

Von: Neele Wesseln
Gesendet: Donnerstag, 11. April 2024 12:08
An: Stephan, Jörg
Cc: Peter Westenberger; Florian Ney
Betreff: Bagatellgrenze im SGV bei Kompensation von Betriebserschwerungskosten während der Generalsanierung
Anlagen: 2024_04_11_Mehrkostenkompensationen_Bagatellgrenze.docx

Hallo Herr Stephan,

im Rahmen der andauernden BSWAG-Verhandlungen im Bundesrat haben wir einen Vorschlag einer Bagatellgrenze erarbeitet, um die außergewöhnlichen Belastungen während der Korridorsanierungen fair zwischen den Verursachern (DB InfraGO und Bund) und den Nutzern der Infrastruktur aufteilen zu können.

Unser Vorschlag basiert auf dem bereits bekannten Wert von 16 Euro pro Umleiterkilometer. Dieser Wert soll ab einer Bagatellgrenze von 30 Kilometern Umleiterlänge greifen. Eine solche Bagatellgrenze vermeidet bürokratischen Aufwand, preist Mehrkosten im Vergleich zum „Normalbetrieb“ ein und beteiligt Unternehmen mit 25 % an den gesamten Umleiterkosten – Zugausfälle und Kapazitätseinbußen nicht eingerechnet.

Ich hänge Ihnen den Vorschlag an. Melden Sie sich gerne bei Rückfragen.

Viele Grüße

Neele Wesseln
Geschäftsführerin



DIE GÜTERBAHNEN
Weil Gut auf der Schiene besser ist.

DIE GÜTERBAHNEN
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

Telefon: +49 30 53 14 91 47 – 8
Mobil: + 49 173 41 22 863

#gernePerDu

E-Mail: wesseln@netzwerk-bahnen.de
Internet: die-gueterbahnen.com
Social Media: [X](#) [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

Sitz des Vereins: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B
Lobbyregister des Bundestages: [R000422](#)
Vorstand: Ludolf Kerkeling (Vorstandsvorsitzender), Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Roger Mahler, Thilo Beuven, Jan Elfenhorst, Henrik Würdemann

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

11. 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 – 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 oder der DB InfraGO erstattet werden sollte. Das würde bei Umleitern unter 30 Kilometern eine komplette Kostenübernahme der Eisenbahnverkehrsunternehmen bedeuten, über 30 Kilometern eine Beteiligung der Güterbahnen von 480 Euro pro Zug. Insgesamt müssten Eisenbahnverkehrsunternehmen 25 % der gesamten Umleiterkosten tragen, Zugausfälle und Kapazitätseinbußen nicht eingerechnet.

Kostenübernahme in Höhe von 480 Euro/Zug durch die EVU

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.

Bagatellgrenze von 30 Kilometern

Nach einer Modellrechnung mit fünf gesperrten Korridoren belaufen sich die Zusatzkosten, die nach derzeitigem Stand alleine von den Güterbahnen getragen werden sollen, auf 236 Millionen Euro – nur in 2026. 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 der Schienengüterverkehrsbranche¹ bisher verhalten bis ablehnend geäußert. Was angesichts der angespannten Haushaltslage verständlich

Finanzieller Bau-Malus führt zu Rückverlage-

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 CO₂ Ausstoß pro Prozentpunkt Marktanteil zu Buche.² Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass solche Rückverlagerungen von Dauer sein können. **rung**

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 Bundesregie-
rung wider-
sprüchlich**

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](#).