Pressemitteilung

DIE GÜTERBAHNEN
Weil Gut auf der Schiene besser ist.

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

Berlin, 22. September 2025

Wettbewerb sichert Zukunft der Schiene

mofair und DIE GÜTERBAHNEN präsentieren 9. Wettbewerber-Report Eisenbahnen

Auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten beweisen die Wettbewerbsbahnen ihre Stärke – sogar mit steigender Leistung. Aber auch in der Politik ist die Botschaft angekommen, dass die Situation auf der Schiene zur Wachstums- und Verlagerungsbremse wird, denn nur wo fairer Wettbewerb stattfindet, läuft es besser. Die Bundesregierung muss sich dieses Kredo für die Umsetzung ihrer Bahnstrategie zu Herzen nehmen.

mofair und DIE GÜTERBAHNEN stellen heute Abend ihren 9. Wettbewerber-Report Eisenbahnen in Berlin vor. Trotz schwächelnder Konjunktur, steigender Kosten und einer zaudernden Bundesregierung können die Verbände eine positive Bilanz für die Wettbewerbsbahnen in Deutschland ziehen.

Wachstum trotz Widrigkeiten: Wettbewerb trägt die Schiene

Die Zahl der Güterbahnen steigt – statt der oft beschworenen Konsolidierungswelle und der Vorstellung, dass der Wegfall von beispielsweise Kohletransporten zu einem Bedeutungsverlust des Schienengüterverkehrs führt, zeigt sich eine lebendige Branche. Sie punktet durch Qualität und Flexibilität bei den Kunden aus Industrie und Handel. Diese setzen zunehmend auf die Wettbewerber, die aufgrund der drohenden Konsolidierung der DB Cargo in den kommenden Jahren wohl noch mehr Verkehre und damit Verantwortung übernehmen werden – und können.

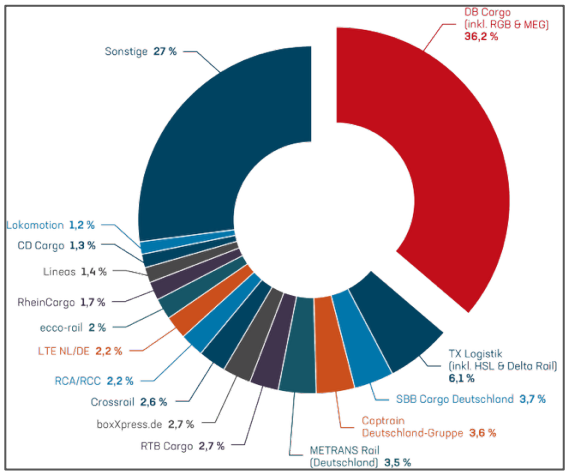
Henrik Würdemann, Vorstandsvorsitzender der GÜTERBAHNEN: „Unternehmergeist entfaltet sich, wenn Wettbewerb funktioniert. Seit 1996 wurde die Verkehrsleistung im Güterverkehr auf der Schiene mehr als verdoppelt. Dafür sind ausschließlich die nicht zur DB gehörenden Wettbewerber verantwortlich. Die Branche zeigt sich unnachgiebig und unbeeindruckt davon, welche eisenbahntypischen Industrien möglicherweise wegfallen könnten und sehen auch nicht ihren Ausweg in immer höheren Subventionen. Wettbewerb, der auf Leistung setzt, ist nicht immer bequem – doch er ist die Voraussetzung dafür, dass die politisch und gesellschaftlich gewollte Verkehrsverlagerung auf die Schiene stattfindet."

Irritiert zeigen sich die Verbände davon, dass in der heute morgen vorgestellten Bahnstrategie der Wettbewerb vor allem in Form eines „diskriminierungsfreien Zugangs zum Schienennetz" vorkommt. Damit wird ein Problem adressiert, das weitgehend der Vergangenheit angehört. Schnieder hätte stattdessen seine Schienenpolitik konsequent anbieterneutral und wettbewerbsfreundlich formulieren müssen. Die Fixierung auf die DB greift zu kurz. Nähme der Bund seine Verantwortung für die Schieneninfrastruktur und den gesetzlichen Rahmen wahr, könnte er die Qualitätsthemen bei der Eisenbahn – wie bei allen anderen Verkehrsmitteln – getrost den im Wettbewerb stehenden Unternehmen überlassen.

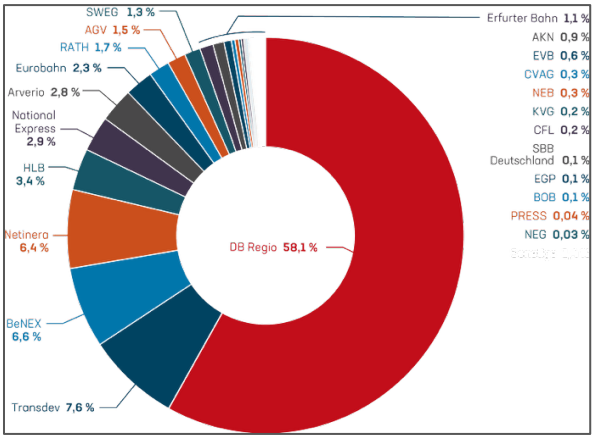
Pressekontakt DIE GÜTERBAHNEN:
Daniela Morling | Leiterin Kommunikation
Mobil: + 49 151 555 081 83
morling@netzwerk-bahnen.de

Pressekontakt mofair:
Dr. Matthias Stoffregen | Geschäftsführer
Tel.: + 49 30 509 313 041
matthias.stoffregen@mofair.de

Entscheidend für den Wettbewerb sind heute andere Themen wie die fehlende Transparenz der DB InfraGO, die Betriebsqualität und Kommunikation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen.



Im Personennahverkehr zeichnet sich ein ähnliches Bild: Trotz Rahmenbedingungen in den Ausschreibungen, die ein Update ins Jahr 2025 brauchen und einer neuen Situation durch das Deutschlandticket steigt der Marktanteil der Wettbewerber weiter leicht an.



Der Wettbewerb im Fernverkehr lässt jedoch weiterhin zu wünschen übrig. Die vergangene Legislaturperiode war eine verlorene Zeit für den Wettbewerb im SPFV – dass dieser auch auf den Hauptstrecken mehr Angebot und günstigere Preise bringt, zeigen Beispiele aus einer Reihe europäischer Staaten. Währenddessen hat die Politik in Deutschland es nicht geschafft, bessere Rahmenbedingungen auch in Deutschland zu schaffen. Angesichts der Schwäche der DB Fernverkehr ist es umso dringlicher, ein passendes Marktmodell für den Deutschlandtakt zu schaffen und die großen Portale auch für den Vertrieb von Fahrausweisen der Wettbewerbsbahnen zu öffnen. Versuche der DB AG, bis in die Dreißigerjahre hinein einen Großteil der Kapazitäten im Netz für die DB Fernverkehr zu sichern, sind kontraproduktiv.

Pressekontakt DIE GÜTERBAHNEN:
Daniela Morling | Leiterin Kommunikation
Mobil: + 49 151 555 081 83
morling@netzwerk-bahnen.de

Pressekontakt mofair:
Dr. Matthias Stoffregen | Geschäftsführer
Tel.: + 49 30 509 313 041
matthias.stoffregen@mofair.de

Martin Becker-Rethmann, Präsident von mofair: „Dass der Wettbewerb auf der Schiene zum Wohle aller wirkt, zeigt sich auch im Schienenpersonenverkehr. Im Nahverkehr bekommen die Bürgerinnen und Bürger mehr Zugkilometer in attraktiven Fahrzeugen je Euro Steuergeld und im Fernverkehr sinken durch den Wettbewerb zudem die Ticketpreise. Wichtig ist nun, das Erfolgsmodell im Nahverkehr durch ein Update der Rahmenbedingungen zu sichern und den Wettbewerb im Fernverkehr durch geeignete Rahmenbedingungen noch auszubauen. Ein Blick ins europäische Ausland zeigt, was möglich ist, wenn die Wettbewerbsbahnen faire Bedingungen vorfinden."

Wettbewerb zwischen Schiene und Straße: Ein ungleicher Kampf

Die Analyse des Wettbewerber-Reports macht deutlich: Wo über Jahrzehnte eine Wettbewerbsverzerrung herrschte, lässt sie sich nicht mal eben abstellen. Das Straßennetz, wenngleich ebenfalls sanierungsbedürftig, wurde im Vergleich zur Schiene deutlich stärker ausgebaut. Noch heute und trotz Sondervermögen fließen mehr Investitionen in die Straße als in die Schiene. Höhere Trassenpreise und damit letztlich höhere Preise für die Endkunden (verladende Wirtschaft und Fahrgäste) sind im Moment das größte Hemmnis auf dem Weg zu fairem Wettbewerb der Verkehrsträger.

Allen Verkehrsarten ist gemein, dass sie enorm unter der – trotz im Fernverkehr europaweit höchster Trassenpreise – miserablen Infrastrukturqualität leiden. Neben den Investitionen in die Schiene bedarf es vor allem einer besseren Performance der Infrastrukturbetreiberin InfraGO, um die Schiene weiterhin Teil der Lösung statt Teil des Problems werden zu lassen. Stellwerke müssen ausreichend besetzt, Baustellen ordentlich und fristgemäß kommuniziert werden – zum Wohl aller Fahrgäste und der verladenen Wirtschaft.

Henrik Würdemann, Vorstandsvorsitzender der GÜTERBAHNEN: „Die Schiene zeigt täglich, dass sie trotz Schwierigkeiten Großes leisten kann, doch das Potenzial zur Verkehrsverlagerung wird eingeschränkt bleiben, wenn die Straße künstlich attraktiver gehalten wird. Das betrifft unter anderem das Problem der steigenden Trassenpreise, während die Lkw-Maut stabil bleibt. Was wir brauchen, ist ein politisches Bekenntnis zum fairen Wettbewerb, der Perspektiven schafft, statt hier anzuschieben und woanders zu bremsen."

Martin Becker-Rethmann, Präsident von mofair: „Die Wettbewerbsbahnen im Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr werden auch in Zukunft als kritische, aber konstruktive Ansprechpartner für Gesellschaft und Wirtschaft, Politik und Branche zur Verfügung stehen. Wir sind bereit, uns den Herausforderungen zu stellen und auch weiterhin unseren Anteil zu leisten, damit die Schiene ein Verkehrsträger mit Zukunft ist."

Lob gibt es von den Verbänden dafür, dass mit dem Sondervermögen mehr Geld in die unterfinanzierte Schieneninfrastruktur fließen kann. Sie weisen jedoch darauf hin, dass nicht nur Sanierungen Teil der Lösung sind, sondern durch Neu- und Ausbau schlicht auch Kapazität hinzugewonnen werden muss, damit künftiges Wachstum auch abgefahren werden kann. Zudem darf das Sondervermögen keine regulären Schienenhaushaltsmittel ersetzen, während gleichzeitig der Straßenneubau beschleunigt werden soll.

Pressekontakt DIE GÜTERBAHNEN:
Daniela Morling | Leiterin Kommunikation
Mobil: + 49 151 555 081 83
morling@netzwerk-bahnen.de

Pressekontakt mofair:
Dr. Matthias Stoffregen | Geschäftsführer
Tel.: + 49 30 509 313 041
matthias.stoffregen@mofair.de