

Bundshaushalt 2025: Trassenpreise stärker fördern und Schienennetz langfristig finanzieren

Mit dem am Mittwoch vom Kabinett verabschiedeten Haushaltsentwurf 2025 will die Bundesregierung wieder stärker in den Ausbau des Schienennetzes investieren. Auch für die Bahnhofserneuerung und die Digitalisierung soll mehr Geld fließen. Gleichzeitig bleibt der Bund eine Lösung für die davon galoppierenden Trassenpreise schuldig. Dies muss im parlamentarischen Verfahren nachgeholt werden.



„Im Haushalt 2025 soll endlich wieder mehr Geld für den Netzausbau bereitgestellt werden. Damit will der Bund eine unserer wichtigsten Forderungen angehen“, sagt der EVG-Vorsitzende Martin Burkert. „Doch auch

bei der rasant steigenden Schienenmaut muss die Bundesregierung jetzt schnell handeln, sonst droht Deutschland schon im kommenden Jahr eine gewaltige Lkw-Lawine.“

Um trotz Schuldenbremse mehr in das Schienennetz investieren zu können, erhöht der Bund das Eigenkapital der Deutschen Bahn. Allein im Jahr 2025 sollen dafür fast 5,9 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt werden. Doch die Sache hat einen großen Haken: Weil gesetzlich eine hohe Eigenkapitalverzinsung vorgeschrieben ist, müssen die Trassenpreise entsprechend steigen. Die Netznutzung soll deshalb sowie aufgrund von Kostensteigerungen und Inflation 2025 im Schienengüterverkehr um 16 Prozent und im Fernverkehr sogar um 19 Prozent teurer werden.

„Wenn der Bund jetzt nicht schnell die Trassenpreisförderungen hochfährt, werden höhere Preise oder sogar Angebotsreduzierungen die Folgen für Reisende und Industrie sein“, so Burkert. Der Bund will diese Förderungen im Verkehrshaushalt 2025 zwar etwas anheben, doch das wird nicht mal ausreichen, um die Mehrkosten auszugleichen, die durch den Weg der Eigenkapitalerhöhung entstehen werden. Dafür wären etwa 100 Millionen Euro zusätzlich für den Schienengüterverkehr und 300 Millionen Euro für den Fernverkehr nötig. Mehr noch: Wenn die Bundesregierung ihr Ziel, bis 2030 mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, erreichen will, müssten die Trassenpreise sogar halbiert werden.

Auch an anderen Stellen sind langfristig zu wenige Mittel eingeplant: Diese Woche ist die Generalsanierung der Hochleistungskorridore des Schienennetzes gestartet, die mindestens bis 2030 dauern wird. Allein dort klafft eine Finanzierungslücke von über 15 Milliarden Euro. Anstatt jährlich über die Ausstattung der vielen Haushaltstöpfe für das Schienennetz zu streiten, fordert die EVG von der Politik eine stabile überjährige Fonds-Finanzierung wie in der Schweiz. Damit gäbe es langfristige Planungssicherheit im Bundeshaushalt und bei der Schieneninfrastruktur.

Auch wenn die Prüfung von Finanzierungsmöglichkeiten noch nicht abgeschlossen ist: Um Finanzierungsspielräume für die kaputte Infrastruktur in unserem Land zu schaffen, fordert die EVG gemeinsam mit den DGB-Gewerkschaften eine grundlegende Reform der längst überholten Schuldenbremse. Auch klimaschädliche Verkehrssubventionen in Milliardenhöhe kann sich Deutschland nicht länger leisten.