

Berlin, 06. Mai 2024

Güterbahn-Unternehmen gehen gemeinsam gerichtlich gegen massive Trassenpreiserhöhungen vor

Das Preissystem für die Nutzung der Schienenstrecken des Bundes wird einer gerichtlichen Überprüfung unterzogen. Beim Verwaltungsgericht Köln hat eine Gruppe von Güterbahn-Unternehmen Klage erhoben, um die kürzlich genehmigte Steigerung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr um 16,2 Prozent zu verhindern. Trassenpreise werden für jeden Kilometer einer Zugfahrt auf dem Netz der DB InfraGO erhoben. Aktuell verlangt die DB-Tochter 3,21 Euro für einen „Standard-Güterzug“, ab Mitte Dezember sollen es 3,73 Euro sein.

Die beispiellose Anhebung der Trassenpreise ist aus Sicht der GÜTERBAHNEN überhaupt nicht zu rechtfertigen. GÜTERBAHNEN-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling bringt es wie folgt auf den Punkt: „Wir sollen viel mehr Geld für weniger Leistung bezahlen. Der Zustand des Netzes ist nicht besser geworden und die Hindernisse im Netz werden durch immer mehr Baustellen immer größer. Dadurch steigen sowieso schon die Betriebskosten bei den Bahnunternehmen.“

Im Wettbewerb mit dem Lkw, aber selbst im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene, hat schon die drastische ad-hoc-Kürzung der bisherigen Trassenpreisförderung Ende 2023 die Güterbahnen massiv geschädigt und geschwächt. Die Unternehmen können weitere Kostensteigerungen nicht an die Endkunden weitergeben, zahlreiche Verkehre werden unwirtschaftlich und gehen von der Schiene auf die Straße. Kerkeling: „Explodierende Trassenpreise sind klimaschädlich. Wie bei einer Waage schnellt der CO₂-Ausstoß in die Höhe, wenn der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr infolge stark steigender Trassenpreise sinkt. Die Klage soll diesen Effekt vermeiden und die Schiene stärken, wenn es die Politik schon nicht anders bewerkstelligt.“

Der GÜTERBAHNEN-Chef sieht denn auch „das völlig widersprüchliche Verhalten der Bundesregierung“ als Treiber der Klagewelle. Kerkeling: „Obwohl die Koalition verabredet hat, die Schiene im Güterverkehr zu stärken, schwächt sie die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in immer dichter Folge.“ In Kombination mit der massiven Reduktion der Trassenpreisförderung für den SGV im Dezember sollen sich die tatsächlich zu zahlenden Trassenpreise (Trassenpreis inkl. Trassenpreisförderung) gegenüber Anfang Dezember 2023 mehr als verdoppeln. Kerkeling: „Am Schluss der Monatsfrist hat es eine kleine Lawine von klagenden Unternehmen gegeben.“

Da die Preise durch die Bundesnetzagentur genehmigt werden müssen, richtet sich die Klage formal gegen die Bonner Behörde. Der Bundesnetzagentur selbst macht Kerkeling keinen Vorwurf – das Problem ist das 2016 beschlossene Eisenbahnregulierungsgesetz, in dem das von Beginn an kritisierte Trassenpreissystem geregelt ist. Durch eine gesetzliche Deckelung der Steigerung der Trassenpreise beim Schienenpersonennahverkehr

müssen die anderen Verkehrsarten – Güter- und Personenfernverkehr – deutlich höhere Trassenpreisansteige in ihren Endkundenpreisen unterbringen.

Die in der EU einmalige gesetzliche Variante des europäischen Rechtsrahmens sagt, dass die Trassenpreiseinnahmen sämtliche Betriebskosten der DB InfraGO decken müssen – zuzüglich eines hohen Gewinnanspruchs in Form einer fixen Kapitalrendite. Sie führt im Fahrplanjahr 2025 zu circa 600 Millionen Euro Einnahmen aus Trassenpreisen, denen überhaupt keine Betriebskosten gegenüberstehen. Ende 2024 soll die Preissteigerung in einem Schritt höher ausfallen als in den vorherigen fünf Jahren zusammengerechnet. In den kommenden Jahren drohen weitere deutliche Trassenpreissteigerungen. Deswegen zielen die Unternehmer mit ihrer Klage auf eine grundlegende Veränderung des im Eisenbahnregulierungsgesetz fixierten Systems zur Bildung der Trassenpreise.

Kerkeling: „Wenn die Politik mehr Güter auf die Schiene verlagern will, muss sie als Gesetzgeber auch die Verantwortung für tragfähige Trassenpreise im Güterverkehrsmarkt übernehmen.“