

**Von:** Neele Wesseln - DIE GÜTERBAHNEN <Wesseln@netzwerk-bahnen.de>

**Gesendet:** Mittwoch, 3. September 2025 10:05

**An:** [REDACTED]

**Cc:** Oliver Smock - DIE GÜTERBAHNEN <Smock@netzwerk-bahnen.de>

**Betreff:** Bereinigungssitzung: Trassenpreise im Schienengüterverkehr

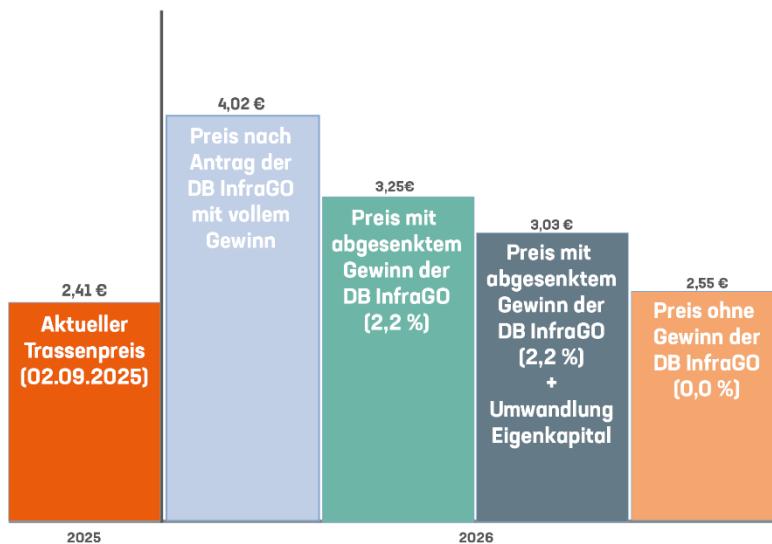
Sehr [REDACTED],

für die bevorstehende Bereinigungssitzung möchte ich Ihnen noch einen Hinweis zu den Trassenpreisen im Schienengüterverkehr zukommen lassen, da es bislang keine Anträge in der Bereinigungsvorlage zu diesem Titel gibt:

Ihnen ist bekannt, dass das in den vergangenen Jahren der DB InfraGO zugeführte Eigenkapital heute höhere Trassenpreise verursacht. Im kommenden Jahr werden die Trassenpreise dadurch noch stärker ansteigen. Die im aktuellen Haushaltsentwurf vorgesehene Trassenpreisförderung i.H.v. 275 Mio. Euro in 2025 und 265 Mio. Euro in 2026 kann diese Effekte nicht abfedern. Damit die Schiene mittelfristig nicht aus dem Markt gepreist wird, muss a) kurzfristig die Begrenzung oder vollständige Aussetzung der Gewinnerwartung der DB InfraGO und b) mittelfristig eine grundlegende Reform des Trassenpreissystems vorgenommen werden. Bis dahin braucht es zur Wahrung fairer intermodaler Rahmenbedingungen c) die Trassenpreisförderung.

Nachfolgend verschiedene Szenarien für die Höhe des Trassenpreises im Güterverkehr in 2026 - je nachdem, ob der Gewinnanspruch der DB InfraGO gesenkt und das Eigenkapital noch als BKZ umgewandelt werden würde:

### Trassenpreise im Schienengüterverkehr im Vergleich\* (Szenarien für 2026)



\*Euro je Trassenkilometer für einen Standard-Güterzug mit Trassenpreisförderung.  
Prognose auf Basis der bisherigen Trassenpreisanträge der DB InfraGO (mit SPNV-Trassenpreisbremse) und der im Haushaltsentwurf 2026 vorgesehenen Fördermittel.

Unsere Mitgliedsunternehmen berichten, dass der Schienengüterverkehr bei einem tatsächlich zu zahlenden Preis von 2 Euro pro Zugkilometer heute in weiten Bereichen wettbewerbsfähig zum Straßengüterverkehr wäre. Wir brauchen daher einen Perspektivwechsel und einen Trassenpreis, der von vornherein, also ohne Förderung, wettbewerbsfähig ist. Erst wenn die Schiene preislich mithalten kann, wird sie ihren Anteil am Verkehr weiter ausbauen.

Der Zielwert i.H.v. 2 Euro pro Trassenkilometer ist Grundlage für die nachfolgenden Berechnungen:

2025	2026
Um die tatsächlich gezahlten Trassenpreise für das Restjahr 2025 dauerhaft auf einem wettbewerbsfähigen Niveau zu fixieren, muss die Trassenpreisförderung auf insgesamt 350 Mio. Euro angehoben werden.	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Wenn der Referentenentwurf des BMV zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes in der vorliegenden Form beschlossen würde (und die SPNV-Trassenpreisbremse bestehen bliebe), müsste die Trassenpreisförderung 2026 etwa 580 Mio. Euro pro Jahr betragen.</li><li>2. Wenn im vorliegenden Referentenentwurf des BMV zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes der Gewinnanspruch der DB InfraGO AG zusätzlich auf 0 % abgesenkt würde, müsste die Trassenpreisförderung 2026 etwa 350 Mio. Euro pro Jahr betragen.</li></ol>

Für Rückfragen stehen mein Kollege, Oliver Smock (015165079212), und ich auch gerne kurzfristig zur Verfügung.

Viele Grüße

Neele Wesseln

*Geschäftsführerin*



DIE GÜTERBAHNEN  
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.  
Reinhardtstraße 46  
10117 Berlin

**Telefon:** +49 30 53 14 91 47 – 8  
**Mobil:** +49 173 41 22 863

**#gernePerDu**

**E-Mail:** [wesseln@netzwerk-bahnen.de](mailto:wesseln@netzwerk-bahnen.de)

**Internet:** [die-gueterbahnen.com](http://die-gueterbahnen.com)

**Social Media:** [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

Sitz des Vereins: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Lobbyregister des Bundestages: [R000422](#)

Vorstand: Henrik Würdemann (Vorstandsvorsitzender), Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Diana Döpping (Schatzmeisterin), Roger Mahler, Thilo Beuven, Jan Elfenhorst, Michael Baier