

Berlin, 28. Januar 2026

Wieder droht der Preisschock: Trassenpreise könnten Ende 2026 um 37 Prozent steigen

DIE GÜTERBAHNEN sehen Lösung in Schnieders angekündigter Reform und eigenen Vorschlägen

Der Schienengüterverkehr sieht sich in diesem Jahr erneut der Bedrohung durch einen Preisschock ausgesetzt: Die Trassenpreise könnten laut Antrag der DB InfraGO im nächsten Fahrplanjahr um ganze 37 Prozent steigen. Das wären 381 Mio. Euro Zusatzbelastung für die Unternehmen, deren Gesamtumsatz im Jahr rund 7 Mrd. Euro beträgt. DIE GÜTERBAHNEN fordern, die Trassenpreise durch eine Reform langfristig marktverträglich zu gestalten und am Ziel auszurichten, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Dies kann erreicht werden, indem die Preise für 5 Jahre festgelegt und der Start mit zunächst 2 Euro pro Güterzug und Kilometer erfolgt. Verkehrsminister Patrick Schnieder hatte angekündigt, zum 01. Januar 2027 ein reformiertes Trassenpreissystem starten zu wollen, bisher liegt jedoch noch kein Vorschlag vor.

Peter Westenberger, Geschäftsführer der GÜTERBAHNEN: „Der Verkehrsminister muss jetzt seine Ideen präsentieren, sonst droht eine regelrechte Flucht der Verlagerer auf die Straße. Beim gegenwärtigen Preisroulette können die Unternehmen kaum verhandeln und sind nicht wettbewerbsfähig, wenn der Lkw mit stabilen Preisen punkten kann.“

Das [Konzept der GÜTERBAHNEN für ein Gemeinwohl-Trassenpreissystem](#) sieht vor, der Logik bei der Lkw-Maut folgend, die Preise für 5 Jahre festzulegen. Die Ziel-Schienenmaut muss bei den industriellen Endkunden wettbewerbsfähige Preise zum Lkw ermöglichen und darf anfangs nicht höher als 2 Euro pro Kilometer für den Standard-Güterzug liegen. Das wären 0,89 Euro bzw. 31 Prozent weniger als aktuell real gezahlt werden (die Trassenpreisförderung dämpft den realen Preis etwas ab). Der Wert läge damit immer noch etwas höher als von der Europäischen Union empfohlen. Die bisherige Trassenpreisförderung des Bundes könnte im Gegenzug entfallen und Teil einer stabilen Teilfinanzierung von Instandhaltung und Betrieb des Bundes werden.

Westenberger: „Uns geht es nicht darum, einen möglichst günstigen Preis aufzurufen, sondern einen marktgerechten. Güterbahnen wollen auch künftig ihren Beitrag zum Betrieb unserer Infrastruktur leisten.“

Bereits vor einem Jahr drohte ein ähnlicher Preisschock von 35 Prozent Kostensteigerung pro Trassenkilometer im Schienengüterverkehr. Dieser wurde in letzter Minute durch die Regierungsfractionen abgewendet, sodass die Kostensteigerung letztlich 6 Prozent betrug. Um nicht länger auf weitere Last-Minute-Rettungsmissionen angewiesen zu sein, wartet die Branche auf einen ersten Entwurf des bisher schweigsamen Verkehrs-

ministeriums für ein neues Trassenpreissystem, das dann zügig durch Bundestag und Bundesrat beschlossen werden muss, um zum neuen Fahrplanjahr in Kraft zu treten.

