

Schriftliche Stellungnahme für die Öffentliche Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags am 13.10.2025

TRASSENPREISE – GESETZ ZUR ABMILDERUNG DES TRASSENENTGELT- ANSTIEGS UND WEITERER REFORMBEDARF

Steigende Trassenpreise gefährden den Schienengüterverkehr

Dies betrifft nicht nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern auch die Kunden des Schienengüterverkehrs. Der effiziente Transport von Gütern ist eine wesentliche Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige Industrie und wirtschaftliches Wachstum. Dazu ist ein starkes logistisches System erforderlich. In diesem spielt die Eisenbahn für die chemisch-pharmazeutische Industrie eine sehr wichtige Rolle: Im Jahr 2024 wurden allein in Deutschland 24,6 Millionen Tonnen chemische Erzeugnisse mit der Eisenbahn transportiert.

Die stark steigenden Trassenpreise verteuern die Transporte auf der Schiene. Dies trifft die Chemie in der aktuell wirtschaftlich schwierigen Lage und stellt eine große Belastung für die schienengebundene Logistik dar – zusätzlich zu allen anderen Herausforderungen. Die hohen Trassenpreise gefährden die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs – dabei sind sie ein unnötiger Kostenfaktor.

Die Chemie nutzt alle Verkehrsträger, ist dabei für den Transport von Rohstoffen und Produkten – darunter vielen Gefahrgütern – und für die Logistik zwischen den Standorten stark auf die Schiene angewiesen: Ohne den Schienengüterverkehr würde die chemische Industrie stillstehen. Bezahlbarkeit und Verlässlichkeit des Schienengüterverkehrs zählen zu den Standortfaktoren.

Reform des Trassenpreissystems erforderlich

Als Branche, die heute schon viel auf der Schiene transportiert und in Zukunft gerne mehr auf der Schiene transportieren möchte, halten wir eine grundlegende Reform der für die Nutzer des Schienengüterverkehrs fast undurchschaubar komplizierten Trassenpreis-Regulierung für dringend erforderlich.

Diese muss dafür sorgen, dass

- die Entwicklung der Trassenpreise **verlässlich planbar** wird
- es zu einer **deutlichen Kostenentlastung** für die Nutzung des bundeseigenen Schienennetzes kommt.

Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs ein erster Schritt

Der Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes ist ein **wichtiger erster Schritt**. Die **Verzinsung** sollte jedoch noch weiter abgesenkt werden. Eine gemeinwohlorientierte Eisenbahninfrastruktur sollte kein gesetzlich vorgegebenes Renditeziel haben. Schließlich erwartet der Bund auch von der Autobahn GmbH oder der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung keine Rendite.

Weiterer Reformbedarf

Weiterer Reformbedarf besteht dringend. Angesichts der komplexen Systematik des **Trassenpreissystems** muss sowohl an einzelnen Stellschrauben angesetzt als auch das System selbst **grundlegend überarbeitet** werden:

1. Baukostenzuschüsse statt Eigenkapitalerhöhungen

Finanzierung von Ersatz- und Ausbauinvestitionen durch Baukostenzuschüsse aus dem Bundeshaushalt und nicht durch Eigenkapitalerhöhungen für die DB InfraGO.

2. Faire Kostenverteilung zwischen Güterverkehr und Schienenpersonen(nah)verkehr

Abschaffung der Trassenpreisbremse für den Schienenpersonennahverkehr, um die Benachteiligung des Schienengüterverkehrs zu beenden, der aktuell zusammen mit dem Schienenpersonenfernverkehr die Kostensteigerungen vollständig trägt.

3. Beschränkung der Nutzerfinanzierung auf Grenzkosten

Im Schienenverkehr müssen gemäß aktueller Regulierung die Nutzer die vollen Kosten für die Nutzung der Infrastruktur tragen. Die fixen Vorhaltekosten für die Schieneninfrastruktur obliegen aus unserer Sicht aber der staatlichen Finanzierung. Eine Umlage auf die Nutzer nach dem Vollkostenprinzip wird bei anderen Verkehrswegen nicht praktiziert und steht dem Wunsch, mehr Güter auf die Schiene zu bringen, entgegen.

Eine grundlegende **Reform des Trassenpreissystems** muss aus unserer Sicht die Trassenpreise und damit die Nutzerfinanzierung auf die **Grenzkosten**, d. h. die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs, begrenzen.

Die Zeit drängt – Die Arbeit an der Reform sollte möglichst schnell beginnen.

4. Erhöhung der Trassenpreisförderung

Kurzfristig entscheidend – bis die Reform zur notwendigen Kostenreduzierung führt – ist die **Erhöhung der bestehenden Trassenpreisförderung auf 350 Millionen Euro jährlich**. Bislang ist für 2026 mit 265 Millionen Euro sogar ein leichter Rückgang gegenüber 2025 vorgesehen.

Perspektive Modal Shift/Verkehrsverlagerung – Trassenpreisreform jetzt mutig angehen

Für die verladende Industrie als Nutzer des Schienengüterverkehrs geht es nicht nur darum, die Kostenbelastung für bestehenden Schienenverkehre zu reduzieren und Transporte auf der Schiene zu halten, sondern auch um die Transporte, die von der Straße auf die Schiene verlagert werden könnten – was wir als chemisch-pharmazeutische Industrie auch gerne möchten.

Das geht aber nur, wenn auf der einen Seite Qualität und Zuverlässigkeit stimmen und auf der anderen Seite der Preis. Angesichts der zahlreichen Herausforderungen im Schienennetz, die kurzfristig nicht gelöst werden können, ist das alles andere als einfach.

Bei den Trassenpreisen haben es Bundestag und Bundesregierung jedoch in der Hand, das Problem kurzfristig anzugehen und nachhaltig zu lösen.

Ansprechpartner: Tilman Benzing

Abteilung Umweltschutz, Anlagensicherheit, Verkehr
Bereich Wissenschaft, Technik, Umwelt
T +49 (69) 2556-1414 | **E** tbenzing@vci.de

Verband der Chemischen Industrie e.V. – VCI

Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt

www.vci.de | [Datenschutzhinweis](#) | [Compliance-Leitfaden](#) | [Transparenz](#)

- 2 Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40
- 2 Der VCI ist unter der Registernummer R000476 im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und gegenüber der Bundesregierung registriert.

Der VCI und seine Fachverbände vertreten die Interessen von rund 2.300 Unternehmen aus der chemisch-pharmazeutischen Industrie und chemienaher Wirtschaftszweige gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. 2024 setzten die Mitgliedsunternehmen des VCI rund 240 Milliarden Euro um und beschäftigten über 560.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.