass noch eine Erhöhung der Fördersumme für das Produktionssystem der DB Cargo für kleine Sendungsgrößen, den dort sogenannten „Einzelwagenverkehr“, im EP 12 im Raum stehen soll.

Es ist grundsätzlich zu begrüßen, den Schienentransport kleiner Sendungsgrößen zu fördern. Dennoch wäre es ein fatales Signal, ausgerechnet in der jetzigen angespannten Haushaltssituation für eine umstrittene Förderrichtlinie nachträglich mehr Mittel bereitzustellen, während deren Evaluierung noch aussteht und sie sich zudem in einer noch nicht abgeschlossenen Änderungsphase befindet. Eine sinnvolle Alternative hingegen ist die Kompensation betrieblicher Mehrkosten bei besonders weiten Umleiterstrecken auf Grund von Korridorsanierungen. Sie wäre dort zielgenau hoch wirksam, wo aktuell für den gesamten Sektor bedrohliche wirtschaftliche Herausforderungen bestehen.

Denn insbesondere die betrieblichen Einschränkungen der intensiven Bautätigkeiten im Netz der DB InfraGO AG führen zu unkalkulierbaren Kostenbelastungen für die Unternehmen des Schienengüterverkehrs. Diese Mehrkosten müssen die SGV-Unternehmen zusätzlich zu den dramatischen finanziellen Belastungen durch die massiv gestiegenen Trassenkosten und die gleichzeitig deutlich gesunkene Trassenpreisförderung an ihre Kunden weitergeben. Erhebliche Preiserhöhungen gegenüber der oft selbst mit dem Rücken an der Wand stehenden verladenden Wirtschaft sind die Folge. Der ohnehin in Bedrängnis stehende Standort Deutschland wird weiter geschwächt. Ein entlastendes Gegensteuern über eine Kompensation der bei besonders weiten Umleiterstrecken von Korridorsanierungen anfallenden betrieblichen Mehrkosten (für Personal, Energie, Fahrzeuge) wäre dringlich geboten und ein starkes Signal für echte Unterstützung vieler existenziell belasteter Unternehmen!

Dagegen wirkt die 2024 gestartete „Einzelwagen“verkehrs-Förderung nur auf gerade einmal rund 15% des Schienengüterverkehrsmarktes, ist aber gleichsam das bereits höchst dotierte Förderprogramm. Zudem weist sie erhebliche strukturelle Schwächen auf, weswegen sie bislang nur zu einer beschränkten Wirkung im Verkehrsmarkt führt: zwei Förderlinien, äußerst komplexe Beantragung und Abwicklung mit sehr hohem bürokratischen Aufwand sowie geringe Anreize für Neuverkehre.

Dass trotz dieser bekannten mangelhaften Ausgangslage die „Einzelwagen“verkehrs-Förderung in den Haushaltsberatungen nun nachträglich noch weiter gestärkt werden soll, drängt den Eindruck auf, dass dies nicht prioritär der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland dienen soll, sondern vorrangig der Rettung des wirtschaftlich angeschlagenen Bundesunternehmens DB Cargo. Aussagen der Gewerkschaft EVG unterstreichen diesen Eindruck. Und das, obwohl laut Vorstandsaussage die Sanierungsbemühungen der DB Cargo AG bereits zu einer annähernd „schwarzen Null“ im operativen Betrieb in Deutschland geführt haben und die dennoch fortbestehende Verlustsituation im Wesentlichen aus Problemen bei Auslandstöchtern herrührt. Damit entsteht der Eindruck, dass die in letzter Minute erhöhten Mittel nicht dem Markt in Deutschland zugutekommen, sondern vielmehr helfen sollen, unternehmerisches Fehlverhalten des Bundesunternehmens DB Cargo im Ausland zu kaschieren.

Vor dem Hintergrund der massiven Belastungen der Branche und der Deutschen Wirtschaft aus der desaströsen Situation des Schienennetzes der DB InfraGO wäre dies eine nicht nachvollziehbare und unverantwortliche Prioritätensetzung.

DIE GÜTERBAHNEN begrüßen alle Bemühungen, im Kontext der angespannten Haushaltslage kurzfristig die finanziellen Hilfen für den stark belasteten Schienengüterverkehr wieder zu erhöhen. Diese müssen aber dort wirken, wo akut die größten Belastungen entstehen! Bestrebungen, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs auch bei kleinen Sendungsgrößen weiterhin zu fördern, unterstützen wir zwar nachdrücklich. Jedoch sehen wir hier vor allem die Notwendigkeit, zuvorderst die existierende, aber unveröffentlichte Evaluation der bestehenden Förderrichtlinie vorzulegen und ihre strukturellen Defizite zu beseitigen, um sie als nachhaltig wirksames Instrument für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs in Deutschland weiterentwickeln zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer



Dr. Ulrike Engel-Ziegler
Geschäftsführerin