VDV
Die Verkehrsunternehmen

VDV Köln Kamekestraße 37–39 50672 Köln

[redacted]

Hauptgeschäftsführer

[redacted]

10. Oktober 2026

Trassenpreise stabilisieren – Reform des Trassenpreissystems jetzt umsetzen

[redacted]

die aktuelle Trassenpreisentwicklung bedroht die wirtschaftliche Substanz des Schienenverkehrs und, noch schlimmer, den Wirtschaftsstandort Deutschland mit zahlreichen betroffenen Branchen. Ich wende mich deshalb mit der wirklich dringenden Bitte an Sie, kurzfristige Entlastungen und die im Koalitionsvertrag zugesagte Reform des Trassenpreissystems gemeinsam voranzubringen.

Das Verwaltungsgericht Köln hat mit Eilbeschluss vom 1. Oktober 2026 einen Anspruch der DB InfraGO auf Anhebung der Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) für 2027 um rund 886 Millionen Euro auf rund 8,2 Milliarden Euro festgestellt. Erwartete Instandhaltungszuwendungen des Bundes im Rahmen des Bundeshaushaltes 2027 bzw. der LV InfraGO dürfen demnach derzeit nicht kostenmindernd berücksichtigt werden.

Diese Entscheidung unterstreicht nochmals die prekäre Situation im Trassenpreissystem.

Auch wenn die DB InfraGO AG diese Obergrenze nicht ausschöpfen will, sehen die Anfang Oktober veröffentlichten Antragsplanungen für die Trassenpreise 2027 und 2028 erhebliche Steigerungen vor: für 2027 durchschnittlich 7,9 Prozent, davon 12,9 Prozent im Güter-, 7,7 Prozent im Nah- und 5,0 Prozent im Fernverkehr. Für 2028 werden vorläufig weitere 15,1 Prozent im Durchschnitt genannt: 14,3 Prozent im Güter-, 15,0 Prozent im Nah- und 15,9 Prozent im Fernverkehr. Mögliche Absenkungen nach Abschluss der LV InfraGO bleiben abzuwarten. Damit zeichnet sich eine Wiederholung der Situation von 2025 ab: Die Unternehmen des Schienenverkehrs werden erneut erst kurz vor dem Fahrplanwechsel die Trassenpreise für das kommende Jahr kennen.

Wir lieben EUROPA
www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
T +49 221 57979-0
E info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und Bundesregierung: R001242

EU-Transparenzregister
50254292140-86

USt.-IdNr. DE 814379852

[redacted]

Für die SGV-Unternehmen erschwert diese mangelnde Planbarkeit wirtschaftliches Handeln immens: Sie müssen Transportangebote kalkulieren, Kundenverträge abschließen und Ressourcen binden, ohne ihre wesentlichen Kosten verlässlich zu kennen. Unkalkulierbare Preisrisiken gefährden die Tragfähigkeit dieser Entscheidungen. Im Zusammenwirken mit den übrigen Belastungen ist die Entwicklung ruinös. Unzuverlässige Infrastruktur, Baustellen, Umleitungen und Kapazitätsengpässe verursachen bereits erhebliche Mehrkosten; hinzu kommen hohe Personal- und Energiekosten. Im harten Wettbewerb mit der Straße können zusätzliche Trassenkosten vielfach nicht weitergegeben werden. Sinkende Trassenpreisförderung drohen die Lage weiter verschärfen. Es drohen Unternehmensaufgaben, der Verlust von Bedienangeboten und eine dauerhafte Verlagerung auf den Lkw – mit Folgen für industrielle Lieferketten und den Wirtschaftsstandort.

Im Nahverkehr binden höhere Infrastrukturentgelte Mittel, die für das Zugangebot fehlen; auch Fernverkehrsverbindungen geraten wirtschaftlich unter Druck. Politisch droht damit ein schwer vermittelbares Ergebnis: Der Bund investiert erheblich in die Schiene, während ihre Nutzung teurer wird und Verkehrsangebote schrumpfen. Dies gefährdet die Wirkung der Investitionen und das Vertrauen in die Verkehrspolitik.

Der VDV und die Branche erwarten daher, dass die Zusage des Koalitionsvertrages zur Trassenpreisreform verbindlich umgesetzt wird. Unser Ziel bleibt ein Grenzkostenmodell mit verlässlich finanzierter Infrastruktur vor allem aber langfristig kalkulierbaren Entgelten. Die haushalterischen Herausforderungen sind uns bewusst. Die wirtschaftliche Lage der Unternehmen lässt jedoch keinen weiteren Aufschub zu.

Über unsere fachlichen Stellungnahmen hinaus haben wir bislang bewusst von einer weitergehenden öffentlichen und politischen Zuspitzung abgesehen. Wir setzen auf eine gemeinsame Lösung mit Ihnen. Dafür braucht es jetzt einen anderen Ansatz: eine verbindlich abgesicherte Infrastrukturfinanzierung, wirksame Entlastungen für 2027 und einen konkreten Gesetzgebungsfahrplan für die Reform ab 2028. Belastungen dürfen dabei nicht lediglich zwischen den Verkehrsarten verschoben werden.

Diese Schritte möchten wir gerne zeitnah mit Ihnen diskutieren und konstruktiv unterstützen. Ich bitte Sie deshalb um einen persönlichen Gesprächstermin ab der Kalenderwoche 44. Bei der Terminfindung richten wir uns gerne nach Ihren Möglichkeiten.

