

Berlin, 16. September 2025

## Herbst der (Eisenbahn-)Reformen: GÜTERBAHNEN legen konkrete Vorschläge vor

Kanzler und CDU-Chef Friedrich Merz hat einen „Herbst der Reformen“ angekündigt. Ob die Verkehrspolitik inkludiert war, ist offen. Von der schon im Koalitionsvertrag versprochenen weiteren Verlagerung von Verkehren auf die Schiene sind die Einzelpläne des ab heute beratenen Bundeshaushalts 2025 weit entfernt. DIE GÜTERBAHNEN benennen fünf Stellschrauben, die auch im Herbst der klammen Kassen realisiert werden können.

### 1. Energiepreisreformen: Dieselprivileg abschaffen, Strom entlasten

Mit rund 20 Prozent ist der Strompreis einer der größten Kostenblöcke im Schienengüterverkehr. Klima- und energieeffizient ist der Antrieb mit Strom – doch er ist langfristig im Kostennachteil zum Diesel. Dabei gestaltet der Bund die Preisrelation mit: Hohe Kosten auf Strom und niedrige Steuern für den Diesel behindern aktuell die Verlagerung.

Ausgewählte Reformvorschläge: Stromsteuer für die Eisenbahn senken, Bahnstrom als Erfüllungsoption für die THG-Quote zulassen, keine Ausnahmen für den Straßengüterverkehr beim Übergang in den europäischen Emissionshandel

### 2. Bahnreform: Infrastruktur und Verkehrsunternehmen der DB unterschiedlich steuern

Seit der Bahnreform 1994 hat sich das Bundesverkehrsministerium schrittweise aus der aktiven Steuerung der Eisenbahnpolitik zurückgezogen und dem DB-Konzern die Gestaltung überlassen. Mit der für den 22. September angekündigten Bahnstrategie kann Verkehrsminister Patrick Schnieder ein neues Kapitel aufschlagen und die DB entflechten. Die Infrastruktur ist wirtschaftlich und gemeinwohlorientiert zu betreiben, beziehungsweise weiterzuentwickeln, und die DB-Verkehrsunternehmen müssen im fairen Wettbewerb mit anderen Eisenbahnunternehmen bestehen.

Ausgewählte Reformvorschläge: Kündigung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages und Kabinettsbeschluss einer Eigentümerstrategie

### 3. Gemeinwohlorientierte Trassenpreisreform: Wettbewerbsfähigkeit als Maßstab

Die jährlich stark steigenden Trassenpreise sind einer der größten Wettbewerbsnachteile der Güterbahnen gegenüber dem Lkw. Für das kommende Jahr will die DB InfraGO einen weiteren Anstieg der Trassenpreise im Schienengüterverkehr um 24 Prozent durchsetzen. Neben dem schnellen Beschluss des von Verkehrsminister Schnieder vorgelegten und noch nachzubessernden Gesetzentwurfes zur Abmilderung des Trassenpreisanstiegs muss das System wie versprochen „grundlegend“ neugestaltet werden. Die Faustformel lautet, dass der Schienengüterverkehr – bei den aktuellen Betriebskosten schwerer Lkw – nicht mehr als 2 Euro je Güterzug und Kilometer für die Trasse verkraften kann.

Ausgewählte Reformvorschläge: Absenkung des Gewinnanspruchs der DB InfraGO auf 0,0 Prozent bis 2028, Einführung eines wachstumsorientierten und grenzkostenbasierten Gemeinwohl-Trassenpreissystems, 5-jährige Fixierung der Preisentwicklung und Einführung eines Effizienzaufschlags

#### **4. Bürokratiereform: Hemmnisse abbauen**

Noch immer bremst ein Dickicht an eisenbahnspezifischen Vorschriften und Genehmigungsvorbehalten den Schienengüterverkehr im Wettbewerb aus. Verfahren dauern Jahre, Kapazitäten bleiben ungenutzt, weil Formalien schwerfälliger sind als im Straßenverkehr.

Ausgewählte Reformvorschläge: Planungsbeschleunigung, schnellere Genehmigungen, praxisnähere Kontrollkonzepte, weniger Meldepflichten und vor allem Digitalisierung von Prozessen

#### **5. Reform des Marktdesigns im Güterverkehr: Fairen Wettbewerb gewährleisten**

Der Abbau von Wettbewerbsverzerrungen – sowohl intermodal zwischen Verkehrsmitteln als auch intramodal zwischen Verkehrsunternehmen – stärkt die Angebotsvielfalt im Schienenverkehr und entlastet die öffentlichen Haushalte.

Ausgewählte Reformvorschläge: Einführung der Lkw-Maut auf allen Straßen und für alle Lkw, Abbau des Dieselsteuerprivilegs, keine DB-spezifischen Förderprogramme