

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.<sup>1</sup>
- 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß von ca. 644.000 Tonnen.<sup>2</sup>

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.

<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](#).

## **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](#).