

An die Mitglieder des Verkehrsausschusses
des Deutschen Bundestages

– ausschließlich per E-Mail –

Berlin, 15. Juli 2025

Schienengüterverkehr wieder auf Wachstumskurs bringen: Vorschläge zum Bundeshaushalt 2025 und 2026 und die Sondervermögen

Sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses,

die neue Bundesregierung will mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern. Mit Blick auf die laufenden Verhandlungen zum Bundeshaushalt 2025, das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität, den Klima- und Transformationsfonds (KTF) sowie die bevorstehende Einbringung des Haushaltsentwurfs für 2026, übermitteln wir Ihnen Vorschläge für eine wachstumsorientierte Finanzierung des Schienengüterverkehrs – mit dem Ziel, das Verlagerungsziel des Koalitionsvertrags zu erreichen.

Folgende qualitativen Hinweise möchten wir Ihnen für die parlamentarischen Beratungen geben:

1.) Ausbau heißt vor allem, Engpässe aufzulösen

„Ausbau“ darf nicht länger fast ausschließlich als Neubau von Hochgeschwindigkeitsstrecken verstanden werden. Entscheidend für die Leistungsfähigkeit des Systems ist die systematische Beseitigung infrastruktureller Engpässe. Der Fokus muss auf kurzfristig wirksame korridor- bzw. netzweite Kapazitätssteigerungen gelegt werden. Die stark gekürzten Mittel für die Umsetzung der „**Kleinen und Mittleren Maßnahmen**“ (891 10) halten wir für einen schweren Fehler, weil diese Vorhaben die Resilienz und Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur wirksam erhöhen.

2.) Mittelbereitstellung als Baukostenzuschuss – keine weitere Eigenkapitalerhöhung

Die Ausreichung der Mittel – insbesondere des Sondervermögens – muss wie bei Straße und Binnenschiff ausschließlich in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen erfolgen. Weitere Eigenkapitalerhöhungen als Substitut für Baukostenzuschüsse wie zuletzt führen zu steigenden Trassenpreisen (durch den Verzinsungsanspruch und darüber hinaus den steigenden, auf die Verkehrsunternehmen umgelegten Abschreibungsaufwand) und wären damit eine Belastung für den Betrieb der Güterbahnen (s. **Punkt 7.)**).

3.) Mittelverwendung klar regeln

Für uns als Verband der Zugangsberechtigten ist nicht ersichtlich, welche Investitionen bzw. welche infrastrukturbezogene Aufwandsfinanzierung künftig in welcher Höhe in welches Programm (Korridorsanierung, Ersatzinvestition, Instandhaltung, ERTMS, etc.) der DB InfraGO fließen sollen. Eine umfassende Beurteilung der Mittelhöhe und -verwendung ist für uns aus diesem Grund zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich. Nicht nur aus diesem Grund haben wir im BMV angeregt, einen **Runden Tisch „Strategie Netzsanierung“** einzuberufen. Ziel muss es sein, ein hohes Bauvolumen intelligenter als heute zu bündeln, um negative Wechselwirkungen zwischen dem gesamten Bauvolumen zu minimieren. Es bedarf zusätzlich verbindlicher Verfahren zur Mittelbindung, Priorisierung und zur aktiven Einbindung der Verkehrsunternehmen, die das Netz täglich im Auftrag ihrer Kunden nutzen.

4.) Elektrifizierung zusätzlich aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF)

Im Koalitionsvertrag steht zur Schiene: „Die Digitalisierung und die Elektrifizierung finanzieren wir aus dem KTF.“ Im vorliegenden Wirtschaftsplan des KTF findet sich dieses Versprechen nicht wieder. Die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS soll aus dem *Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität* finanziert werden. Für die Elektrifizierung, bei der wichtige Projekte teilweise seit über 30 Jahren im geltenden Bedarfsplan stehen, gibt es hingegen keinen Titel. Wir empfehlen die Einrichtung eines Titels, der mit dem Titel für die ERTMS-Ausrüstung (891 12) **deckungsfähig** ist. Unabhängig davon sollten auch speziell für Streckenelektrifizierungen Mittel im Bedarfsplan-Etat vorgesehen werden.

5.) ETCS-Fahrzeugausrüstung

Die erfolgreiche Ausrüstung von Infrastruktur und Fahrzeugen mit ETCS hängt im Wesentlichen von drei Faktoren ab: einer verbindlichen **RollOut-Planung**, einer arbeitsfähigen **Koordinierungsstelle** und einer **Förderrichtlinie für die Fahrzeugausrüstung**. Sollte die Förderrichtlinie 2026 wirksam werden, sollten Mittel i.H.v. 300 Mio. Euro exklusiv für die **Fahrzeugförderung** vorgesehen werden.

6.) Das Sondervermögen ist kein Fonds – und kein Ersatz für langfristige Planung

Die Errichtung des *Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität* ist ein richtiger und wichtiger Schritt, um Investitionen verlässlich und überjährig abzusichern und den Investitionsstau nach Möglichkeit abzubauen. Doch damit das Instrument seine Wirkung entfalten kann, braucht es klare programmatische Ziele – nicht bloß einen haushaltstechnischen Ausgabenpuffer.

Die bisherigen Nachtragsvereinbarungen im Rahmen der LuFV haben gezeigt, wie ressourcenintensiv und hemmend kurzfristige Haushaltslogik wirken kann. Was es stattdessen braucht, ist der im Koalitionsvertrag verankerte **Eisenbahninfrastrukturfonds**, der

konsequent an den betrieblichen und wirtschaftlichen Realitäten von Schienen-Bau- und Ausrüstungsindustrie ausgerichtet ist. Finanzierungsvereinbarungen sollten dieser Logik folgen: mit mehrjähriger Mittelbindung, flexibler Handhabung von Baukostenverschiebungen und echten Anreizen für effiziente Umsetzung.

Etwaige **Ausgabereste** aus dem Kapitel 1202 „Bundesschienenwege“ sollten ab dem Ende des Haushaltsjahres dem **noch 2025 einzurichtenden Eisenbahninfrastrukturfonds** zur Verfügung gestellt werden. Nach unserer Auffassung sollte dieser beim Bundesisenbahnvermögen eingerichtet werden.

7.) Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr

Das in den vergangenen Jahren zugeführte Eigenkapital verursacht jetzt zusätzlich zu den gestiegenen Betriebskosten höhere Trassenpreise. Die geringe Steigerung der Trassenpreisförderung (von 229 auf 275 Millionen Euro in 2025) kann diese Effekte nicht abfedern. Damit die Schiene mittelfristig nicht aus dem Markt gepreist wird, muss kurzfristig die von Bundesminister Schnieder vorgeschlagene Begrenzung der Gewinnerwartung und eine daran angepasste Förderung vor der grundlegenden Reform des Trassenpreissystems stehen. Bis dahin braucht es zur Wahrung fairer intermodaler Rahmenbedingungen die Trassenpreisförderung.

Unsere Mitgliedsunternehmen berichten, dass der Schienengüterverkehr bei einem tatsächlich zu zahlenden Preis von 2 Euro pro Zugkilometer heute in weiten Bereichen wettbewerbsfähig zum Straßengüterverkehr wäre. Nicht überschritten wurde dieser Wert aus „Listenpreis“ abzgl. Trassenpreisförderung im Jahresdurchschnitt zuletzt im Jahr 2023. Die Bundesregierung sollte dies als maximalen Zielwert definieren. Der Zielwert i.H.v. 2 Euro pro Trassenkilometer ist Grundlage für die nachfolgenden zwei Rechnungen:

1. Wenn der *Referentenentwurf des BMV zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes* in der vorliegenden Form beschlossen würde (und die SPNV-Trassenpreisbremse bestehen bliebe), müsste die Trassenpreisförderung 2026 etwa 580 Mio. Euro pro Jahr betragen.
2. Wenn im vorliegenden *Referentenentwurf des BMV zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes* der Gewinnanspruch der DB InfraGO AG zusätzlich auf 0 % abgesenkt würde, müsste die Trassenpreisförderung 2026 etwa 350 Mio. Euro pro Jahr betragen

Im Folgenden möchten wir Ihnen ergänzend **Vorschläge für den Epl 12 im Bundeshaushalt 2025 und 2026** mit Wirkung für den Schienengüterverkehr machen:

Haushaltstitel	Benötigte Mit- telausstattung in 25/26 für Wachstum im Schienengüter- verkehr	Begründung
682 52-752 „Reduzierung Tras- senpreise im Schie- nengüterverkehr“	350 - 580 Mio. Euro	s. o.
891 01-742 „Baukostenzuschüsse für Investitionen des Bedarfsplans Schiene“	3 Mrd. Euro	Im Rahmen der im Koalitionsvertrag angekündig- ten Überprüfung der Korridorsanierung müssen diverse umleiterrelevante Strecken vorgezogen ausgebaut werden. Entsprechender Finanzbedarf muss im Bundeshaushalt zusätzlich berücksich- tigt werden.
891 10-742 „Kleine und Mittlere Maßnahmen der Bun- desschienenwege“	100 Mio. Euro	Wir empfehlen, die Mittel für schnell wirksame, kapazitätssteigernde Maßnahmen, inkl. Erweite- rung/Reaktivierung von Serviceeinrichtungen, zur Verfügung zu stellen. Es sind vor allem diese Maßnahmen, die in Zeiten knapper Haushalts- lage kurzfristig Kapazität schaffen können.
891 51-742 „Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen“ (SGFFG)	100 Mio. Euro	Der Großteil des Schienengüterverkehrs beginnt oder endet in nicht-bundeseigenen Infrastrukt- uren und genau diesen stehen seit Jahrzehnten keine ausreichenden Finanzierungsquellen zur Verfügung.
683 51-742 „Bundesprogramm Zukunft Schienengü- terverkehr“	30 Mio. Euro	Wir empfehlen, die Mittel für das „Bundespro- gramm Zukunft Schienengüterverkehr“ in Rich- tung der ursprünglich vorgesehenen Höhe von 100 Mio. Euro p.a. anzuheben.
682 54-742 „Förderung des Ein- zelwagenverkehrs“	300 Mio. Euro	Nicht verwendete Mittel sollten ab Ende des Haushaltsjahres 2025 dem Eisenbahninfrastruk- turfonds zugeführt und dort für einzelwagenver- kehrsrelevante (Ersatz-)Investitionen jenseits der Gleisanschlussförderung eingesetzt werden.

892 41-790 „Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr“)	<u>mindestens</u> 250 Mio. Euro	Nach einer Information des BMDV lagen am 30. September 2024 15 Anträge mit einem Fördervolumen von rd. 351 Mio. Euro vor. Um diesen Bedarf gerecht zu werden, muss der Titel deutlich erhöht werden.
892 42-790 „Investitionszuschüsse an private Unternehmen zur Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiterer Anlagen des Schienengüterverkehrs“	30 Mio. Euro	Die aktuelle Ausstattung von 30 Mio. Euro hat sich bewährt. Die Nachfrage steigt laut Aussagen des BMV. Um Projekte verlässlich fördern zu können, sollte der Ansatz auch 2026 beibehalten werden.

Wir stehen Ihnen jederzeit gerne für einen vertiefenden Austausch zur Verfügung und danken Ihnen für Ihre Bereitschaft, gemeinsam tragfähige Lösungen für die Zukunft des Schienengüterverkehrs zu entwickeln.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer



Neele Wesseln
Geschäftsführerin