

Berlin, 03. Dezember 2024

## **GÜTERBAHNEN erwarten, dass Wissing Dauerbrenner abräumt Schieneninfrastrukturfonds und neues Trassenpreissystem**

Noch etwa vier Monate wird Dr. Volker Wissing nach derzeitigem Stand dem Bundesverkehrsministerium vorstehen. DIE GÜTERBAHNEN haben die Erwartung, dass der Minister in diesem Zeitraum zwei Themen zur Beschlussreife vorbereitet, zu denen er im abgelaufenen Jahr mehrfach Ankündigungen machte.

Die neue Bundesregierung sollte in der Bundescloud im Frühjahr einen mit Branche und Ländern abgestimmten Vorschlag für eine Grundrevision des Trassenpreissystems und ein Konzept für die Errichtung eines Schieneninfrastrukturfonds vorfinden. Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender der GÜTERBAHNEN, hob in Berlin hervor, dass der Bundesverkehrsminister frei von parteipolitischen Zwängen diese beiden zentralen Reformprojekte für die nächste Koalition ausarbeiten kann: "Minister Wissing hat im abgelaufenen Jahr eine Fondslösung befürwortet und Handlungsbedarf bei den explodierenden Trassenpreisen signalisiert, allerdings beides bisher nicht konkretisiert."

Für DIE GÜTERBAHNEN darf das Ende der Ampel-Koalition keinen Planungsstopp an diesen beiden verschleppten essenziellen Baustellen des Systems Schiene zur Folge haben. Kerkeling appellierte an den Minister: "Als Architekt eines Schieneninfrastrukturfonds und eines modernen Trassenpreissystems können Sie in Deutschlands Verkehrspolitik nachhaltig positive Spuren hinterlassen."

Eine überjährige Finanzierung der Schieneninfrastruktur mithilfe einer Fondslösung hatte schon die von Wissing berufene "Beschleunigungskommission Schiene" Ende 2022 vorgeschlagen. Vorteile sind vor allem eine effizientere Bauabwicklung und -finanzierung sowie kostensenkende stabile Auftragsvolumina für die Bauwirtschaft. DIE GÜTERBAHNEN befürworten eine Fokussierung auf Sanierung sowie Neu- und Ausbau des Schienennetzes, um einen Einstieg zu schaffen. Im Unterschied zu vielen anderen Befürwortern des Konzepts benennen DIE GÜTERBAHNEN auch, woher der enorme Mittelbedarf kommen soll. Demnach sollen die jährlichen Ausgaben von rund 20 Milliarden Euro ähnlich wie in der Schweiz bis etwa zur Hälfte durch fixe Anteile an bestimmten Steuereinnahmen automatisch erbracht werden. Subventionsabbau, höhere Steuereinnahmen durch eine bessere Bekämpfung von Steuerflucht und -schlupf sowie zulässige Teile von Straßenumaut-einnahmen sollen zusammen mit Sonder- oder Einmalerglösen, wie beispielsweise aus dem Schenker-Verkauf, zusätzlich zur bisherigen Haushaltsfinanzierung die Aufgaben stemmen. Sowohl Überlegungen zur begrenzten Nutzung von privatem Kapital als auch einer investitionsfreundlichen Modifikation der Schuldenbremse stehen DIE GÜTERBAHNEN positiv gegenüber, wohingegen sie eine Finanzierung durch weitere Eigenkapitalerhöhungen aufgrund der Nebenwirkungen oder durch verdeckte Zusatzschulden bei der DB ablehnen.

Eckpunkte eines zukunftsfähigen Trassenpreissystems sind aus Sicht der GÜTERBAHNEN vor allem die Bündelung aller existenten Finanzierungsströme aus staatlichen Mitteln und den von den Eisenbahnunternehmen gezahlten Nutzerentgelten, die künftig auf Grenzkostenbasis beruhen sollten. Die Trassenpreise sollen die Betriebskosten der Infrastruktur decken, aber künftig keinen ungebundenen Gewinnanspruch der DB, sondern einen bilanztechnisch ähnlich zu behandelnden Effizienzzuschlag beinhalten können, dessen Erhebung eine verbesserte Performance des Infrastrukturbetriebs voraussetzt. Statt die Trassenpreise jährlich neu durch die Bundesnetzagentur genehmigen und dann durch eine stark schwankende Trassenpreisförderung korrigieren zu lassen, schlägt der Verband eine für fünf Jahre unveränderliche gesetzliche Fixierung der Preisentwicklung durch den Bundestag vor – wie es bei der Lkw-Maut heute auch der Fall ist.

Ludolf Kerkeling abschließend: "Der Fluchtpunkt des neuen Trassenpreissystems müssen die verkehrspolitischen Ziele der Regierung sein. Trassenpreise dürfen die Kunden im Güter- wie im Personenverkehr nicht von der Schiene vertreiben. Die richtige Höhe und der staatliche Finanzierungsanteil ergibt sich im Verhältnis zu den Kosten, die für die Nutzung der Straßeninfrastruktur erhoben werden."