

Faire Trassenpreise für den Schienengüterverkehr!

Ausgangslage

Infolge der Eigenkapitalerhöhungen des Bundes an der Deutschen Bahn sind die Trassenpreise für den Transport von Gütern auf der Schiene im vergangenen Jahr immens gestiegen: **von 3,21 Euro/km auf aktuell 3,73 Euro/km für einen „Standard-Güterzug“ (+16,2 Prozent)**. Angebotsqualität und Verfügbarkeit des Schienennetzes haben sich dabei in weiten Teilen des Netzes zudem verschlechtert. 2026 sollen die Trassenpreise im Schienengüterverkehr nach den Planungen der DB InfraGO noch einmal stark ansteigen: **von 3,73 Euro/km auf 4,01 Euro/km (+7,5 Prozent)**. In Anbetracht der noch ausstehenden Trassenpreisgenehmigung durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat die InfraGO im März 2025 mögliche Entgelte u.a. für den Schienengüterverkehr in 2026 genannt: Demnach könnten die Trassenpreise für „Standard-Güterzüge“ sogar bis auf **5,02 Euro/km** ansteigen.

Folgen steigender Trassenpreise für die Industrie

Die Trassenpreiserhöhungen stellen für das gesamte produzierende Gewerbe in Deutschland eine enorme Belastung dar. Sie sind ein weiterer Faktor, durch den die Wirtschaftlichkeit einer Produktion am Standort Deutschland erneut reduziert wird. Unsere Unternehmen, die ihre Produkte bereits weitestgehend klimafreundlich mit der Bahn transportieren, sind von einer Erhöhung der Trassenpreise empfindlich betroffen. Mitten in der Transformation **laufen diese Preiserhöhungen auch den politischen Zielen der Koalition, den Güterverkehrsanteil auf der Schiene deutlich zu steigern, diametral entgegen**. Wer heute und künftig voll auf die klimafreundliche Schiene setzt, wird durch die angestrebte Trassenpreiserhöhung sozusagen bestraft.

Bewertung bisheriger Lösungsversuche

Wir begrüßen die **Fortführung der Trassenpreisförderung**, denn sie dämpft den immensen Preisanstieg bei den Trassenpreisen zumindest leicht ab. Auch die von der Bundesregierung geplanten **Anpassungen am Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)** mit dem Ziel, den Eigenkapitalzinssatz der DB InfraGO zu reduzieren, sind ein Schritt in die richtige Richtung. Allerdings sind weder die Trassenpreisförderung in der für die Haushaltspläne 2025 und 2026 avisierten Höhe noch die Veränderungen am ERegG geeignet, die Trassenpreissteigerungen zwischen 2024 und 2027 spürbar abzufedern - geschweige denn zu kompensieren. Da sich durch die Änderungen am ERegG die absolute Summe des zu verzinsenden Eigenkapitals erhöht, ist die Auswirkung auf die Trassenpreise marginal.

Ausblick auf die anstehende Reform des Trassenpreissystems

Im Koalitionsvertrag hatte sich die Bundesregierung eine Reform des Systems der Trassenpreise vorgenommen. Dies ist ausdrücklich zu begrüßen. Unternehmen, die auf einen verlässlichen und bezahlbaren Schienengüterverkehr angewiesen sind, brauchen dringend tragfähige und planungssichere Lösungen. Mit unserer Expertise und unseren Erfahrungen stehen wir für die Ausgestaltung der Trassenpreisreform zur Verfügung.

Akuter Handlungsbedarf

Gleichzeitig muss der Gesetzgeber dringend kurzfristige Maßnahmen ergreifen, um die anstehenden Trassenpreiserhöhungen abzuwenden! Die aktuell kommunizierten Trassenpreiserhöhungen würden uns als Unternehmen, die wir in Deutschland tausende Güterzüge im Jahr fahren, wirtschaftlich weiter in die Knie zwingen – und das in einer Zeit, in der hohe Energie- und CO₂-Kosten, Investitionskosten in die Transformation, enorme Bürokratiekosten, Umweltauflagen und ein hartes internationales Wettbewerbsumfeld die Industrie in Deutschland bereits über Gebühr fordern.

Zusätzliche Kostentreiber

Zusätzlich besteht die Gefahr, dass aufgrund fehlender Fördermittel für den Ausbau und den Erhalt von Kombiverkehrsterminals **gemäß der „Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs“** der Betrieb dieser Infrastruktur eingeschränkt oder die Preise erheblich angehoben werden müssen. Bei weiter steigenden Trassenpreisen sowie erhöhten Kosten in den Terminals beziehungsweise Mangel an verfügbaren Terminals, würde die erwartete Verlagerung vom Straßenverkehr in den kombinierten Verkehr nicht stattfinden.

Risiko für deutsche Industrie

Die aktuell von der Bundesregierung geplanten „Kompensationsmaßnahmen“ sind nicht weitreichend genug. **Bleibe es dabei, droht die deutsche Industrie in den nächsten Jahren im Umfang von mehreren hundert Millionen Euro zusätzlich belastet zu werden.** Dies liefe nicht nur dem industriepolitischen Ansatz der Bundesregierung zuwider, sondern würde auch Transformationsbestrebungen konterkarieren und Arbeitsplätze gefährden.

Forderungen

Wir fordern die Koalitionsfraktionen im Sinne einer fairen Ausgestaltung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr dazu auf,

1. kurzfristig die Trassenpreisförderung mit den Trassenpreissteigerungen zu harmonisieren und hierfür im Bundeshaushalt die erforderlichen Mittel bereitzustellen,
2. im Zuge der Anpassung des ERegG den Eigenkapitalzins der DB InfraGO auf das niedrigstmögliche Niveau reduzieren,
3. die DB InfraGO über Baukostenzuschüsse zu stärken und das Eigenkapital des Bundes an der Gesellschaft nicht weiter zu erhöhen,
4. die Trassenpreise gemeinsam mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und der Infrastrukturplanung (Infraplan) regelmäßig für eine Planungsperiode von fünf oder sechs Jahren fortzuschreiben, und
5. mittelfristig eine Absenkung der Trassenpreise auf das Zielpreisniveau von 2,00 Euro/km für den Standard-Güterzug sicherzustellen.

Diese Maßnahmen sind – insbesondere in ihrer Kombination – geeignet, um die Trassenpreisbelastung für die in Deutschland produzierende Industrie zu reduzieren und so ein international wettbewerbsfähiges Umfeld zu befördern und die deutsche Industrie in ihren Transformationsbestrebungen zu unterstützen.

Ansprechpartnerin:

Gudrun Grunenberg

Senior Manager Eisenbahn & KV-Terminals

E-Mail: gudrun.grunenberg@basf.com

BASF SE

Carl-Bosch-Straße 38

67056 Ludwigshafen

www.basf.com