

Offener Brief

*Ein Appell der Schienengüterverkehrsbranche
an Politik und Bahnmanagement*

an:

Patrick Schnieder, Bundesminister für Verkehr
Evelyn Palla, Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn

29.10.2025

Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße

Rettet den Kombinierten Verkehr!

Sehr geehrter Herr Schnieder
Sehr geehrte Frau Palla,

der Kombinierte Verkehr war über viele Jahre der Wachstumstreiber des Schienengüterverkehrs – ein Hoffnungsträger für eine erfolgreiche Klima- und Verkehrspolitik. Von der Straße auf die Schiene – das schien selbstverständlich, mit jährlichen Wachstumsraten von drei bis sieben Prozent.

Doch damit ist nun Schluss. Nach Jahren des schleichenden Verfalls der Bahninfrastruktur ist die Performance des Güterverkehrs miserabel, die Zuverlässigkeit im Keller, die Produktionskosten explodieren durch Zugausfälle, Umleitungen und Verspätungen.

Und jetzt kommen auch noch die **Korridorsanierungen** – zusätzlich zu den vielen bestehenden Baustellen, Störungen und Engpässen. Für die jeweils sechsmonatigen Vollsperrungen werden Umleitungen in Aussicht gestellt, deren wirtschaftliche Tragfähigkeit ungewiss ist. Erfahrungen aus bisherigen Bauphasen zeigen, dass mit **Einschränkungen wie kürzeren Zügen, güterverkehrsuntauglichen Streckenprofilen oder deutlich längeren Laufwegen** zu rechnen ist. Solche Bedingungen gefährden die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs auf der Schiene und führen zu Zugausfällen und Verkehrsverlagerungen auf die Straße.

Hinzu kommen **stetig steigende Kosten für die Bahnnutzung**. Seit 2023 sind die Trassenpreise um 19% gestiegen, für 2026 ist mit weiteren Erhöhungen zwischen 25 und 35% zu rechnen. Strafzahlungen für kurzfristige Stornierungen werden erhoben – auch wenn viele Stornierungen direkte Folge der schlechten Netzqualität sind. Selbst das Abstellen von Bahnwagen verursacht inzwischen erhebliche Kosten – jene Wagen, die mangels Wettbewerbsfähigkeit außer Betrieb genommen werden müssen.

Das Ergebnis: **Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene schwindet**. Während die Bahnpreise steigen, bleiben die Kosten der Straße stabil oder sinken. Kein Wunder, dass selbst langjährige Kunden dem Kombinierten Verkehr den Rücken kehren. Täglich erfahren wir von **Rückverlagerungen auf die Straße** – ein Prozess, der sich schnell und kaum reversibel vollzieht. Wer einmal neue Lkw beschafft und Fahrer eingestellt hat, bleibt meist dauerhaft dort.

Bereits heute ist der Trend sichtbar und dokumentierbar. Auf der Rheintalachse via Schweiz ging der Kombinierte Verkehr in den vergangenen Jahren um 7,6 % zurück, während der Straßengüterverkehr um 7,2 % zunahm, was eine Rückverlagerung von 86.000 Lkw bedeutet. Für die kommenden Jahre rechnen wir – infolge der Korridorsanierung – mit **einem Rückgang der Schienengüterverkehrskapazität um 20 bis 30 %** und mit Hunderttausenden zusätzlichen Lkw-Fahrten. Allein auf den großen alpenquerenden Korridoren via Österreich und Schweiz sind **das rund 500.000 zusätzliche Lkw-Sendungen** – mit mehr Emissionen, mehr Staus und höherem Unfallrisiko.

Die Rückverlagerung auf die Straße würde die über Jahrzehnte hinweg vom Bund getätigten Investitionen in eine **moderne Terminalinfrastruktur** – im Rahmen der Richtlinie für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs – **ad absurdum** führen.

Auch die erheblichen europäischen Investitionen in die Schieneninfrastruktur, etwa in den Gotthard- oder den Brenner-Basistunnel, **würden mittel- bis langfristig entwertet**. Diese Projekte wurden im Vertrauen darauf realisiert, dass die Bundesrepublik Deutschland als wichtiger Wirtschaftsstandort und Transitkorridor die dafür notwendigen Kapazitäten bereitstellt und – damit einen wesentlichen Beitrag zur **Wettbewerbsfähigkeit Europas im globalen Vergleich**, insbesondere gegenüber Asien, leistet.

Unsere Forderungen – Rettet den Kombinierten Verkehr!

Die Gleichgültigkeit der Verkehrspolitik gegenüber dem Kombinierten Verkehr ist **besorgniserregend**. Dabei ist eine funktionierende Logistik die Lebensader der deutschen Industrie. Wir fordern kurzfristige und mittelfristige Maßnahmen, um den drohenden Rückbau des Schienengüterverkehrs zu stoppen:

- **Nullrunde bei den Trassenpreisen für 2026**
Eine Sofortmaßnahme mit Signalwirkung. Was für den Personenfernverkehr möglich ist, muss auch für den Güterverkehr gelten. Unterschiedliche Behandlung der Verkehrssparten widerspricht dem Prinzip der Diskriminierungsfreiheit.
- **Kapazitätsgarantie von mindestens 90 % der heutigen Transportleistung**
Bei allen Korridorsanierungen und längeren Baustellen.
- **Ertüchtigung geeigneter Umleiterstrecken**
Gleiche Parameter für Zuglänge, Zuggewicht und Zugprofil wie auf den Hauptachsen.
- **Trassenvergabe bei Engpässen nach Marktanforderung**
Berücksichtigung von Profil, Zuglast und Vertaktung, um möglichst viele Transporte auf der Schiene zu halten.
- **Betriebserschwerungszulage für minderwertige Trassen während der Korridorsanierungen**
Zur Unterstützung von Verbindungen, die andernfalls eingestellt werden müssten. Mit Finanzierung etwa über die CO₂-Maut.
- **Aussetzung der Stornierungsentgelte**
Bis zur Wiederherstellung einer akzeptablen Netzqualität.

Sehr geehrter Herr Schnieder, sehr geehrte Frau Palla,

wir können nicht länger so tun, als sei alles in Ordnung. Auf dem Spiel steht die Versorgungssicherheit der Industrie, die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland, die Klimaziele – und für viele Unternehmen schlicht das wirtschaftliche Überleben.

Wir stehen bereit, gemeinsam mit Ihnen Lösungen zu erarbeiten, die den Sanierungsbedarf der Infrastruktur mit den Anforderungen der Logistik in Einklang bringen. **Unser Anspruch ist es, den Kombinierten Verkehr als Rückgrat einer nachhaltigen, leistungsfähigen und klimafreundlichen Logistik weiterzuentwickeln – im Interesse von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt.** Die Branche ist bereit, ihren Beitrag zu leisten

Retten wir den Kombinierten Verkehr.

Mit freundlichen Grüßen

**Unternehmen und Verbände
des Schienengüterverkehrs und des Kombinierten Verkehrs**

ERFA European Rail Freight Association
Fermerci
Hupac
Kombiverkehr
SGKV Studienges. Kombierter Verkehr
TX Logistik
UIRR Union International Rail Road

Dirk Stahl, Präsident
Giuseppe Rizzi, Geschäftsführer
Michail Stahlhut, CEO
Armin Riedl, Geschäftsführer || **Heiko Krebs**, Geschäftsführer
Clemens Bochynek, Geschäftsführer
Albert Bastius, COO || **Dirk Steffes**, CSO
Ralf-Charley Schultze, Geschäftsführer