

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.

Das wäre fatal für das angestrebte Wachstum auf der Schiene. Denn dafür sind modernes Rollmaterial sowie Instandhaltungskonzepte unabdingbar, die sich in die Logistikketten der Zukunft einbinden.

Forderung: Trassenpreisförderung 2025 anheben, Trassenpreissystem reformieren

Die im VPI organisierten privaten Wagenhalter und Werkstätten mahnen die Bundesregierung deshalb an, sofort zu handeln. Der Preisspirale bei den Trassengebühren muss Einhalt geboten werden.

Konkret fordern wir,

- ▶ die Trassenpreisförderung im Bundeshaushalt 2025 kurzfristig auf 350 Millionen Euro anzuheben,
- ▶ Bestimmungen im Eisenbahnregulierungsgesetz zu streichen, die einen hohen Gewinnanspruch der DB InfraGo ermöglichen und
- ▶ das gegenwärtige Trassenpreissystem auf die politische Tagesordnung zu setzen und grundlegend zu reformieren.

Wie die Zukunft des Trassenpreissystems im Detail zu gestalten ist, sollte vom Bundesverkehrsministerium in enger Abstimmung mit den Branchenverbänden entwickelt werden.

Die Arbeit hierfür muss umgehend aufgenommen werden.