

VDV Köln Kamekestraße 37–39 50672 Köln

Herrn  
Stefan Gelbhaar, MdB  
Verkehrspolitischer Sprecher, Mitglied des Verkehrsausschusses  
Deutscher Bundestag  
Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Per E-Mail: [stefan.gelbhaar@bundestag.de](mailto:stefan.gelbhaar@bundestag.de)

#### Eisenbahnverkehr

Steffen Kerth  
T 0221 57979-172  
F 0221 57979-8172  
E [kerth@vdv.de](mailto:kerth@vdv.de)

#### Fortführung der Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr

21. Juli 2022

Sehr geehrter Herr Gelbhaar,

im Masterplan Schiene haben sich Bundesregierung und Sektor in der vergangenen Legislaturperiode auf klare Ziele zur Stärkung des Systems Schiene verständigt. So soll u. a. der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehrsmarkt bis zum Jahr 2030 auf mindestens 25 Prozent wachsen. In ihrem Koalitionsvertrag haben die aktuellen Regierungsparteien diese Ziele ausdrücklich bestätigt. Deren Umsetzung ist nicht allein unter verkehrspolitischen Aspekten, sondern auch unter klimapolitischen Gesichtspunkten unverzichtbar. Außerdem trägt der bereits in hohem Maß elektromobile Schienengüterverkehr dazu bei, die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern und deren Herkunftsstaaten zu reduzieren.

Die unterzeichnenden Verbände und Experten arbeiten gemeinsam mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr an der Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr. Der Masterplan Schienengüterverkehr, der vollständig im Masterplan Schiene verankert ist, wurde 2017 gemeinsam von Politik, Verwaltung, Eisenbahnsektor und der Logistikbranche sowie deren Kunden der Öffentlichkeit vorgestellt mit dem Ziel, die Wettbewerbs- und Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs (SGV) nachweislich zu verbessern, seine Ertrags- und Innovationskraft dauerhaft zu stärken und den Marktanteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Deutschland deutlich zu steigern.

Die seit Juni 2018 laufende Trassenpreisförderung (TraFög) ist eine der zentralen und wirksamen Maßnahmen zur Umsetzung der genannten Ziele, auch wenn der Fördersatz bei plafondiertem Bundeszuschuss (350 Mio. Euro p.a.) und steigenden Trassenpreisen während der Förderperiode leicht gesunken ist.

Die Aussagen des Masterplans Schienengüterverkehr zur TraFög haben nach wie vor vollständige Gültigkeit: *„Die Infrastrukturnutzungsentgelte im Schienenverkehr müssen auf ein wettbewerbsfähigeres Niveau gebracht werden. Die deutliche Reduzierung der Infrastrukturnutzungsentgelte schlägt sich unmittelbar in den Produktionskosten aller Güterbahnen nieder. Sie verbessert sofort deren Wettbewerbsfähigkeit in den Transportmärkten und führt zu einem steigenden Marktanteil des Schienengüterverkehrs. Daneben wird die Innovationskraft der Unternehmen gestärkt, da nun finanzielle Freiräume für Investitionen entstehen“*. Das vom BMDV beauftragte Evaluationsgutachten hat kürzlich die Wirksamkeit des TraFög bestätigt und die Fortsetzung empfohlen.

Dennoch hat das Bundeskabinett mit dem Entwurf des Bundeshaushalts 2023 den Ausstieg aus der Trassenpreisförderung beschlossen. Zwar werden die Mittel für die TraFög in 2023 noch auf bisherigem Niveau weitergeführt. Bereits in 2024 sollen sie aber halbiert und in 2025 vollständig gestrichen werden. Es besteht kein Zweifel, dass dies die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs beeinträchtigen und zu einem spürbaren Verlust an dringend benötigter Wirtschafts- und Innovationskraft führen würde.

Um den Marktanteil bis 2030 auf 25 Prozent zu heben, muss der Schienengüterverkehr bei expandierendem Gesamtmarkt um rund 60 Prozent wachsen. Ein schneller und ersatzloser Ausstieg aus der geltenden Trassenpreisförderung würde dieses ambitionierte Wachstumsziel konterkarieren.

Wir sehen die vereinbarten Ziele auch deshalb gefährdet, weil eine Reihe von weiteren dringlichen Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr bislang nicht oder nur unzureichend umgesetzt worden sind. Dies gilt insbesondere auch für die unzureichende finanzielle Ausstattung des Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr sowie die konzeptionellen und finanziellen Defizite der Anlagenpreisförderung. Außerdem verzögert sich die Fortschreibung der Förderrichtlinie für den kombinierten Verkehr erheblich und verhindert den Abruf bereitgestellter Bundesmittel. Die jüngst beschlossenen Änderung der "Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt" wird zudem den Schienengüterverkehr weiter belasten.

Die verladende Wirtschaft und die Eisenbahnen benötigen Verlässlichkeit. Sofern dem Budgetbeschluss keine verbindlichen Verabredungen über gleich oder besser wirkende Maßnahmen zugrunde liegen, plädieren wir nachdrücklich für eine Fortführung der TraFög über 2024 hinaus und wären für eine klare Aussage dankbar, mit welchen weiteren Maßnahmen die Bundesregierung das in den Masterplänen Schiene und Schienengüterverkehr und im Koalitionsvertrag verankerte Ziel „25 Prozent Marktanteil bis 2030“ für den Schienengüterverkehr erreichen will.

Eine Kopie dieses Schreibens erhalten die Bundesminister für Wirtschaft sowie für Digitales und Verkehr sowie der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr.

Mit freundlichen Grüßen



Steffen Kerth

Ko-Vorsitzender der Arbeitsgruppe  
„Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr“