

Berlin, 14. März 2024

## Trassenpreise sollen im Schienengüterverkehr noch stärker steigen

Gestern hat die DB InfraGO ihren Antrag für die Genehmigung der künftig geltenden Preise für die Nutzung der Schienenwege nach oben angepasst. Zusammen mit dem Einkürzen der Trassenpreisförderung erwartet die GÜTERBAHNEN-Branche nun ein tödlicher Preisschock von plus 121 Prozent binnen eines Jahres. Die Politik muss einschreiten.

„In einem Punkt hat der Namenswechsel von DB Netz auf DB InfraGO Veränderungen gebracht: Preissteigerungen gehen nun offenbar lockerer von der Hand. Den Hochlauf der eigenen Kosten ausgerechnet jetzt ungehemmt auf den Markt umzulegen, bringt die Wettbewerber, aber auch die bundeseigene Cargo-Sparte, an den Rande des Kollapses“, kritisiert Peter Westenberger, Geschäftsführer der GÜTERBAHNEN.

Mit einer erneuten Anpassung im laufenden Genehmigungsverfahren hat die DB InfraGO eine geplante Preissteigerung von aktuell 3,21 Euro auf 3,73 Euro pro Trassenkilometer im kommenden Jahr für den Güterverkehr beantragt – eine Steigerung von mehr als 16 Prozent. Damit geht die DB InfraGO über die bislang angekündigte Preissteigerung von 13,4 Prozent hinaus. Da die Regierung gleichzeitig eine Bundesförderung der Trassenpreise kürzt, steigt der Preis pro Kilometer von Dezember 2023 auf Dezember 2024 um 121 Prozent. Die Lkw-Maut stieg im vergangenen Jahr um etwa 90 Prozent, allerdings einmalig für viele Jahre. Im Schienenverkehr sind Preissteigerungen jährlich üblich.

Westenberger: „Trotz der aktuellen Herausforderungen für die Branche hält die InfraGO an dem Ziel fest, Gewinne auf dem Rücken der marktwirtschaftlich agierenden Eisenbahnunternehmen zu erwirtschaften. Dabei wären eine marode Infrastruktur, ausufernde Kosten und die reduzierte staatliche Förderung gute Gründe, um die eigenen Gewinnziele im Sinne des Gemeinwohls abzusenken.“ Ein aktuelles Beispiel für die Unzufriedenheit mit der Leistung der InfraGO ist der europäische Güterverkehrskorridor zwischen Koblenz und Wiesbaden: Seit heute früh findet hier kein Zugverkehr mehr statt, weil sie ein Stellwerk nicht besetzen kann.

Das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), das die Trassenpreise stabilisieren sollte, verfehlt seit Jahren sein Ziel. Der Bundesnetzagentur, die die Marktverträglichkeit der Trassenpreise überwachen soll, sind rechtlich die Hände gebunden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen können derartige Preissteigerungen jedoch keinem Kunden mehr vermitteln. Was folgt, sind leere Auftragsbücher, weil die Kunden zum umweltschädlichen Lkw abwandern – und schließlich Betriebsaufgaben.

„Die sich anbahnende Trassokalypse kann nur die Politik verhindern. Sie sollte per Gesetz und Förderrichtlinie die Höhe der Trassenpreise wie bei der Lkw-Maut für mehrere Jahre fixieren. Nur wenn die Trassenpreise im Vergleich zur Lkw-Maut wettbewerbsfähig sind, erreicht die Politik ihre verkehrspolitischen und Klimaziele. Langfristiges Ziel des Bundes sollte sein, durch steigende Rationalisierungsinvestitionen in das Schienennetz dessen Betriebskosten zu senken. Untätigkeit dagegen rächt sich. Mehr und mehr GÜTERBAHNEN würden unter dem Kostendruck zusammenbrechen. Vor allem die vorgesehenen Eigenkapitalerhöhungen bei der DB wären im jetzigen Trassenpreissystem ein enormer Brandbeschleuniger“, so Westenberger abschließend.