

Stellungnahme

zum Entwurf einer geänderten Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der Betriebskosten im Einzelwagenverkehr

Kontakt
**Dr. Bernhard
Knierim**

Referent für
Verkehrspolitik &
Projekte
030. 246 25 99 - 31
bernhard.knierim@allianz-pro-schiene.de

Lobbyregisternr. R000866

Grundsätzliche Anmerkungen:

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat mit Mail vom 13. August 2026 ausgewählten Verbänden den Entwurf einer geänderten „Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der Betriebskosten im Einzelwagenverkehr (BK-EWV)“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 21. August 2026 eingeladen.

Unser gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de) nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMV folgende Stellungnahme.

Allianz pro Schiene-Stellungnahme:

Der vorliegende Entwurf soll die Förderung von Einzelwagenverkehren (EWV) novellieren und dabei die Erkenntnisse aus der bestehenden Förderung umsetzen. Wir begrüßen es, dass der Bund EWV fördert und mit der Verlängerung der Förderrichtlinie bis 2030 längerfristige Planbarkeit für die Branche schafft. Diese Förderung ist aber letztlich nur deswegen notwendig, weil eine erhebliche Marktverzerrung zugunsten des Straßengüterverkehrs besteht und der Schienengüterverkehr dadurch strukturell benachteiligt wird. Der verkehrspolitische Königsweg wäre daher die Aufhebung der Privilegien des Lkw-Verkehrs, um Wettbewerbsgleichheit zwischen Straße und Schiene zu schaffen:

- Streichung der **Dieselsteuervergünstigung** und Anhebung der Dieselsteuer auf das Niveau von Benzin. Dies würde gleichzeitig den gewünschten Hochlauf von E-Lkw weiter vorantreiben (sowie die restliche Elektrifizierung des Schienengüterverkehrs zusätzlich stimulieren) und dem Staat zusätzliche Steuereinnahmen von mindestens 8,2 Mrd. Euro einbringen (nach Berechnungen des Umweltbundesamts für das Bezugsjahr 2018), die z.B. in die Schieneninfrastruktur investiert werden könnten.

- Anlastung der **Wegekosten** auf allen befahrenen Straßen, nicht nur auf Autobahnen und Bundesstraßen. Der Schienenverkehr muss hingegen schon heute flächendeckend für alle Trassen entsprechende Gebühren entrichten.
- Konsequente Durchsetzung von **Mindestlöhnen** und **Sozialstandards**, um Lohn-dumping im Transportgewerbe zu verhindern.
- Anlastung der vollen **externen Kosten**, die bisher in die Zukunft verschoben bzw. auf andere Bereiche der Volkswirtschaft ausgelagert werden – insbesondere Klima-, Umwelt- und Folgekosten des Lärms sowie Unfälle und Straßenschäden.

Die Erreichung einer möglichst umfassenden Kostenwahrheit im Verkehr würde die Förderung des Einzelwagenverkehrs unnötig machen und zusätzlich konsequenter als jede andere Maßnahme zum gewünschten Bürokratieabbau beitragen.

Im Folgenden nehmen wir Stellung zu einigen spezifischen Punkten der vorgeschlagenen Förderrichtlinie:

Verlagerungsziele für den Güterverkehr:

In der Präambel gibt die Bundesregierung – wie im Koalitionsvertrag – nur noch das Ziel der „Sicherung der bestehenden Schienengüterverkehre“ vor. Stattdessen sollte sie ambitionierter agieren und wieder eine Steigerung des Marktanteils der Schiene mit einem deutlichen Wachstum des Schienengüterverkehrs anstreben. Das von der alten Bundesregierung ausgegebene Ziel eines Marktanteils der Schiene 25% bis zum Jahr 2030 ist weiterhin sinnvoll und – mit konsequenten politischen Weichenstellungen – auch erreichbar.

Sicherung von Gleisanschlüssen

Die Förderlinie 1 darf mit der Neufassung nicht geschwächt werden, da sie die lokale Bedienung von Anschlussbahnen und Gleisanschlüssen unterstützt. Damit ist sie ein wichtiges Instrument für den Erhalt des Anschlusses vieler Regionen und Unternehmen an die Schiene. Viele dieser Anlagen werden von regionalen Bahnunternehmen (NE-Bahnen) betrieben, was in Anbetracht vergleichsweise geringer Mengen wirtschaftlich herausfordernd ist – einer der Gründe für zahlreiche Stilllegungen in den vergangenen 30 Jahren. Eine weitere Schwächung dieser Förderlinie würde den Erhalt von Anschlussbahnen und Gleisanschlüssen in Frage stellen und damit den Schienengüterverkehr insgesamt schwächen.

Vereinfachte Berechnung der Fördersätze und vollständiger Mittelabfluss

Bisher wird die EWV-Förderung in Förderlinie 2 pro Unternehmen mit Bezug auf die Verkehrsmenge im jeweils zwei Jahre zurückliegenden Referenzjahr (mit einem pauschalen Aufschlag von 15%) berechnet. Wenn in der Zwischenzeit Mengen absinken, bleiben dadurch Mittel ungenutzt, was in den letzten Jahren mehrfach der Fall war. Sinnvoller wäre es daher, auf Basis der bisherigen Verkehrsmengen zunächst einen vorläufigen Fördersatz festzulegen, der dann je nach tatsächlichem Mittelabfluss unterjährig angepasst werden kann. So könnte ein vollständiger Mittelabfluss im Sinne der Förderung gewährleistet werden.

Bürokratieabbau

Bisher muss jedes Unternehmen, das die Förderung in Anspruch nehmen will, eine Systembeschreibung liefern, die verbindlich die geplanten Relationen und Mengen darstellt. Dies bedeutet einen hohen administrativen Aufwand sowohl auf Unternehmens- als auch auf Fördermittelgeber-Seite. Eine erhebliche Vereinfachung könnte dadurch erreicht werden, dass wie oben beschrieben ein vorläufiger Fördersatz festgelegt wird, auf dessen Basis jeder Antragsteller die Förderung für berechtigte Verkehre ohne die Notwendigkeit einer umfassenden Systembeschreibung beantragen kann.

Berlin, den 21.8.2026

Kontakt

Dr. Bernhard Knierim

Referent für Verkehrspolitik & Projekte
030. 246 25 99 - 31
bernhard.knierim@allianz-pro-schiene.de