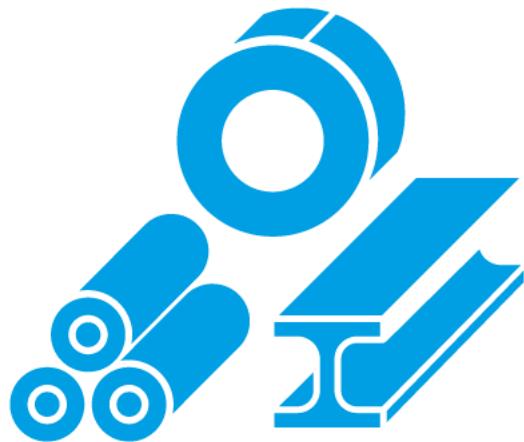


Positionspapier | September 2025

Kurzfristige Anforderungen an die Eisenbahnpolitik des Bundes



Worum es geht

Die Eisenbahnpolitik in Deutschland steht vor wichtigen, teils irreversiblen Entscheidungen. Drei Themen sind für die Stahlindustrie in Deutschland aktuell von besonderer Bedeutung: Der Erhalt des konventionellen Einzelwagenverkehrs ist nicht nur eine unternehmerische Fragestellung für den Systembetreiber DB Cargo, sondern eine der zentralen Fragen der Verkehrspolitik. Ebenfalls wichtig für die Zukunft der Güterbahnen sind wettbewerbsfähige Trassenpreise. Weiterhin sollte die Chance volumnäßig genutzt werden, die Infrastruktur zu modernisieren und zukunftsfähig zu machen.

Im Einzelnen:

Sicherung des Einzelwagenverkehrs

Warum der Einzelwagenverkehr für die Stahlindustrie so wichtig ist

Einzelwagenverkehre sind unverzichtbar Beispielrechnungen	Nur im klassischen Einzelwagenverkehr (EWV) – dem Versand von einzelnen Wagen und Wagengruppen auf der Schiene mit Nutzung eines Systems von Rangierbahnhöfen – lassen sich auch kleinere Sendungsgrößen in einem flächendeckenden Schienennetz versenden. Der EWV hat sich in Deutschland bis heute großflächig erhalten und
<p>Ohne Einzelwagenzüge (800 bis 900 pro Tag) müssten ...</p> <p>... bis zu 40.000 LKW zusätzlich pro Tag auf die Straße</p> <p>Das entspricht täglich einer 750 km LKW-Kolonne (= Strecke von Berlin nach Brüssel) ... pro Jahr 2 Mio. t CO₂ Mehremissionen</p>	

bildet den Kern des verbliebenen europäischen Systems. Er spart pro Jahr etwa 2 Millionen Tonnen CO₂ ein und entlastet das Straßennetz um bis zu 40.000 Lkw täglich. Dies entspricht einer stehenden Lkw-Schlange von Berlin nach Brüssel. Für die Stahlindustrie als wichtigste Kundengruppe ist der EWV unverzichtbar für den Versand von Gütern und für die Zulieferung von Stahlschrott. Fast alle Stahlunternehmen sind auch innerbetrieblich auf die überwiegende Nutzung der Schiene ausgelegt. Sollte der EWV stark eingeschränkt werden, wäre dies nicht nur ein schwerer Rückschlag für die Verkehrs- und Klimapolitik, sondern würde auch die Stahlindustrie so massiv treffen, dass die Wettbewerbsfähigkeit am Standort Deutschland spürbar weiter geschwächt würde.

Herausforderungen für das Einzelwagensystem

Trotz seiner großen Bedeutung lässt sich der EWV heute nirgends im europäischen Normalspurnetz wirtschaftlich betreiben. Es ist daher wichtig und Aufgabe der Politik, das klassische EW-System durch gezielte Förderprogramme für die Zukunft zu sichern, wie es z. B. auch in Österreich oder der Schweiz erfolgt.

Die DB Cargo AG wurde von der Europäischen Kommission zur Profitabilität verpflichtet. Dies bedeutet für das Unternehmen eine große Herausforderung. Trotz der bestehenden Förderprogramme des Bundes gilt dies besonders für den strukturell defizitären EWV. Die momentane konjunkturelle Entwicklung erschwert diese Aufgabe zusätzlich. Aktuell prüft die DB Cargo AG verschiedene Optionen, einschließlich weitreichender Angebotseinstellungen im EWV. Einen kleineren Teil der bisherigen Mengen könnten in einem solchen Fall vermutlich andere Bahnen übernehmen. Der größte Teil müsste per Lkw abgewickelt werden, sofern dies logistisch überhaupt möglich ist. Eine solche Entwicklung muss dringend vermieden werden.

Unsere Forderungen

Es ist positiv, dass die Bundesregierung eine Betriebskostenförderung für den EWV eingeführt und mit ca. 300 Millionen Euro pro Jahr auch respektabel dotiert hat. Bedauerlicherweise ist die komplexe Förderrichtlinie aber noch stark optimierungsbedürftig. Eine höhere Wirksamkeit ist von großer Bedeutung, insbesondere sollte sichergestellt werden, dass das volle Fördervolumen auch tatsächlich an die Güterbahnen ausgeschüttet wird. Sollte es sich nicht als möglich erweisen, wesentliche Teile des EW-Systems in der heutigen Struktur zu erhalten, sollte von der Politik auch geprüft werden, ob alternative Betriebsmodelle eine Option darstellen. Wichtig wären in einem solchen Fall der langfristige Erhalt großer Teile des EW-Systems auch in der Fläche, Anreize zur dynamischen Weiterentwicklung der Systemeffizienz, eine gute Leistungsqualität, die Vermeidung öffentlicher Planung und vor allem eine umfassende Vorab-Klärung aller nötigen Detailfragen.

Maßnahmen gegen steigende Trassenpreise im Schienengüterverkehr

Steigende Trassenpreise gefährden den Schienengüterverkehr

Die Art und Weise, wie die Bundesregierung in den vergangenen Jahren einen erheblichen Teil der Investitionen in das Schienennetz der DB InfraGO AG vorgenommen hat, führte zu einem scharfen Anstieg der Trassenpreise im Schienengüterverkehr – um 16 Prozent (2025) und erneut um bis zu 16 Prozent (2026). Solch eine Kostenentwicklung gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und belastet auch den EWV.

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zum Schutz des Schienengüterverkehrs

Kurzfristig entscheidend ist die Erhöhung der bestehenden Trassenpreisförderung für 2026 auf 350 Millionen Euro jährlich. Bislang ist für 2026 mit 265 Millionen Euro sogar ein leichter Rückgang gegenüber 2025 vorgesehen. Parallel sollte zügig mit einer allgemeinen Überarbeitung des Trassenpreissystems begonnen werden, welche dann ab 2027 in Kraft treten könnte und eine Entlastung der Güterbahnen vorsehen sollte.

Investitionen in Schieneninfrastruktur

Schienenwege erfordern ambitionierten Hochlauf an Investitionen

Die Schienenwege in Deutschland weisen einen hohen aufgestauten Sanierungsbedarf auf, zudem sind umfassende Aus- und Neubauinvestitionen nachzuholen. Es ist sehr positiv, dass die Politik durch das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) einen Quantensprung zugunsten einer grundlegenden Sanierung und Modernisierung ermöglicht. Gegenüber den letzten Jahren können so die Investitionen 2025/2026 erheblich erhöht werden.

Potenzial des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) nutzen

Leider versäumt die Politik, die vollen Potenziale des SVIK zu nutzen, das deutlich höhere Ausgaben ermöglichen könnte. Bedauerlicherweise drohen durch parallele Kürzungen regulärer Haushaltstitel erhebliche Mittel verlorenzugehen, sodass noch immer große Investitionslücken zu befürchten sind. Die Modernisierung der Infrastruktur eröffnet zudem die Möglichkeit, emissionsarme Grundstoffe - wie Stahl - aus Europa einzusetzen und damit die lokale Wertschöpfung zu stärken. Konkrete Beispiele aus Frankreich und Belgien verdeutlichen, dass dies technisch wie wirtschaftlich realisierbar ist.

Ihre Ansprechpartner





Wirtschaftsvereinigung Stahl
Französische Straße 8
10117 Berlin

+49 30 2325546-0

info@wvstahl.de
www.wvstahl.de

Mitglied im
 **BDI**