

VPI Symposium 2025

Verkehrspolitik Schiene / Die aktuelle Lage

14.01.2025, Hamburg

Malte Lawrenz, Vorsitzender des VPI

Tätigkeitsbereiche

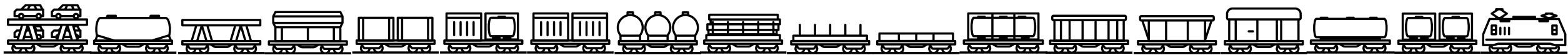
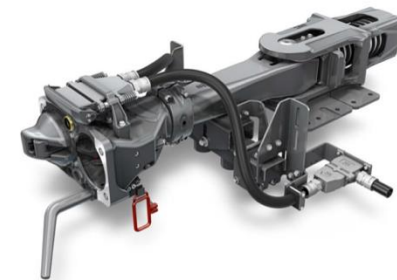
- // Interessenvertretung
- // Technik und Recht
- // Wirtschaftliche Aktivitäten / VERS



Verkehrspolitik / Worüber muss man reden?

Rückblick: Bewertung Ampel

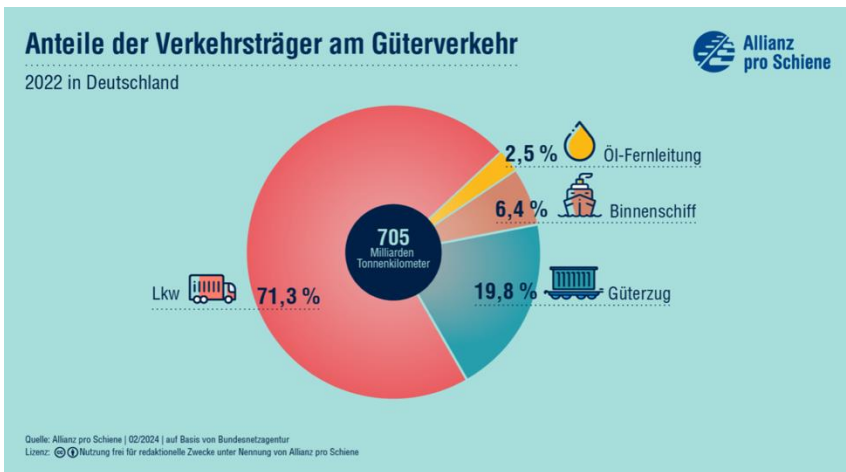
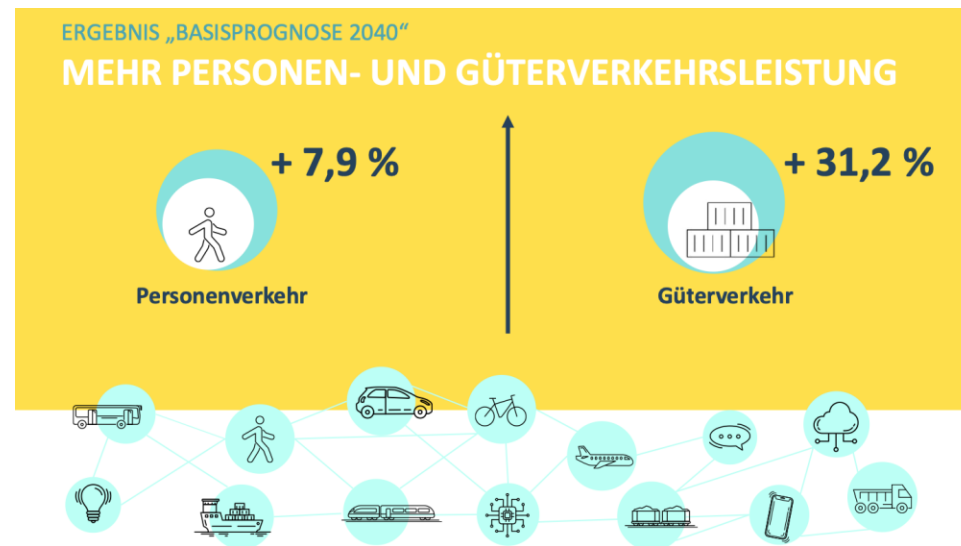
- // Was haben die Ampeljahre gebracht im Hinblick auf
 - // Finanzen
 - // Infrastruktur
 - // Innovation



Verkehrspolitik / Worüber muss man reden?

Wo stehen wir heute?

- // Entwicklung Modal Split
- // Verkehrsprognose 2040



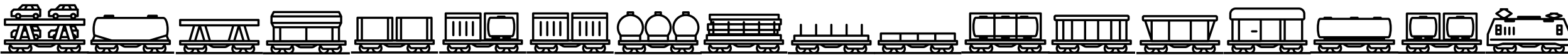
Verkehrsprognose 2040

im Auftrag des
Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)

Band 1.1 Z: Verkehrsprognose 2040 – Gesamtüberblick

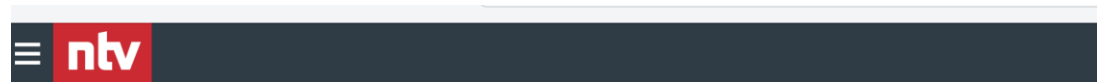
Stand: 24.10.2024 (Version 1.0)

Forschungsprojekt:
„Verkehrsprognose 2040 - Teil 2: Wirtschafts- und Verkehrsentwicklungsprognose 2040“
Forschungskennzeichen: VB970423



Verkehrspolitik / Worüber muss man reden? Gegenwärtige Herausforderungen

- // Infrastruktur
 - // Finanzierung und Umsetzung
 - // Schienenfonds
 - // InfraGo
 - // Kapazitätssteigerungen im Netz
- // Innovation und Digitalisierung
 - // ETCS
 - // DAK



Startseite > Wirtschaft > "Müssen zügiger investieren": Bahn-Aufsichtsratschef Werner Gatzert fordert 150 Milliarden Euro für Sanierungen

WIRTSCHAFT

"Müssen zügiger investieren"

Bahn-Aufsichtsratschef fordert 150 Milliarden Euro für Sanierungen

09.01.2025, 10:33 Uhr

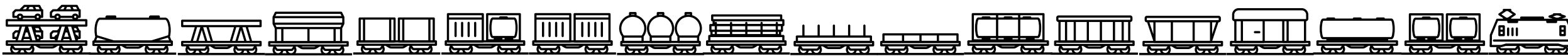
Züge sind zu spät, die Schienen verschlissen, Bahnhöfe und Technik nicht up-to-date: Die Deutsche Bahn sieht sich mit einem Sanierungsstau konfrontiert. Gefordert wird deswegen schon länger ein Investitions-Fonds. Aufsichtsratschef Gatzert macht jetzt klar, wie viel Geld aus seiner Sicht gebraucht wird.

Und wenn die Schuldenbremse dazu führt, dass die Bahn nun weniger Geld bekommt?

Das erwarte ich nicht, da der Investitionsbedarf bei der Bahn von niemandem ernsthaft bestritten wird und die Bahn einen großen Beitrag bei der Mobilitätswende leisten kann und soll. Ich glaube aber auch, dass noch viele weitere Milliarden für die Sanierung der Infrastruktur in Deutschland in den nächsten Jahren notwendig sind, und werbe deshalb für einen Infrastrukturfonds – vergleichbar dem Sondervermögen der Bundeswehr. Wichtig ist die klare Abgrenzung der Investitionen zu anderen Ausgaben. Für den Kernhaushalt gilt weiterhin die Schuldenbremse.

Wie viel Geld müsste Ihr Bahn-Geldtopf haben?

Gatzert: 150 Milliarden für die nächsten zehn Jahre für Investitionen in die Infrastruktur halte ich mindestens für erforderlich. Ich bin mir bewusst, dass dies zusätzliche Schulden sind, die aber bei einer sinkenden Schuldenquote von 63 Prozent verkraftbar wären und Deutschland nicht als sicheren Hafen für Anleger infrage stellen. Es müssen auch die Voraussetzungen geschaffen werden, dass wir zügiger investieren können.



Verkehrspolitik / Worüber muss man reden?



KERNFORDERUNGEN DER BAHNVERBÄNDE ZUR BUNDESTAGSWAHL 2025

1

VERLÄSSLICHE FINANZIERUNGS-
ARCHITEKTUR SCHAFFEN 6-7

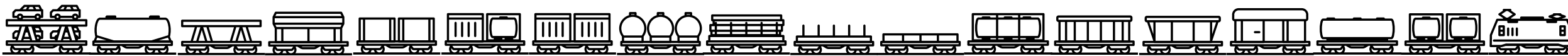
2

INFRASTRUKTURENTGELTE
REFORMIEREN 8-9

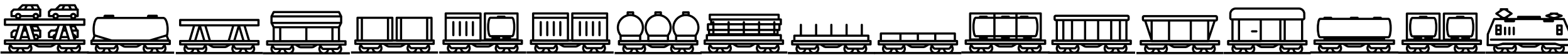
3

SCHIENENGÜTER- UND
SCHIENENPERSONENVERKEHR
VORANBRINGEN 9-11

3



Verkehrspolitik / Worüber muss man reden?



Verkehrspolitik / Worüber muss man reden?



Wagenhalter schlagen Alarm: Rasant steigende Trassenpreise gefährden die Zukunft des Schienengüterverkehrs!

Seit Jahren hebt der bundeseigene Netzbetreiber die Trassenpreise für das deutsche Schienennetz kontinuierlich an. Für 2025 droht nun ein weiterer deutlicher Preissprung: Gegenüber dem Vorjahr sollen die Trassenbesteller im Schienengüterverkehr rund 16 Prozent mehr für jeden gefahrenen Kilometer bezahlen. Ein entsprechender Antrag von DB InfraGo, ehemals DB Netz, wurde von der Bundesnetzagentur genehmigt. Experten befürchten, dass eine weitere, noch höhere Anhebung für 2026 bevorsteht.

Als private Wagenhalter und Werkstätten sehen wir diese Entwicklung mit großer Sorge und warnen: Eine derart massive Erhöhung der Trassenpreise droht, den umweltfreundlichsten Verkehrsträger nachhaltig zu schädigen und seiner Wettbewerbsfähigkeit zu berauben. Schon jetzt beläuft sich der Anteil der Trassengebühren bei den Betriebskosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) auf bis zu 40 Prozent. Es ist zu befürchten, dass Transporte in erheblichem Umfang zum Wettbewerber Straße abwandern, wenn die gestiegenen Trassenpreise an die Kunden weitergegeben werden. Selbst klassische, bahnaffine Verkehre könnten davon betroffen sein. Damit würden die angestrebte Verkehrsverlagerung und die CO₂-Minderungsziele konterkariert.

Ursache für die aktuelle Entwicklung der Trassenpreise ist die von der Bundesregierung für das Jahr 2025 geplante Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn um 10,5 Milliarden Euro. Eine solche Eigenkapitalerhöhung ist nach den Vorgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes mit der Verpflichtung verbunden, über die Trassenpreise Mehreinnahmen zu erzielen, da die Schienenmaut die hohe Eigenkapitalverzinsung erwirtschaften muss.

Hohe Trassenpreise treffen den gesamten Sektor – kurz und langfristig

Die Erhöhung der Schienenmaut trifft zuerst die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Trassenbesteller, mittelbar jedoch die Branche insgesamt. Die Folge wäre unter anderem eine geringere Auslastung von Waggon-Flotten und Werkstätten – und damit eine existenzielle Gefährdung dieser Unternehmen.

Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung der Flotten drohen vor dem beschriebenen Hintergrund auszubleiben. Wagenhalter investieren in langlebige Assets und benötigen Planungssicherheit und Vertrauen in die Entscheidungen im politisch regulativen Umfeld. Sprunghafte steigende Trassenpreise untergraben das Vertrauen in eine Politik pro Schiene. Auch Werkstätten würden Konsequenzen ziehen und Kapazitäten abbauen sowie Investitionen in moderne Instandhaltungstechnik und -prozesse zurückstellen.

- 1 -

Wagenhalter schlagen Alarm!

MALTE LAWRENZ
VORSITZENDER VPI

RASANT STEIGENDE TRASSENPREISE GEFÄHRDEN DIE ZUKUNFT DER BRANCHE!

VPI-Positionspapier zur aktuellen Entwicklung der Trassenpreise



Struktur



VERS

VPI-EMG

- Modulentwicklung (Basisgeschäft)
- VERS-Tool

Begutachtung und Zertifizierung

- FtB
- ECM
- ISO 9001 (DVS-Zert)
- ISO 15085 (DVS-Zert)
- NDT-Rail (W.S.)

Schulungen

- VPI-EMG
- AVV
- VERS-Tool
- Einsteiger
- Eisenbahntechnik

Fördermittel

- CEF
- DAK?

Projektmanagement

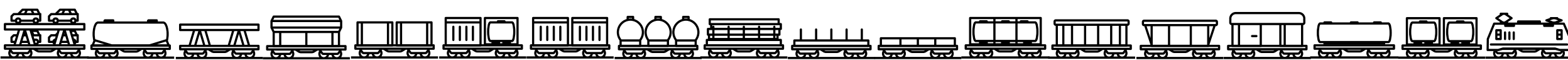
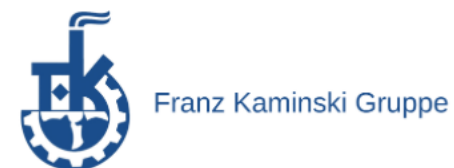
- DACFIT
- PioDAC
- Normung
- Betriebs-erprobung Fett
- ZfP



Tätigkeitsbereiche VPI

Die Weichen stellen

Ein starker, wettbewerbsfähiger Schienengüterverkehr – dieses Ziel steht ganz oben auf unserer Agenda. Wir wollen Wachstum auf die Schiene bringen, dem mit Abstand klimafreundlichsten Verkehrsträger. Mit modernen, leistungsfähigen Flotten sorgen unsere Mitgliedsunternehmen dafür, dass der Verkehr auf der Schiene zuverlässig rollt. Sie treiben Innovation und Digitalisierung im Sektor voran, um die Schiene fit zu machen für die Logistikketten 4.0. Als ihr Branchenverband setzen wir uns dafür ein, dass die Rahmenbedingungen hierfür stimmen.





Vielen Dank

Malte Lawrenz
Vorsitzender

Verband der Güterwagenhalter
in Deutschland e. V.
Mattentwiete 5
20457 Hamburg

T +49 40 2265921- 51

M +49 1590 4311937

E lawrenz@vpihamburg.de

W vpihamburg.de