

Berlin, 04. September 2026

Prioritäten des Schienengüterverkehrs für die Beratung des Bundeshaushalts 2027 im parlamentarischen Verfahren

1. Mehrkostenkompensation Korridor-Umleiter

Die aktuelle Umsetzung der Netzsanierung im System der Korridorsanierung sorgt für erhebliche Probleme im Betrieb. Manche Vollsperrungen erzeugen massenhaft, teils großräumige Umleitungen und Mehrkilometer. Diese ziehen wiederum Mehrkosten nach sich (Personal, Energie, Verschleiß – rund 14 € pro Zug und Mehrkilometer sind hierfür anzusetzen): ein großer Nachteil im Wettbewerb mit der Straße. Für die Kompensation bei besonders problematischen Korridorsanierungen 2027 haben wir einen Bedarf von 60 Mio. € errechnet.

2. Trassenpreisförderung

Die Schienenverkehrsförderung soll insgesamt um 300 Mio. € reduziert werden. Besonders schmerzhaft wäre die Absenkung der Trassenpreisförderung von 345 auf 200 Mio. €. Die Neugenehmigung der Trassenpreise für 2026 stellt für die Branche, die drei Jahre in Folge mit einem Rückgang der Verkehrsleistung zu kämpfen hatte, eine wichtige, wenn auch temporäre Entlastung dar. Für 2027 stehen allerdings erneut deutliche Trassenpreissteigerungen im Raum, weswegen die Trassenpreisförderung auf dem 2018 angekündigten Niveau von 350 Mio. € fixiert werden sollte. Rückfließende Fördermittel müssen weiterhin für die Trassenpreisförderung erhalten bleiben. Grundsätzlich gilt es, über 2026 hinaus langfristige Planungssicherheit zu schaffen. Dafür braucht es eine Reform des Trassenpreissystems. Ziel sollte ein Grenzkostensystem sein, das die Trassenpreisförderung langfristig überflüssig macht. Entgegen den bisherigen Ankündigungen und Erwartungen liegt vom BMV noch immer kein diskussionsfähiges Konzept für eine solche Reform vor.

3. Stabilisierung der Mittel für die Netzsanierung, Neu- und Ausbau erfreulich

Für 2026 standen 16,3 Mrd. € aus dem SVIK zur Verfügung. Jetzt sind es 11,5 Mrd. € aus dem SVIK sowie 3,5 Mrd. € aus dem Einzelplan 14. Das ergibt zusammen also 15 Mrd. € bei weiterhin bestehendem Sanierungsbedarf. Die Investitionslinie darf nicht sinken, sondern muss stabil gehalten werden, auch um Baupreise zu stabilisieren. Trotz Bautätigkeit muss das Netz noch befahren werden können, so dass die von der Taskforce zuverlässige Bahn angekündigte „Gemeinschaftliche Konzeption des Bauprogramms“ geleistet werden muss. Erfreulich ist, dass die Mittel für Neu- und Ausbau steigen und somit Kapazitäten perspektivisch geschaffen werden können. Die Konzentration auf engpassauflösende Projekte muss dabei geschärft werden.

4. KV-Förderung

Der Kombinierte Verkehr leidet durch seine Flexibilität besonders unter den Baustellen. Verlagerer steigen häufiger auf den ineffizienteren Lkw um. Eine Absenkung der Förderung von 90 auf 73 Mio. € bei der Investitionsförderung für KV-Terminals schwächt ein unter Druck stehendes Segment. Ähnlich verhält es sich bei der geplanten Kürzung von 30 auf 20 Mio. € bei den privaten Gleisanschlüssen für den Ganzzug- und den Wagenladungsverkehr.

5. Investitionen in die Schienenwege der öffentlichen, nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur (SGFFG)

Nicht bundeseigene Eisenbahninfrastrukturen, etwa die Hafenbahnen, erfüllen wichtige Aufgaben im deutschen Schienennetz. Sie sind unverzichtbar für den Kombinierten Verkehr und sichern die Anbindung der produzierenden Wirtschaft sowie zahlreicher nachgelagerter Wertschöpfungsketten. Eine Absenkung der Förderung von 66 auf 46 Mio. € ist daher eine Einsparung an falscher Stelle.

6. ERTMS-Förderrichtlinie

Dass künftig auch die Umrüstung von Fahrzeugen gefördert wird, ist ein wichtiger Schritt. Damit die hierfür vorgesehenen Mittel tatsächlich abfließen, muss jedoch sichergestellt sein, dass vollständige Fahrzeug-Baureihen innerhalb der Förderperiode umgerüstet und gefördert werden können. Die Verpflichtungsermächtigungen sollten daher bis 2032 verlängert werden. Andernfalls besteht das Risiko, dass Unternehmen aufgrund fehlender Finanzierungssicherheit nicht mit der Umrüstung beginnen.

Offene Fragen

1. Wie lassen sich die deutlichen Zuwächse beim BMV und dessen nachgeordneten Behörden trotz Sparhaushalt erklären? Gibt es hier Potenziale zur Gegenfinanzierung?
2. Wie sieht die Aufgabenverteilung zwischen BMV und BMVg bei der Finanzierung von Neu- und Ausbau sowie der Netzsanierung aus? Werden unterschiedliche Projekte gefördert? Kann man beide Positionen zusammenrechnen?
3. Wieso werden aus dem KTF keine Elektrifizierungsvorhaben finanziert? Wir brauchen kapazitätssteigernde Investitionen in diesem Bereich, die direkt dem Güterverkehr nutzen und zur Entlastung von Knoten führen können.
4. Welcher Mittel-Abfluss wird beim ERTMS-Titel erwartet? Die Mittel wurden von 2,45 auf 2,22 Mrd. € reduziert, obwohl nun auch Fahrzeugumrüstung mit aufgenommen wurde.
5. Können wir erwarten, dass der nächste Bundeshaushalt die LV InfraGO und den Schieneninfrastrukturfonds beinhaltet?

Prioritäten bei Neu- und Ausbaustrecken

1. Rheintalbahn
2. Emmerich-Oberhausen
3. Elektrifizierung Hof-Regensburg
4. Schnell mehr Kapazität zwischen Hamburg und Hannover (insb. 2. Gleis Rotenburg-Verden)
5. Elektrifizierung Büchen-Lüneburg