

Berlin, 16. Januar 2024

Verdoppelung der Trassenpreise droht ab Dezember

Die zu Jahresbeginn gestartete DB InfraGO AG hat ein besorgniserregendes Signal an die Branche gesendet: Um 13,4 Prozent sollen die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr ab 2025 steigen – eine Steigerung in noch nie dagewesener Höhe. Zusammen mit der geplanten Reduktion der Trassenpreisförderung droht den GÜTERBAHNEN eine Preissteigerung von 113 Prozent gegenüber Dezember 2023.

„Es droht ein weiterer Tiefschlag für den Schienengüterverkehr“, kritisiert Peter Westenberger, Geschäftsführer der GÜTERBAHNEN. Nicht nur, dass die Bundesregierung die Trassenpreisförderung kurzfristig ausgesetzt hat und nur in deutlich geringerer Höhe fortsetzen will. Nach dem Wunsch der DB InfraGO AG sollen auch die Trassenpreise stärker steigen als je zuvor. Das Zusammenspiel aus einer Reduktion der Trassenpreisförderung und einer gleichzeitigen Entgelterhöhung sorgt dafür, dass sich Kosten für einen Standard-Güterzug im Zeitraum vom Ende des Fahrplanjahrs 2023 (9. Dezember 2023) bis zum Start des Fahrplanjahrs 2025 (15. Dezember 2024) von effektiv 1,22 Euro pro Zugkilometer auf bis zu 2,60 Euro erhöhen können – eine Steigerung von 113 Prozent.

„Die InfraGO legt damit einen Fehlstart hin“, so Westenberger. Seit Jahren besticht der Betreiber der Schienenwege durch hohe Kosten bei schlechter Qualität und ein mangelndes Verständnis für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mit der Neugründung einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft hatte die Branche auf ein Umdenken gehofft. „Stattdessen zeigt sich, dass sich die Wettbewerbsbedingungen für die Schiene im Vergleich zum Lkw schneller und stärker verschlechtern als je zuvor.“ Es ist die gewinnorientierte Logik der DB Netz, die sich auch bei der vermeintlich gemeinwohlorientierten InfraGO fortsetzt.

Die Bundesnetzagentur berät morgen in einer öffentlich-mündlichen Verhandlung über die Genehmigungsfähigkeit höherer Trassenpreise. Mittelfristig kann die Kostenspirale nur durch eine Reform des Trassenpreissystems im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) gestoppt werden. Bis dahin stehen dem Schienengüterverkehr ohne ausreichende Trassenpreisförderung Ladungsverluste an den Lkw in großen Mengen bevor.