



Deutsche Umwelthilfe



GREENPEACE



Allianz
pro Schiene

Pressemitteilung

Mittwoch, 11.09.2024

Haushalt 2025: Erhöhung des DB-Eigenkapitals verteuert Schienenverkehr und Verbraucherpreise

Bundestag muss bei Trassenpreisförderung nachbessern

Mit dem neuesten Haushaltsentwurf 2025 will die Bundesregierung bei der Schiene weitere Baukostenzuschüsse für Infrastrukturinvestitionen in das Schienennetz durch höheres Eigenkapital für die Deutsche Bahn ersetzen. Damit will man trotz der umstrittenen Schuldenbremse die Sanierung des Schienennetzes voranbringen. Insgesamt sollen so 10,4 Milliarden Euro bereitgestellt werden.

Doch die Sache hat einen gewaltigen Haken: Weil das Eisenbahnregulierungsgesetz eine hohe Eigenkapitalverzinsung vorschreibt, muss, um die Zinsen zu erwirtschaften, die Schienenmaut erhöht werden - und zwar schon im kommenden Jahr: plus 16 Prozent im Schienengüterverkehr und sogar plus 19 Prozent im Fernverkehr. Diese Kosten würden weitergegeben werden und in der Folge müssen alle, die die Bahn nutzen, mit erheblichen Preiserhöhungen rechnen. Zudem kann es auch zu Angebotsreduzierungen für Reisende und Gütertransporte kommen. Nicht zuletzt rückt dadurch das im Koalitionsvertrag festgelegte Verlagerungsziel von der Straße auf die Schiene in weite Ferne.

Der Bund hat im Haushaltsentwurf 2025 zwar Mittel für eine Trassenpreis-Förderung vorgesehen, doch die reichen nicht dafür, die Mehrkosten durch den Eigenkapitalzuwachs auszugleichen. Im Haushalt 2025 fehlen mindestens 100 Millionen Euro zusätzlich für die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr und 300 Millionen Euro im Fernverkehr. Bundesregierung und Haushaltsgesetzgeber Bundestag müssen jetzt im Haushaltsverfahren aktiv werden und für bezahlbare Trassenpreise sorgen, fordern die Verbände und Gewerkschaften.

Es braucht dringend eine grundlegende Reform der Schuldenbremse, um Finanzierungsspielräume zu schaffen. Sonst kommt es weiter zu Ausweichfinanzierungsmodellen, die neue Probleme erzeugen. Auch klimaschädliche Verkehrssubventionen in Milliardenhöhe kann sich Deutschland nicht länger leisten und müssen sozial-gerecht reformiert werden. Das Bündnis fordert die Einrichtung eines überjährigen Schienenfonds und eine Neuausgestaltung von Verkehrsinvestitionen, die langfristig die Verlagerungsziele erreichen.

*„Mit der überdimensionalen Verteuerung der Trassenpreise drohen ganz konkret Angebotsstreichungen im Fernverkehr und eine mächtige Lkw-Lawine. Regierung und Bundestag müssen jetzt umgehend handeln“, sagte der **Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Martin Burkert.***

*“Die Trassenpreiserhöhung untergräbt langfristig die Verlagerungsziele im Personen- und Güterverkehr der Bundesregierung und erhöht die Verbraucherpreise, da die Bahnen die höheren Trassenpreise größtenteils an ihre Kunden im Güter- und Personen-Fernverkehr weitergeben müssen. Dafür muss man keine Prophetin sein“, warnt **Dr. Christiane Aeverbeck, Geschäftsführende Vorständin der Klima-Allianz Deutschland.***

*„Porsche-Minister Lindner und sein Parteifreund Wissing lassen die Bahn durch drastische Preissteigerungen im Schienenverkehr immer schneller Richtung Abgrund rasen. Statt Haushaltsspielereien mit schlimmen Folgen für die Bahn, brauchen wir eine umfassende Reform der Schuldenbremse“, sagte **Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe.***

*„Wir appellieren jetzt an die Parlamentarier, eine Lösung für die stark steigenden Trassenpreise zu finden. Kurzfristig geht das nur, indem der Bund die Trassenpreise deutlich stärker bezuschusst (Stichwort: Trassenpreisförderung). Mittelfristig wäre der Bund gut beraten, klima- und umweltschädliche Subventionen abzubauen. Dadurch würden Milliardensummen auch für die Verkehrswende frei. Langfristig wäre ein Schienenfonds die beste Lösung, um Stabilität und Verlässlichkeit in die Schieneninvestitionen zu bringen“, so **Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene.***