

Berlin, 02. September 2025

Trassenpreise: Bundestag und Bundesrat entscheiden über die Zukunft der Schiene

GÜTERBAHNEN fordern: Umwandlung des Eigenkapitals in Baukostenzuschüsse und keine Gewinne mit Schieneninfrastruktur

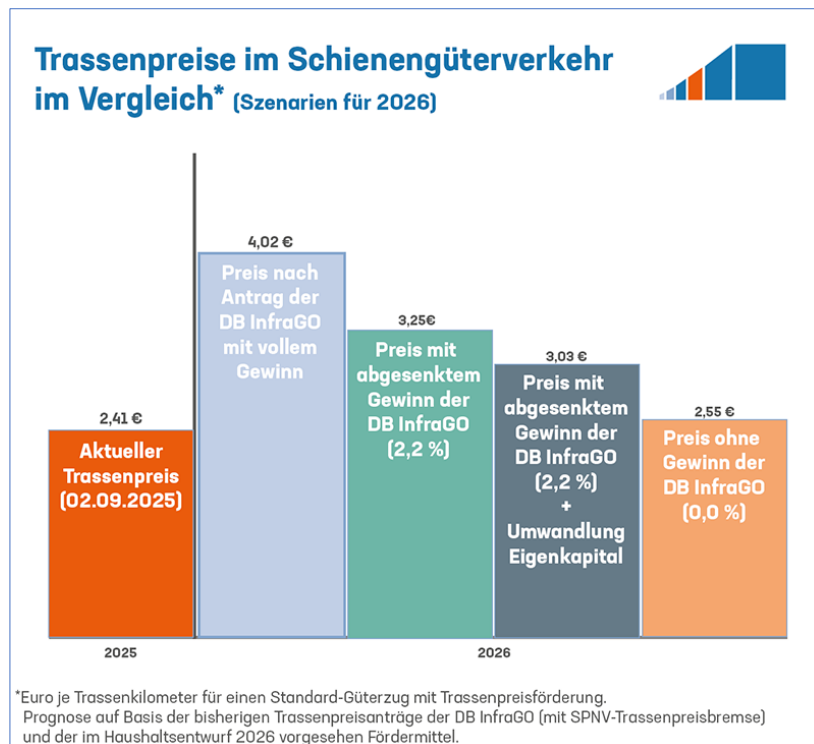
Bei der anstehenden Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses am Donnerstag und den Beratungen von Bundestag und Bundesrat zum „Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs“ entscheidet sich, wie stark die Trassenpreise im Dezember ansteigen werden – eine Nullrunde ist annähernd möglich. Es geht um nicht weniger als den fairen Wettbewerb zwischen Güterbahnen und Lkw.

Die Uhr tickt: Ohne Eingreifen drohen ab 2026 Trassenpreissteigerungen für Güterbahnen von bis zu 35 Prozent. Damit wäre die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene endgültig gefährdet, es droht Rückverlagerung von Gütern auf die Straße. Selbst mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf, der Anfang August vom Bundeskabinett beschlossen wurde, steigt der Preis noch immer um rund 16 Prozent. Preislich bildet sich eine immer schiefere Ebene zwischen Güterbahn und Lkw. Ursache ist der haushälterische Trick, der Deutschen Bahn Eigenkapital zur Verfügung zu stellen, statt wie üblich Baukostenzuschüsse auszuzahlen, um die Schuldenbremse zu umgehen. Hier könnte allerdings Schlimmeres noch verhindert werden: „Die noch ausstehende Tranche von 4,25 Milliarden Euro Eigenkapital darf nicht wie geplant ausgezahlt werden. Stattdessen sollte sie in der Bereinigungssitzung zum Haushalt 2025 in trassenpreisneutrale Baukostenzuschüsse umgewandelt werden“, sagt Neele Wesseln, Geschäftsführerin der GÜTERBAHNEN. Auch der Bundesrechnungshof sprach sich für dieses Vorgehen aus. „Es geht für unsere Mitglieder um jedes Prozent. Die Politiker:innen können die teils selbstverursachten Kollateralschäden noch verhindern.“

Zusätzlich hat die Politik die Chance, den Gewinnanspruch der DB InfraGO vollständig zu streichen. Dazu müssten Bundestag und Bundesrat in den kommenden Wochen die Möglichkeiten des aktuellen Gesetzgebungsverfahrens zur Senkung des Trassenpreisanstiegs nutzen und die Eigenkapitalrendite auf 0,0 Prozent begrenzen – nicht wie bisher im Entwurf vorgesehen auf lediglich ca. 2,2 Prozent. Damit würde erstmalig eine Gleichbehandlung aller Verkehrsträger erreicht – weder die Autobahn GmbH noch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hatten je den Auftrag, einen üppigen Gewinn mit der Infrastruktur zu erwirtschaften: „Mit dem vollständigen Aussetzen des Gewinnanspruchs wäre eine Nullrunde bei den Trassenpreisen möglich. Verlagerung zurück auf die Straße würde vermieden werden – mit Folgen für Klima und Verkehrssicherheit,“ so Wesseln.

Gleichzeitig fordert Wesseln eine grundsätzliche Reform des Trassenpreissystems: „Wir brauchen einen Perspektivwechsel: Nicht immer mehr Fördergelder, um den Trassenpreis

künstlich zu senken, sondern einen Trassenpreis, der von vornherein wettbewerbsfähig ist. Erst wenn die Schiene preislich mithalten kann, wird sie ihren Anteil am Verkehr weiter ausbauen.“



Langfristig sehen DIE GÜTERBAHNEN den Bund in der Pflicht, ein neues, wachstumsorientiertes Trassenpreissystem einzuführen: weg von der Einnahmenmaximierung der DB InfraGO, hin zu einem grenzkostenbasierten Modell, das planbar, stabil und gemeinwohlorientiert ist (mehr dazu [hier](#)). Eine solche Reform würde jedoch frühestens 2028 greifen.