

Von: [REDACTED]

Gesendet: Freitag, 13. September 2024 10:38

An: [REDACTED]

Cc: [REDACTED]

Betreff: Belastungen der Grundstoffindustrie durch angekündigte Trassenpreiserhöhungen im Schienengüterverkehr

Hallo [REDACTED],

schön, dass wir uns diese Woche [REDACTED]

[REDACTED] über die Herausforderungen für K+S durch die angekündigten Trassenpreiserhöhungen für die Schieneninfrastruktur ausgetauscht haben. Du hast erwähnt, dass Ihr unseren Wahlkreise quasi mitbetreut und dass Ihr dieses verkehrspolitische Anliegen auch an die in der Fraktion fachlich zuständigen Abgeordneten weiterleiten könntet. Dafür vorab schon einmal ein herzlicher Dank.

Die Bahn ist für alle Werke der K+S-Gruppe der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger.

[REDACTED] **Wir sind auf einen verlässlichen, sicheren und bezahlbaren Transport unserer Produkte mit der Bahn angewiesen.** Konkret: Täglich erreichen und verlassen das Werk [REDACTED] Züge mit [REDACTED] Güterwaggons. Durchschnittlich [REDACTED] Prozent der Transportmenge wird ab Werk über den Schienenweg ausgeliefert. K+S nutzt also in jeglicher Hinsicht bereits heute den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr zum Abtransport von besonders schienengüter-affinen Transportmengen.

Für die von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen erhobenen Entgelte für die Nutzung der Schienenwege des Bundes - die Trassenpreise - (die sogenannte „Schienenmaut“) verlangt die DB-Tochter InfraGO AG aktuell 3,21 Euro je Kilometer für einen „Standard-Güterzug“. Die Bundesregierung war infolge einer angespannten Haushaltsslage und unter der gesetzten Prämisse der Einhaltung der Schuldenbremse gezwungen neue Wege zur Finanzierung der bundeseigenen Gesellschaften und Infrastrukturen zu finden. Zudem steht sie bei Beihilfen für ihre Gesellschaften unter strenger Beobachtung der EU-Wettbewerbshüter. Daher entschied sie sich dagegen, der Deutschen Bahn weitere Zuschüsse z.B. für die Sanierung der maroden Schieneninfrastruktur zu zahlen, sondern 2024 als Eigentümer das Eigenkapital der Bahn AG um 4,37 Milliarden Euro zu erhöhen. Dies hat zur Folge, dass die Bahn dieses erhöhte Kapital auch zu einem erhöhten Zinssatz verzinsen muss. In der Logik des Trassenpreissystems steigen daher die Trassenpreise - ähnlich wie eine Mauterhöhung auf der Straße - und verteuern den Transport der Güter auf der Schiene deutlich.

Die DB InfraGO hat der Bundesnetzagentur vor einigen Monaten die so genannte „Obergrenze“ ihrer Gesamtkosten inklusive Gewinn für das am 14. Dezember 2025 beginnende übernächste Fahrplanjahr zur Genehmigung vorgelegt. Dabei wurden die folgenden Erhöhungen der Trassenpreise bekannt:

- 2025: Für das Fahrplanjahr 2025 beantragte die DB InfraGO AG eine **Erhöhung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr in Höhe von 16,2 Prozent**. Die BNetzA hat diese Erhöhungen bereits genehmigt. Dies sind rund 52 Cent je Kilometer mehr → der Transportpreis pro Kilometer für einen Standardgüterzug wird sich also von 3,21 Euro auf 3,73 Euro erhöhen.

- 2026: Für das Fahrplanjahr 2026 beantragte die DB InfraGO AG eine Erhöhung der Trassenpreise um weitere 14,8 Prozent. Dieser Erhöhung muss die BNetzA noch zustimmen. Dies wären rund 55 Cent je Kilometer mehr → der Transportpreis pro Kilometer für einen Standardgüterzug würden sich dann von 3,73 Euro auf 4,28 Euro erhöhen.
- In Summe ergäbe sich somit in den nächsten zwei Jahren eine Steigerung der Transportkosten von rund 1,07 Euro/Kilometer für einen Standardgüterzug. Das entspräche einer Kostensteigerung von 33 Prozent!

[REDACTED]

Wir bitten daher darum, sich für faire Wettbewerbsbedingungen für den Gütertransport auf der Schiene einzusetzen und Möglichkeiten auszuloten, die angekündigten Preiserhöhungen abzuwenden. Hierzu könnte es denkbar sein:

1. Den Zinssatz, den die InfraGO AG auf das eingesetzte Eigenkapital erhebt, zu reduzieren. Aus unserer Sicht sollte eine Reduzierung auf das absolute Minimum geprüft werden.
2. Die Trassenpreisförderung im Bundeshaushalt entsprechend der für 2025 genehmigten Trassenpreiserhöhung anzuheben und sie somit vollständig auszugleichen. Die Mehrkosten im Bundeshaushalt für alle Güterverkehrsunternehmen würden circa 75 Millionen Euro betragen. Die Ausgestaltung wäre wettbewerbsneutral.
3. Auf eine Reform des Eisenbahnregulierungsgesetzes in der nächsten Legislatur hinzuwirken. Notwendig wäre es, die existierende, preistreibende Kopplung des Gewinnanspruchs an die Eigenkapitalhöhe abzuschaffen.

Für fachliche Nachfragen oder ausführlicheren Erläuterungen zu einzelnen Aspekten stehen wir gerne für ein Gespräch zur Verfügung.

Viele Grüße

[REDACTED]