

Digitale Sonder-Verkehrsministerkonferenz

6.8.2026 - Christian Bernreiter | Bayerische Staatsregierung

Trassenpreise: Wenn Bund nicht handelt, drohen drastische Einschnitte beim Angebot im Schienenpersonennahverkehr. Länder suchen weiter das Gespräch mit dem Bund, sind aber bereit, eine gemeinsame Klage gegen neue Trassenpreis-Festsetzung der Bundesnetzagentur zu unterstützen. Der Bund muss seine Wasserstraßen für Niedrigwasser fit machen und niedrigwassergeeignete Schiffe fördern.

Eine digitale Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat am 6. August 2026 unter dem Vorsitz von Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter die Entwicklung der Trassenpreise für den Schienenverkehr in Deutschland und die Niedrigwassersituation an den Bundeswasserstraßen behandelt: Die für Verkehr, Mobilität und Infrastruktur zuständigen Ministerinnen und Minister und Senatorinnen und Senatoren der Länder haben richtungsweisende Beschlüsse gefasst und ein starkes Signal an die Bundesregierung gesendet.

Christian Bernreiter, bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr und Vorsitzender der VMK: „Wir senden heute gemeinsam ein Signal der Geschlossenheit: Die massiven Trassenpreissteigerungen sind so nicht akzeptabel. Da der Bund bisher nicht bereit ist, die Mehrkosten auszugleichen, sind die Länder bei weiterer Weigerung des Bundes gezwungen zu klagen! Für die Länder bedeutet die Entscheidung der Bundesnetzagentur Mehrkosten von mehreren hundert Millionen Euro zusätzlich zur ohnehin bestehenden riesigen Finanzierungslücke. Wir erwarten vom Bund eine vollständige finanzielle Kompensation für die aus den neuen Trassenpreisen resultierenden Mehrbelastungen und eine zügige strukturelle Weiterentwicklung des Trassen- und Entgeltsystems.“

Petra Berg, Ministerin für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz im Saarland: „Die Länder haben heute deutlich gemacht: Der Bund muss die Mehrbelastungen bei den Trassenpreisen vollständig ausgleichen und das System dauerhaft reformieren. Sonst drohen Abbestellungen im Regionalverkehr. Ein Deutschlandticket in der Tasche, aber kein Zug am Gleis wäre ein Offenbarungseid.“

Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: „Damit senden die Länder ein klares Signal: Wir nehmen die Folgen des Klimawandels für unsere Wasserstraßen ernst und handeln gemeinsam. Die Binnenschifffahrt ist ein zentraler Akteur für klimafreundliche Logistik. Der Bund muss jetzt in eine widerstandsfähige Infrastruktur investieren und das Geld für längst beschlossene Maßnahmen freigeben. Außerdem brauchen wir passgenaue Förderinstrumente, um die Flotten zu modernisieren. Nur so sichern wir Versorgung, Wertschöpfung und Arbeitsplätze entlang der großen Bundeswasserstraßen.“

Steffen Schütz, Thüringer Minister für Digitales und Infrastruktur: „Aus Sicht des Freistaats Thüringen bedrohen die erhöhten Trassenpreise für den SPNV eine erfolgreiche Mobilitätswende auf der Schiene wie auch im Nahverkehr insgesamt.“

Dr. Lydia Hüskens, Ministerin für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt: „Die Fläche darf nicht zum Verlierer eines wachsenden Fernverkehrs werden. Was wir brauchen, ist ein ausgewogenes Bahnsystem aus leistungsfähigem Fernverkehr, zuverlässigem Nahverkehr und natürlich einer Schieneninfrastruktur, die allen Verkehrsarten gerecht wird. Wichtigste Voraussetzung eine tragfähige Finanzierung des Schienenverkehrs. Der Bund hatte die nun für

ungültig erklärte Trassenpreisbremse eingeführt, um eine Erhöhung der Zahlungen an die Länder zu vermeiden. Da die Länder und Kommunen die Mehrkosten nun aber nicht schultern können, ist eine Übernahme dieser Lasten durch den Bund alternativlos. Andernfalls wären Steigerungen der Ticketpreise und Kürzungen im Angebot erforderlich. Der ÖPNV hat sich gerade mit dem Deutschlandticket zu einer tragenden Säule im Verkehrssystem entwickelt. Aber sie ist deutlich unterfinanziert. Ein größeres Engagement des Bundes ist hier gerade für den Verkehr auf der Schiene überfällig. Das zunehmende Niedrigwasser zeigt, dass Wasserstraßen, Flotte und Logistikketten angepasst werden müssen. Wir begrüßen, dass die Verkehrsministerkonferenz dabei die Binnenschifffahrt insgesamt in den Blick nimmt und die Debatte nicht auf Rhein und Donau verengt. Auch das Wasserstraßensystem im Elbegebiet einschließlich des Mittellandkanals und des Elbe-Seitenkanals ist für unsere wirtschaftliche Entwicklung und Versorgungssicherheit von großer Bedeutung. Wir stehen zu dem Ziel, zwischen der tschechischen Grenze und Geesthacht an 345 Tagen im Jahr eine Fahrrinntiefe von 1,40 Metern zu erreichen. Die im Gesamtkonzept Elbe vereinbarten Maßnahmen zur Niedrigwasseroptimierung müssen zügig geplant, finanziert und umgesetzt werden. Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss die Leistungsfähigkeit des Wasserstraßensystems sichern und zugleich die natürlichen Funktionen der Elbe bewahren.“

Die Bundesnetzagentur hat Ende Juli neue Trassenpreise für 2026 festgesetzt, was zu massiven Mehrkosten für die Länder und Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) führen würde. Die VMK hat daher das einstimmige Signal gesendet, gemeinsamen gegen die Trassenpreis-Festsetzung der Bundesnetzagentur vorzugehen. Die VMK erwartet vom Bund eine vollständige finanzielle Kompensation für die aus den neuen Trassenpreisen resultierenden Mehrbelastungen der Länder und Aufgabenträger noch im laufenden Jahr, beispielsweise über eine entsprechende Anhebung der Regionalisierungsmittel. Drohende Abbestellungen müssen abgewendet werden. Die VMK fordert erneut eine zügige strukturelle Weiterentwicklung des Trassen und Entgeltsystems, zum Beispiel auf Basis des Grenzkostenprinzips, die keine zusätzlichen finanziellen Belastungen für die Länder und Aufgabenträger zur Folge hat. Die VMK betont, dass ein Nichthandeln der Bundesregierung langfristig zu einer Verringerung des Verkehrsangebotes und somit einer schlechteren Mobilität für Bürgerinnen und Bürger führen wird. Dadurch wird eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt: Wenn weniger Züge auf dem Schienennetz fahren, verteilen sich die Infrastrukturkosten auf weniger Zugfahrten, so dass sich die Trassenpreise pro Zugkilometer weiter erhöhen würden. Das verteuert den SPNV und kann weitere Angebotskürzungen auslösen. Auch auf der Einnahmenseite wird es bei einem deutlich schlechteren Angebot zu sinkenden Absatzzahlen und damit langfristig auch zu einem Anstieg der Ticketpreise kommen.

Die VMK stellt fest, dass die aktuelle extreme Niedrigwassersituation an den Bundeswasserstraßen eine außerordentliche Herausforderung für die ohnehin angespannte Güterverkehrssituation in Deutschland ist. Die für die Wirtschaft enorm wichtige Binnenschifffahrt auf den Bundeswasserstraßen kann derzeit nur sehr eingeschränkt oder gar nicht mehr stattfinden. Das bedroht etablierte Lieferketten und stellt eine zusätzliche Belastung der Wirtschaft und der Verbraucherinnen und Verbraucher dar. Die VMK begrüßt daher, dass der Bundesminister für Verkehr eine Expertengruppe/Task-Force „Niedrigwasser“ zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der Binnenschifffahrt und der damit in Zusammenhang stehenden Logistikketten einberufen hat und erwartet die enge Einbindung der Bundesländer. Die VMK erwartet die vom Bund zugesagte beschleunigte Umsetzung der Bundesverkehrswegeplanmaßnahmen an Bundeswasserstraßen, die zeitnah geeignet sind, die Befahrbarkeit auch in Niedrigwassersituationen zu verbessern. Der Bund wird aufgefordert, die erforderlichen Planungskapazitäten bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorzuhalten und für baureife Planungen die notwendigen Mittel zur Umsetzung zur Verfügung zu stellen. Die VMK fordert den Bund auf, ein nationales oder ein europäisches Förderprogramm für niedrigwassergeeignete Schiffe vorzulegen.

Die Beschlüsse finden Sie im Lauf der nächsten Tage auf der Homepage der VMK:
<https://www.verkehrsministerkonferenz.de>

<https://www.bayern.de/digitale-sonder-verkehrsministerkonferenz>