

Berlin, 27. März 2024

Drei notwendige Ergänzungen für ein praxistaugliches Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

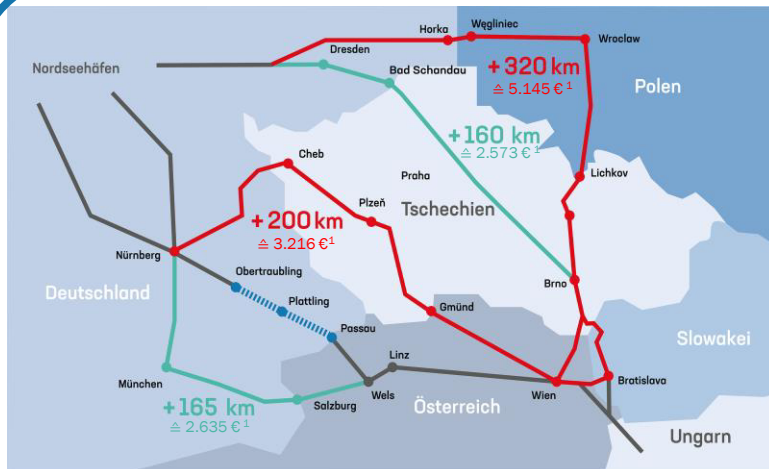
Eine schnelle Einigung im Vermittlungsausschuss zu den umstrittenen Punkten beim BSWAG ist aus Perspektive der GÜTERBAHNEN machbar. Die Einschaltung des Vermittlungsausschusses durch den Antrag des Bundesrates ([Drucksache 95/2/24](#)) war notwendig, um den Gesetzentwurf zum Erfolg zu führen.

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).¹ 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.

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

Bundesschienenwegeausbaugesetz: Hier besteht Verbesserungsbedarf!



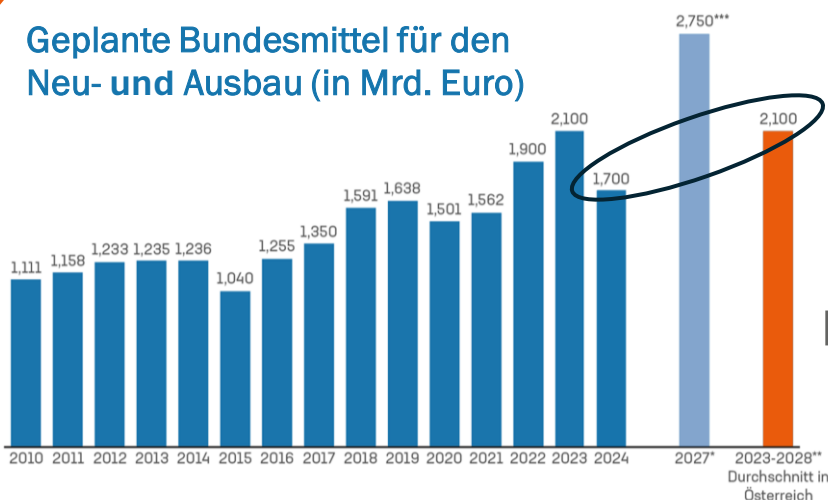
Mehrkosten für Personal, Energie, Trassen und Fahrzeuge bei weiträumigen Umleiterstrecken im Schienengüterverkehr übernehmen!

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

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

¹Entspricht 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!

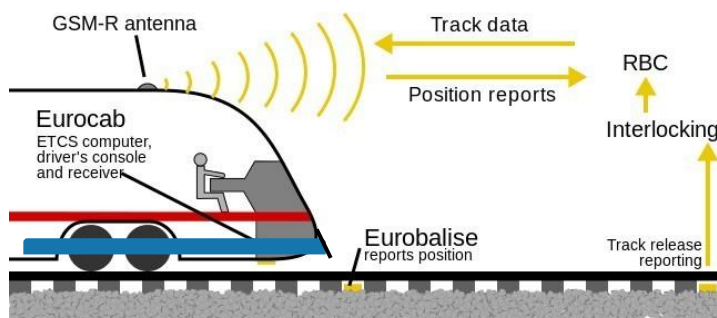
**Bundesnetzlänge
Deutschland: 33.297 km
Österreich: 5.626 km**

*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

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](#).