



Industriepolitische Trassenpreis-Allianz

Die Allianz vertritt die Interessen von **410.000 Beschäftigten** in Deutschland.

Die Mitglieder setzen jährlich insgesamt **285 Milliarden Euro** um.

Die Unternehmen schultern derzeit **rund 40 Prozent** der gesamten, von der Industrie zu zahlenden Trassenpreise im Schienengüterverkehr.

Forderungen zur Reform der Trassenpreise

Ausgangslage

Seit 2021 haben sich die Trassenpreise im Güterverkehr um rund 20 Prozent erhöht. Entsprechend den von der DB InfraGO beantragten Entgelten sollen die Trassenpreise für den „Standard-Güterzug“ in 2027 **von derzeit 3,93 Euro auf 5,40 Euro je Trassenkilometer** ansteigen. **Dies entspräche einer Steigerung um 37 Prozent.** Die ohnehin hohen Kostensteigerungen des Vorjahres würden somit erneut übertroffen. Für besonders schwere Züge plant die DB InfraGO ab 2027 Kosten von 7,19 Euro je Trassenkilometer ein.

Erhöhungen der Trassenpreise sind angesichts schlechter werdender Leistung nicht akzeptabel. Angebotsqualität und Verfügbarkeit haben sich in weiten Teilen des Schienennetzes zuletzt immer weiter verschlechtert. Schon 2023 lag die Pünktlichkeitsquote im Güterverkehr bei nur 58 Prozent, zahlreiche Strecken sind bereits heute überlastet. In den kommenden Jahren wird die Schieneninfrastruktur durch die geplanten Generalsanierungen auf den 40 wichtigsten Schienenverkehrskorridoren weiter erheblich belastet. Preis und Leistung stehen aus Sicht der Industrie schon heute in keinem angemessenen Verhältnis mehr.

Folgen steigender Trassenpreise für die Industrie

Wer heute und künftig voll auf die klimafreundliche Schiene setzt, wird durch Trassenpreiserhöhungen bestraft. Während die Bundesregierung an anderer Stelle um Entlastungen für die Industrie ringt, führen steigende Trassenpreise zu „hausgemachten“ Wettbewerbsnachteilen für deutsche Unternehmen, die auf die klimafreundliche Schiene setzen. Mitten in der Transformation laufen diese Preiserhöhungen den Zielen der Politik, den Güterverkehrsanteil auf der Schiene deutlich zu steigern, diametral entgegen.

Werden die geplanten Trassenpreissteigerungen umgesetzt, werden unsere Unternehmen allein in 2027 mit über 400 Millionen Euro zusätzlich belastet. Inmitten laufender Modernisierungsvorhaben fordern hohe Energie- und Bürokratiekosten und ein hartes internationales Wettbewerbsumfeld Unternehmen am Standort Deutschland bereits über Gebühr. Die geplanten Preissteigerungen für den Schienengüterverkehr würden unsere deutschen Produktionsstandorte, von denen aus wir jedes Jahr tausende Güterzüge über das deutsche Schienennetz fahren lassen, wirtschaftlich weiter in die Knie zwingen.

Akuter Handlungsbedarf

Fest steht: Eine grundlegende Reform des Trassenpreissystems ist unausweichlich. Spätestens 2028 läuft die beihilferechtliche Genehmigung der Trassenpreisförderung aus – bislang ein wichtiger Rettungsanker für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Zudem hat der Europäische Gerichtshof mit seinem Urteil vom 19.03.2026 die Trassenpreisbremse im Schienenpersonennahverkehr gekippt und entschieden, dass der Staat dem Netzbetreiber bei seiner Preisgestaltung keine starren Vorgaben machen darf. Dass das System der Trassenpreise dringend reformbedürftig ist, hat die Bundesregierung bereits 2025 erkannt und sich im Koalitionsvertrag auf eine Trassenpreisreform verständigt.

Bahn und Industrie haben ein gemeinsames Interesse an einem qualitativ hochwertigen und verfügbaren Netz, das sowohl wirtschaftlich betrieben als auch wirtschaftlich genutzt werden kann. Beides wird nur mit einer ambitionierten Trassenpreisreform umsetzbar sein. Im Sinne einer fairen Ausgestaltung eines zukünftigen Trassenpreissystems für den Schienengüterverkehr fordern wir als betroffene Industrie:

- 1. Verzicht auf weitere Erhöhungen des Eigenkapitals der DB InfraGo durch den Bund** und künftige Unterstützung der DB InfraGO durch den verstärkten Einsatz von Baukostenzuschüssen.
- 2. Mehrjährig planbare Trassenpreise** durch die gemeinsame, regelmäßige Fortschreibung der Trassenpreise mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung der InfraGO und der Infrastrukturplanung (Infraplan) für eine Planungsperiode von fünf Jahren.

3. **Deckelung der Trassenpreise** durch die Festlegung eines Zielpreisniveaus von 2,00 Euro je Trassenkilometer für den Standard-Güterzug, 3,00 Euro für den Gefahrgutzug und 4,00 Euro für den schweren Güterzug als Ausgangswerte für das Jahr 2027.
4. **Festschreibung des Trassenpreisentgeltes für Umleitungsstrecken auf die Höhe der eigentlichen, kürzesten Strecke** bei Umleitungen infolge von Sanierungsmaßnahmen oder Überlastungen.
5. **Reduzierung des Trassenpreises um 30 Prozent gegenüber dem Standard-Güterzug für bestimmte Transportgüter** und Einführung einer neuen Zug-Kategorie in die Systematik für Transporte, die einen Beitrag zu Klima- und Umweltschutz etc. leisten.
6. **Einführung eines Klimaschutzabschlags auf den Trassenpreis** für einen elektrisch gefahrenen Standard-Güterzug in Höhe von 20 Cent je Kilometer.
7. **Einführung eines Verspätungsabschlags für Güterzüge** bei Verspätungen infolge infrastrukturell bedingter Verzögerungen und/oder Personalmangels in Höhe von 50 Prozent des Trassenpreises für Verspätungen von mehr als 2 Stunden bzw. 75 Prozent des Trassenpreises für Verspätungen von mehr als 4 Stunden.
8. **Dauerhafte Absenkung der Stromsteuer auf den Bahnstrom** in Deutschland auf das europäische Mindestmaß von 0,50 Euro/MWh sowie Halbierung der Netzentgelte für Bahnstrom durch einen Bundeszuschuss an die DB Energie.

➔ Diese Maßnahmen sind in ihrer Kombination geeignet, die Trassenpreisbelastung für die in Deutschland produzierende Industrie zu reduzieren, ein international wettbewerbsfähiges Umfeld zu gewährleisten sowie die deutsche Industrie in ihren Transformationsbestrebungen und der Sicherung der Industriearbeitsplätze an den deutschen Standorten zu unterstützen.

Die deutsche Industrie, die die Trassenpreise im Schienengüterverkehr zahlt, muss an der Ausgestaltung der Trassenpreisreform direkt beteiligt werden.

Damit die vorgeschlagenen Maßnahmen zum 01.01.2027 wirksam werden können, sollten sie in ein eigenes Trassenpreisgesetz zusammengefasst und rechtzeitig vor Beginn des Fahrplanjahrs 2027 verabschiedet werden. Für einen nachhaltigen Entlastungseffekt für die deutsche Industrie muss die Finanzierung der Maßnahmen 4 bis 8 durch den Bund dabei in einer Form sichergestellt werden, die nicht zulasten der Nutzer der Schienentrassen geht.

Sofern die Maßnahmen aus den Punkten 1 bis 5 vollständig umgesetzt werden, kann im Zuge dessen auch die bürokratische Trassenpreisförderung vollständig abgeschafft werden. Dem gegenüber ist eine auskömmliche Finanzierung der KV-Förderrichtlinie für den SGV weiterhin unabdingbar, um Umschlagkapazitäten auf die Schiene zu sichern und den Schienengüterverkehr insgesamt leistungsfähig zu halten.