



## 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 Politik, 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 durch den Bund, 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 den Haushaltsplan 2026 avisierten Höhe **noch die Veränderungen am ERegG geeignet, die Trassenpreissteigerungen zwischen 2024 und 2027 spürbar abzufedern** - geschweige denn zu kompensieren. Die Absenkung den Eigenkapitalzinssatzes geht nicht weit genug und kompensiert die Trassenpreiserhöhungen nicht vollständig. Um eine echte abdämpfende Wirkung gegenüber den drohenden Trassenpreissteigerungen zu erreichen, müsste der Zinssatz für das Eigenkapital der DB InfraGO im

Gesetzentwurf nicht nur wie von der Bundesregierung vorgeschlagen auf das Mittel zwischen einem risikolosen und einen kapitalmarktüblichen Zinssatz, sondern auf das niedrigstmögliche Niveau festgelegt werden. Das Eigenkapital und die Kredite der Deutschen Bahn haben kein tatsächliches Risiko, denn die Deutsche Bahn AG steht im vollständigen Eigentum des deutschen Staates. Daher sind auch keine Risikoaufschläge auf den Eigenkapitalzins notwendig.

### **Akuter Handlungsbedarf**

**Der Bundesgesetzgeber muss 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 CO<sub>2</sub>-Kosten, Investitionskosten in die Transformation, enorme Bürokratiekosten, Umweltauflagen und ein hartes internationales Wettbewerbsumfeld die Industrie in Deutschland bereits über Gebühr fordern.

Die aktuell von der Bundesregierung geplanten „Kompensationsmaßnahmen“ sind nicht weitreichend genug. **Bliebe 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 und der Landesregierungen zuwider, sondern würde auch Transformationsbestrebungen konterkarieren und **Arbeitsplätze gefährden**.

### **Forderungen**

Im Sinne einer fairen Ausgestaltung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr fordern wir:

1. im Zuge der Anpassung des ERegG den **Eigenkapitalzins der DB InfraGO auf das niedrigstmögliche Niveau zu reduzieren**,
2. kurzfristig die Trassenpreisförderung mit den Trassenpreissteigerungen zu harmonisieren und hierfür im Bundeshaushalt 2026 die erforderlichen Mittel bereitzustellen,
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 hierbei die Bundesländer zu involvieren, 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.**