

Neues Eisenbahn-Fahrplanjahr: Trassenpreise steigen um 87,5 Prozent

Keine Zerschlagung der Bahn, sondern klare Strukturen für eine funktionierende Infrastruktur!

Die aktuelle Diskussion um eine vermeintliche „Zerschlagung“ der Deutschen Bahn nimmt in der politischen und medialen Debatte erneut Fahrt auf. Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) stellt klar: Niemand will die Bahn im Sinne von Zerstörung zerschlagen! Wer das Thema wirklich versteht, erkennt, dass die Schieneninfrastruktur und deren zwingende Sanierung eine Aufgabe des deutschen Staates und damit des Bundes sein muss.

Die Bundesregierung plant umfangreiche Finanzierungen für die Schieneninfrastruktur, doch solange Milliardenbeträge in eine Aktiengesellschaft fließen, die aus aktienrechtlichen Zwängen heraus Konzernstrukturen erhalten will und finanzieren muss, werden Fördergelder nur zum Teil zweckgebunden für die Infrastruktur verwendet. Die GDL fordert daher eine klare rechtliche Trennung zwischen der gesamten Schieneninfrastruktur und aktienrechtlich geführten Unternehmen wie der DB AG.

Kein Finanzierungs-Wirrwarr mehr: Steuergelder müssen dort ankommen, wo sie gebraucht werden!

Die aktuelle Struktur der Deutschen Bahn, welche dem Aktienrecht untersteht und daraus folgend eine unüberwindbare Blackbox für alle unterschiedlichen Finanzierungswege kreiert, um eine konzerninterne Gewinnerwartung umzusetzen, führt dazu, dass dringend benötigte Investitionen in das Schienennetz nicht in vollem Umfang dort ankommen, wo sie gebraucht werden. Gewinne aus der Infrastruktur fließen in das Konzerngefüge der DB AG, statt vollständig in die Instandhaltung und den Ausbau des Schienennetzes zu gehen.

Eine rechtlich saubere Trennung zwischen Infrastruktur und DB AG stellt sicher, dass Steuergelder ausschließlich für die Verbesserung und Sanierung der Schienenwege genutzt werden. Dies ist keine „Zerschlagung“ der Bahn, sondern eine Maßnahme zur Sicherstellung der Effizienz und Gemeinwohlorientierung der Infrastruktur.

Ein Auseinanderdividieren der drei Transportparten (Schienengüterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr) ist nicht im Sinne der GDL. Eine solche Aufspaltung zeigt keine durchdachte Verkehrsstrategie, sondern wirkt vielmehr

wie purer Aktionismus, der die dringend notwendigen Reformen und Investitionen nicht voranbringt, sondern behindert.

Trassenpreiserhöhungen untergraben die Verlagerungspolitik

Mit dem neuen Fahrplanjahr erleben wir einen dramatischen Wendepunkt im Schienengüterverkehr: Die DB InfraGO erhöht die Trassenpreise um 16,2 Prozent, während die Trassenpreisförderung des Bundes von 52,5 auf 23,5 Prozent gekürzt wird. Das bedeutet eine effektive Steigerung der real gezahlten Preise um 87,5 Prozent – von 1,52 Euro auf 2,85 Euro pro Zugkilometer für Standard-Güterzüge nach Ermittlungen von DIE GÜTERBAHNEN – Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE).

Hauptverantwortlich für diesen Kostenschock ist die Bundesregierung, die es in drei Jahren Ampel-Regierung versäumt hat, das Trassenpreissystem zu reformieren. Stattdessen beschleunigen Eigenkapitalzuführungen für die DB-Infrastruktur-Investitionen den Preisanstieg enorm, was insbesondere für den Schienengüterverkehr verheerende Folgen hat. Die GDL wie auch DIE GÜTERBAHNEN – Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V. – schlagen daher eine sofortige Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes vor, um den Gewinnanspruch der DB InfraGO zu begrenzen oder auszusetzen, bis ein nachhaltiges Trassenpreissystem etabliert ist.

Politische Glaubwürdigkeit steht auf dem Spiel

Die derzeitige Preisexplosion macht den politisch gewollten und dringend notwendigen Schienengütertransport zunehmend unwirtschaftlich. Kunden werden sich vermehrt nach Alternativen umsehen, was zu einer weiteren Verlagerung auf die Straße führt – genau das Gegenteil dessen, was die Verkehrspolitik erreichen wollte. Der Bundestag hat jetzt die Chance, durch eine kurzfristige Gesetzesänderung die Kosten zu stabilisieren und eine weitere Eskalation zu verhindern.

Die Bundesnetzagentur verhandelt derzeit die Preisgestaltung für das Fahrplanjahr 2026, bei der eine weitere drastische Erhöhung auf bis zu 4,23 Euro pro Zugkilometer droht. Sollte der Bundestag nicht handeln, bedeutet dies nahezu eine Verdreifachung der Trassenpreise innerhalb von zwei Jahren.

Daher fordert die GDL die sofortige Einführung einer Notfallmaßnahme zur Begrenzung der Trassenpreissteigerungen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu sichern.

Die GDL hat klare Vorschläge, um diese Problematik anzugehen. Es ist entscheidend, dass der Gewinnanspruch der DB InfraGO, der im Eisenbahnregulierungsgesetz festgeschrieben ist, bis zu einer grundlegenden Reform des Trassenpreissystems abgeschafft, zumindest begrenzt, im besten Fall jedoch zweckgebunden in den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzes zurückgeführt wird.

„Der Bundestag muss diese Gesetzesänderung zügig in Angriff nehmen, um die Unternehmen ab 2026 vor weiteren akuten finanziellen Schäden zu schützen. Gibt es bis dahin keine Anpassungen, bleibt nur die Möglichkeit, die Unternehmen über eine erhöhte Trassenpreisförderung zu entlasten“, fordert Mario Reiß. Die Verantwortung der Politik ist unmissverständlich: „Wir müssen sicherstellen, dass die hohen Kosten nicht auf den Schultern derjenigen lasten, die täglich für den Schienenverkehr arbeiten. Nur durch

klare Strukturen und Transparenz kann die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland gesichert werden.“