
Pressemitteilung

Berlin, den 14. Oktober 2022

Beabsichtigte Streichung „nicht nachvollziehbar“

Trassenpreisförderung für Güterbahnen effektiver Klimaschutz

Deutschlands Güterbahnen – organisiert im Branchenverband VDV – pochen auf die Weiterführung der Trassenpreisförderung – und auf die Einhaltung des Koalitionsvertrages: „Die Ampel in Berlin muss Farbe bekennen, ob sie für Deutschland Energie einsparen und das Klima schützen will – oder ob sie an den eigenen Ansprüchen scheitert. Die Trassenpreisförderung ist Kernbestandteil des Masterplans Schienengüterverkehr. Sie hat sich als ausgesprochen effektiv erwiesen und ist ein wesentlicher Baustein, um den Marktanteil des Schienengüterverkehrs, so wie im Koalitionsvertrag verankert, bis 2030 auf 25 Prozent auszuweiten. Für die Güterbahnen ist die beabsichtigte Streichung der Trassenpreisförderung nicht nachvollziehbar“, so VDV-Vizepräsident Joachim Berends am Rande der Sitzung des VDV-Verwaltungsrates Schienengüterverkehr. „Der Gesetzgeber muss hier korrigieren und die Trassenpreisförderung weiterführen.“

Die Trassenpreisförderung im Güterverkehr (TraFöG) ist eine der wichtigsten Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr. Sie soll sowohl die preisliche Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs verbessern als auch die Investitionskraft der Unternehmen mit Blick auf die zwingend erforderliche Modernisierung des Sektors stärken. Die im Auftrag des BMDV erarbeitete Evaluierungsstudie zur TraFöG hatte ihre Wirksamkeit bestätigt und deren Fortsetzung empfohlen. Der Bundeshaushalt befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren. Der Branchenverband wirbt – wie im Masterplan Schienengüterverkehr vorgesehen – für die Fortführung der Trassenpreisförderung über die zweite Förderperiode und darüber hinaus.

Halbierung der Förderung nicht sachgemäß

Das Bundeskabinett hatte für den Entwurf zum Bundeshaushalt 2023 im Juni beschlossen, die Trassenpreisförderung schon im Jahr 2024 zu halbieren und ab 2025 vollständig zu beenden. Im Masterplan ist vorgesehen, die Förderung erst im Zuge der anvisierten Produktivitätsfortschritte im Netz durch die

Implementierung von ETCS und DSW schrittweise abzuschmelzen, so dass das durch die Förderung erreichte niedrige Trassenpreisniveau dauerhaft erhalten werden kann. „Die Rückführung der Trassenpreisförderung wäre in diesem Kontext nur akzeptabel, wenn sie durch Alternativmaßnahmen, wie beispielsweise die gleichzeitige Umstellung der Infrastrukturentgelte auf Grenzkostenbasis, vollständig kompensiert würde“, so Berends abschließend.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · wagner@vdv.de

Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · arnold@vdv.de

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs. Seine über 600 Mitgliedsunternehmen befördern täglich mehr als 30 Millionen Menschen in Bussen und Bahnen und transportieren jährlich rund 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene. So sorgen der VDV und seine Mitglieder für mehr klimaschonende Mobilität von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr!



Wenn diese E-Mail nicht korrekt angezeigt wird, klicken Sie bitte [hier](#). Sollten Sie keine Presseinformationen mehr von uns wünschen oder sich Ihre Kontaktdaten geändert haben, informieren Sie uns bitte per Mail an presse@vdv.de. Die VDV-Newsletter können Sie [hier](#) abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an datenschutz@vdv.de ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie [hier](#). Weitere VDV-Informationen im [Impressum](#).