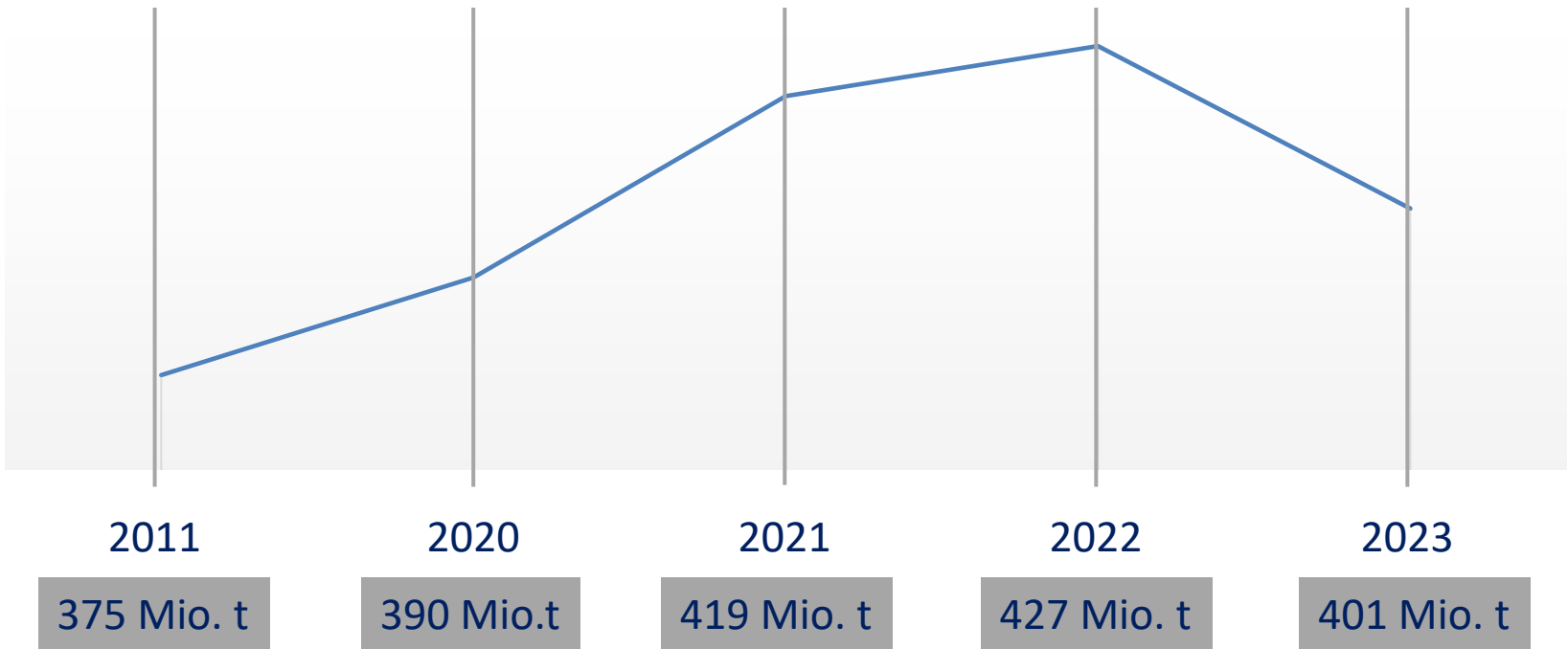


Stellhebel zur Verlagerung von Gütertransporten auf den Verkehrsträger Schiene

Branchentreff Bahn
am 12.09.2025
In der Trinkhalle Bad Salzungen

Aktuelle Lage des Schienengüterverkehrs

Beförderte Menge Schiene (Mio. t) Jahresstatistik

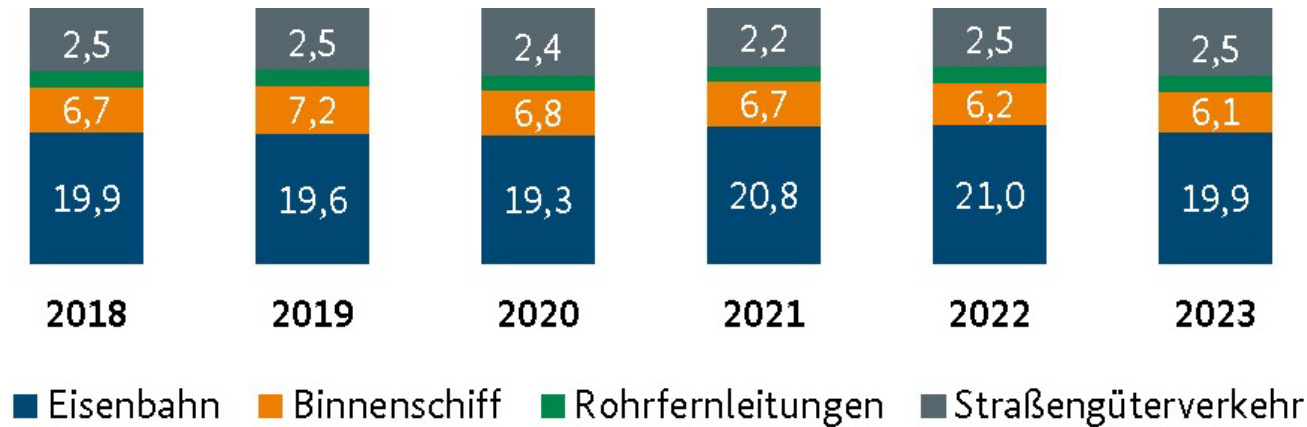


Seit dem Jahr 2023 ist das Güteraufkommen des Verkehrsträgers Schiene rückläufig

Aktuelle Lage des Schienengüterverkehrs



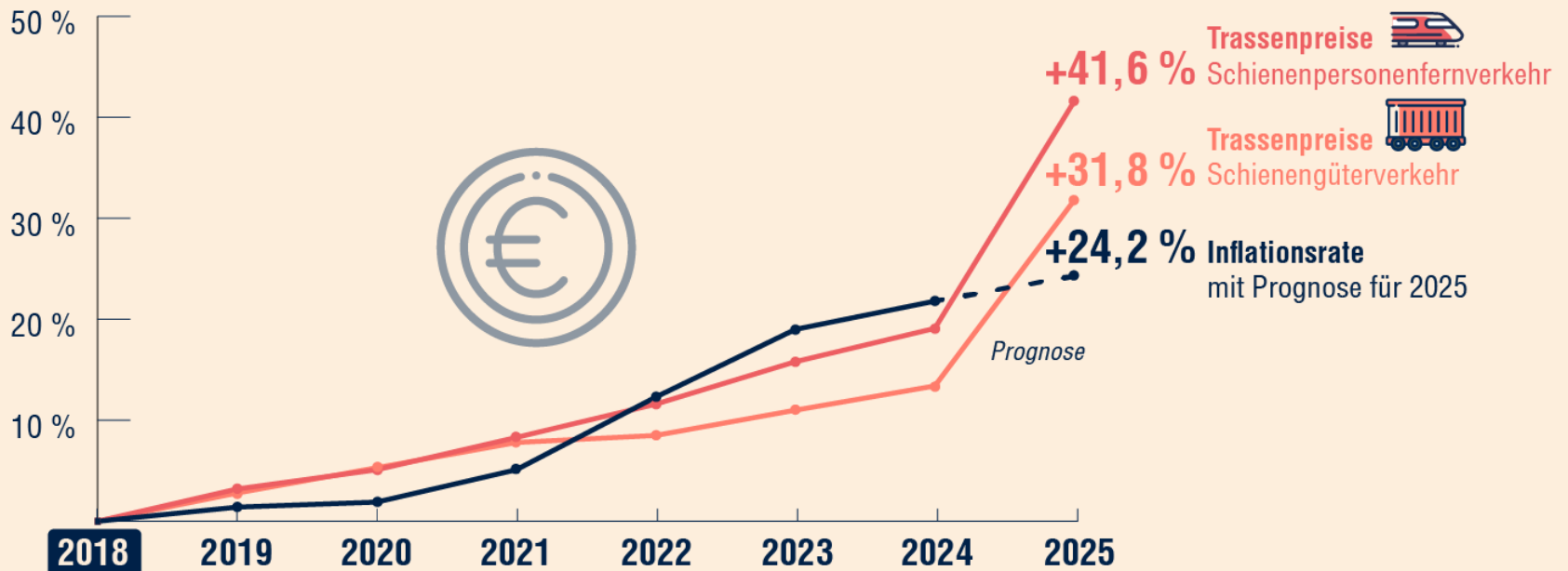
Der Rückgang des Marktanteils des Schienengüterverkehrs indiziert eine Veränderung der Rahmenbedingungen zu Lasten des Verkehrsträgers Schiene



Trassenpreise steigen stärker als Inflationsrate



Trassennutzungsentgelt ohne Trassenpreisförderung, Veränderung zu 2018

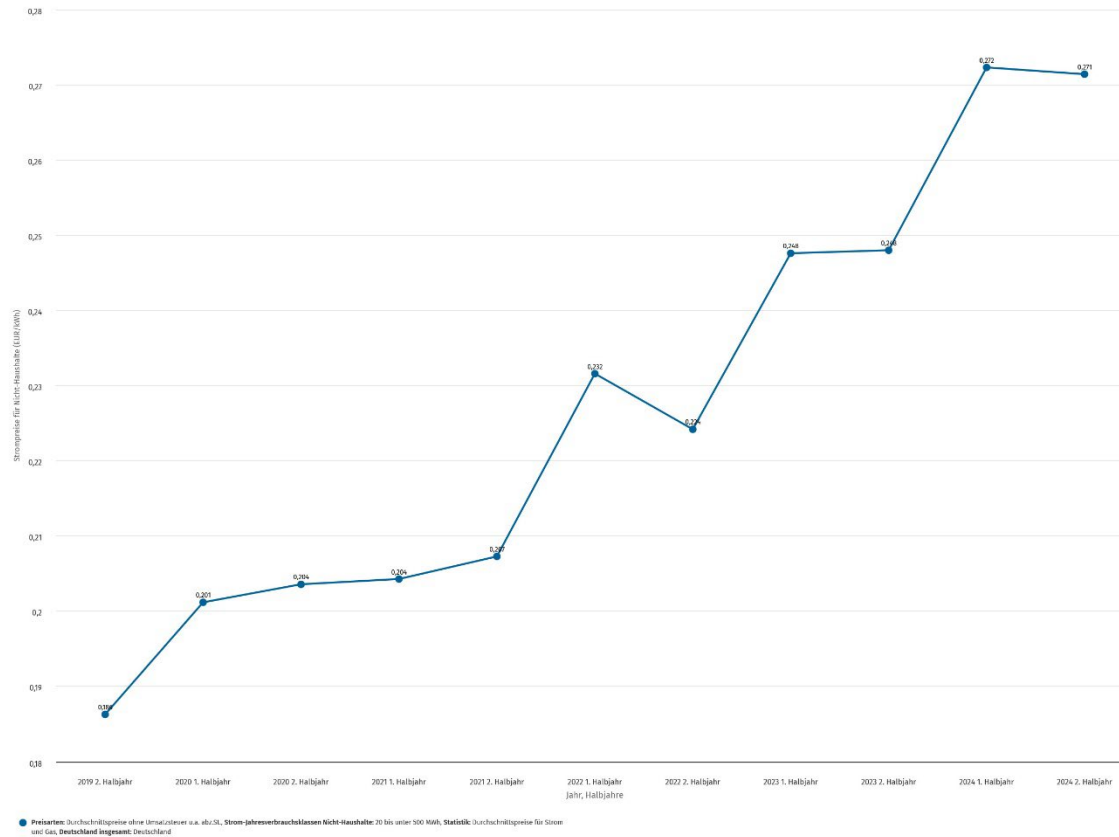


Quelle: Allianz pro Schiene | 06/2025 | auf Basis von Destatis, Deutsche Bahn, EU-Kommission

Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

Gründe für die aktuelle Lage des Schienengüterverkehrs

Strompreis



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025 - Stand: 10.09.2025 - 21:07:30 (eigene Bearbeitung vom 10.09.2025-21:07:41)

- Totalsperrung ab Anfang August 2025 bis voraussichtlich 30. April 2026
- Umleitungsverkehr führen zu Verzögerungen von mehreren Stunden!!!
- ? Sind Streckensperrungen für Bahnbaustellen aller Art wirklich notwendig?
- ? Erfolgt eine Güterabwägung von Totalsperrungen zwischen dem Schaden der Wirtschaft, dem der Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Nutzen des Infrastrukturbetreibers und der Bauausführenden Unternehmen?
- ? Werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Umgang mit Streckensperrungen geschult?

Eine Entschädigung der EVU für den entstehenden Mehraufwand der Umleitungsverkehr (Energieaufwand, Personalaufwand, Bindung von Triebfahrzeugen und Wagen für einen deutlich längeren Zeitraum für einen Transport) erfolgt nicht.

Stellhebel zur Verlagerung von Gütertransporten

Gründe für die aktuelle Lage des Schienengüterverkehrs

Generalsanierung hoch belasteter Strecken

Beispiel Hamburg - Berlin

Eine Entschädigung der EVU für den entstehenden Mehraufwand der Umleitungsverkehr (Energieaufwand, Personalaufwand, Bindung von Triebfahrzeugen und Wagen für einen deutlich längeren Zeitraum für einen Transport) erfolgt nicht.

? Sind hier Schadenersatzansprüche wirklich immer ausgeschlossen?

§ 426 HGB (oder auch Art. 23 § 2 CIM)

Der Frachtführer ist von der Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Umständen beruht, die der Frachtführer auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

Art. 40 S. 2 CIM

Die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der die Beförderung erfolgt, gelten als Personen, deren sich der Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient.

- Anschubfinanzierung
 - Innovative Produkte werden erst dann wirtschaftlich, wenn diese sich auf dem Markt etabliert haben
- Vorübergehende Unwägbarkeiten, die sich zu Lasten der politischen Ziele auswirken
 - Strompreisanpassungen durch Ukraine-Krieg
 - Nichtberücksichtigung von den durch Emissionen erfolgten Belastungen
 - Zusätzliche Belastungen durch Bautätigkeit

Eine dauerhafte Förderung

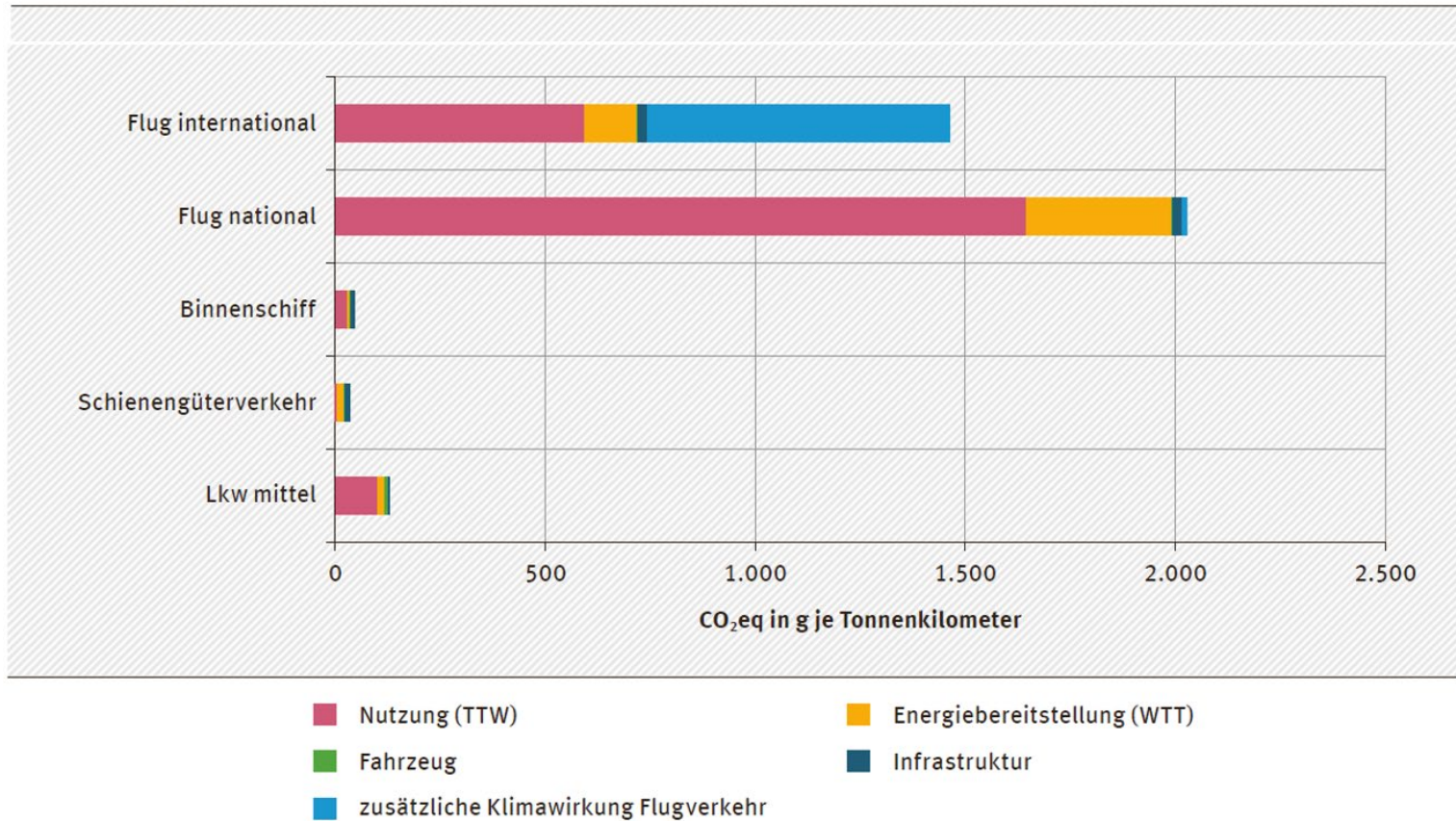
- Festigt unwirtschaftliche Strukturen
- Mindert den Innovationsdruck

Dauerhafte Änderungen können nur
durch eine Anpassung der
Rahmenbedingungen erreicht werden!

- Die Kosten der Transportleistung darf bei Einbeziehung des Verkehrsträgers Schiene nicht höher sein als die Fracht anderer Verkehrsträger
- Weiträumige Umleitung müssen vermieden werden. Bei der Entscheidung über Streckensperrungen sind die Interessen aller Beteiligten abzuwägen
- Die Umstellung auf emissionsarme Energieträger wie Strom darf nicht durch Strompreise konterkariert werden, welche den Einsatz von fossilen Brennstoffen wirtschaftlicher macht
- Zusätzliche Belastungen durch Bautätigkeit sind zu vermeiden. Bei einer Entscheidung über Totalsperrungen sind vorher die Interessen aller Beteiligten abzuwägen
- Durch die Vergabe von Fördermitteln können kurzfristige Unwägbarkeiten, welche die Existenz der Güterbahnen gefährden, ausgeglichen werden und Projekte zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit von Bahntransporten finanziert werden.

Gründe für die Verlagerung von Gütern auf den Verkehrsträger Schiene

Klimawirkung des Güterfernverkehrs

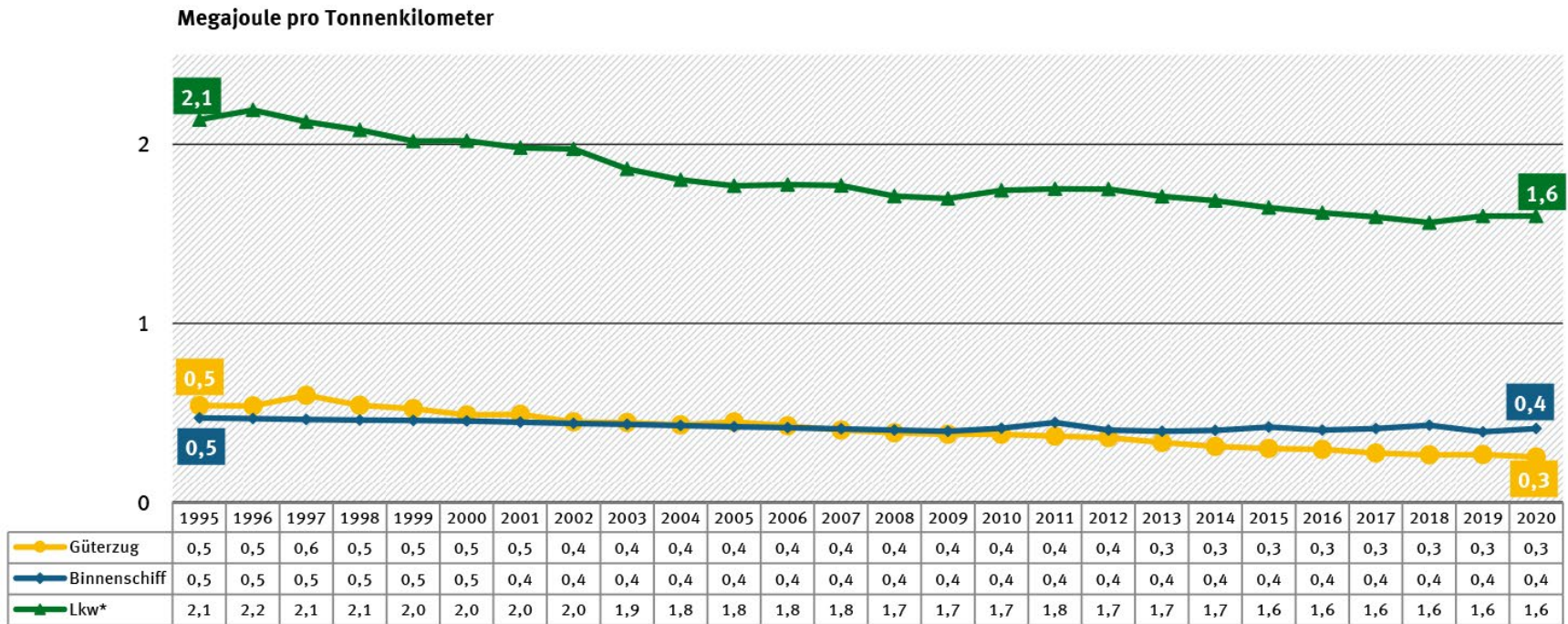


Anmerkungen: Werte für 2017

Quelle: eigene Berechnungen

Gründe für die Verlagerung von Gütern auf den Verkehrsträger Schiene

Entwicklung des spezifischen Energieverbrauchs im Güterverkehr*



*inkl. der Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel, Flüssig- und Erdgas

**schwere Nutzfahrzeuge (Lkw ab 3,5t, Sattelzüge, Lastzüge)

Datenquelle: Umweltbundesamt, Daten und Rechenmodell TREMOD,
Version 6.22 (02/2022)

Voraussetzungen

- Geförderte Anlage ist ohne Förderung unwirtschaftlich
- Beginn der Maßnahme erst nach Erlass des Fördermittelbescheides
- Geförderte Anlage muss bis zur Erfüllung der Mengenverpflichtung betrieben werden (max. 10 Jahre nach dem auf die Inbetriebnahme folgenden Jahr)
- Keine Substitution einer öffentlichen KV-Anlage
- Die zu ersetzende Anlage muss
 - Abgeschrieben sein oder
 - Anlage ist technisch nicht mehr in der Lage, den vorgesehenen Verwendungszweck zu erfüllen
- Vertrag zum Anschluss an vorgelagerte Infrastruktur
- Mindestens ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sorgt für Zu- und Abfuhr der Güter
- Das Zuführungs- und Industriestammgleis führt zu mindestens einem aktiven Gleisanschluss.

Grenzen

- Maximal 50 %
- Mit anderen staatlichen Zuwendungen: maximal 80 %
- Höchstwert:
 - 10 €/t pro Jahr
 - 40 € je 1.000 tkm in Deutschland, im Ausland sind bis zu 50 % berücksichtigungsfähig
 - 30 € je Güterwagen oder
 - 1,20 €/t je Güterwagenkilometer pro Jahr.

Förderprogramme

Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz

Zielgruppe der Förderung

- Unternehmen in privater Rechtsform
- Betreiber von
 - Öffentlichen Schienenwegen
 - Öffentlichen Serviceeinrichtungen

Gefördert werden

- Ersatz
- Erweiterung
- Neubau



von Schieneninfrastruktur

Maximaler Fördersatz: 50 % der Maßnahme
Förderung darf über andere
Förderprogramme erhöht werden.

Förderprogramme

KV-Förderrichtlinie

Zielgruppe der Förderung

- Unternehmen in privater Rechtsform
- eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der KV-Umschlaganlage führen würde
- die auszubauende oder neu zu errichtende KV-Umschlaganlage diskriminierungsfrei zugänglich ist;
- der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird
- Vorhaben noch nicht begonnen
- Einzelkomponenten der KV-Anlage als förderfähig anerkannt
- Kapitalwert mit Förderung = 0
- Umschlagkosten dürfen im Binnenland um maximal 33 € pro Ladeeinheit, im Seehafen um maximal 15 E pro Ladeeinheit sinken.
- Der volkswirtschaftliche Nutzen muss das vierfache der Fördermittel betragen.
- Verfügungsbefugnis des Zuwendungsempfängers über Grund und Boden
- Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz darf KV-Betrieb nicht beeinträchtigen
- Finanzielle Leistungsfähigkeit.

Förderprogramme

KV-Förderrichtlinie vom 23. November 2022

Zielgruppe der Förderung

Gefördert werden

- Neubau
 - Erweiterung
 - Ersatz
- 

Maximaler Fördersatz:
80 % der Maßnahme

Weitere Voraussetzungen

- Betriebspflicht für mindestens 20 Jahre (unter 50 % Eigenmittel) oder mindestens 10 Jahre (ab 50 % Eigenmittel)
- Ausschreibungspflicht des Betriebes der Umschlaganlage ab 50 % Förderung
- Selbstschuldnerische Bürgschaft
- der mittels Kapitalwertmethode unter Berücksichtigung eines von der Bewilligungsbehörde vorgegebenen Kalkulationszinssatzes errechnete Kapitalwert ohne Förderung negativ ist; der Kapitalwert mit Förderung muss null betragen.

Ausgleichsleistungen

§ 16 Abs 1 a AEG

Den öffentlichen Eisenbahnen Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen ergeben, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.

- Jede öffentliche Eisenbahn hat einen Anspruch auf Ausgleichsleistungen!
- Der Anspruch gilt auch für Betreiber öffentlicher Serviceeinrichtungen!
- Lediglich Betreiber von Werksbahnen sind vom Ausgleichsanspruch ausgeschlossen.

§ 2 Abs. 8 AEG

Werksbahnen sind Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden. Davon umfasst ist eine Eisenbahninfrastruktur, die dem innerbetrieblichen Transport oder der An- und Ablieferung von Gütern über die Schiene für das Unternehmen, das die Eisenbahninfrastruktur betreibt, oder für die mit ihm gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen dient. Dem Vorliegen der Voraussetzungen nach Satz 1 steht nicht entgegen, wenn über die Eisenbahninfrastruktur auch Transporte für den eigenen Güterverkehr angeschlossener Eisenbahnen oder an der Infrastruktur ansässiger Unternehmen durchgeführt werden oder sonstige Nutzungen gelegentlich oder in geringem Umfang gestattet werden.

Ausgleichsleistungen

§ 16 Abs 1 a AEG

Den öffentlichen Eisenbahnen Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen ergeben, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.

- Jede öffentliche Eisenbahn hat einen Anspruch auf Ausgleichleistungen!
- Der Anspruch gilt auch für Betreiber öffentlicher Serviceeinrichtungen!
- Lediglich Betreiber von Werksbahnen sind vom Ausgleichsanspruch ausgeschlossen

NE-Ausgleichsrichtlinie

Pauschalierte Ausgleichsleistungen für den Betrieb von Bahnübergängen

Wird an einem Bahnübergang eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so tragen die Beteiligten je ein Drittel der Kosten. Das letzte Drittel der Kosten trägt bei Kreuzungen mit einem Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes der Bund, bei Kreuzungen mit einem Schienenweg einer nicht-bundeseigenen Eisenbahn das Land.

Bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer Straße in kommunaler Baulast trägt der Bund die Hälfte, die Eisenbahn des Bundes ein Drittel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten

Aber: Das Eisenbahnkreuzungsgesetz gilt nur für die Kreuzungen öffentlicher Eisenbahnen mit öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen!