Gemeinsame Pressemitteilung

22. Marktplatzveranstaltung von DSLV und VDV

Speditionen und Eisenbahnverkehrsunternehmen wollen Kombinierten Verkehr wieder auf die Erfolgsspur bringen

Siegburg, 7. Mai 2026. Der Abschwung des Kombinierten Verkehrs (KV) steht im Mittelpunkt der 22. gemeinsamen Marktplatzveranstaltung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie des DSLV Bundesverbands Spedition und Logistik am 6. und 7. Mai in Siegburg. 180 Teilnehmer aus Speditionen, verladender Wirtschaft, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Politik diskutieren beim diesjährigen Branchentreffen, wie der KV als Hebel der Güterverlagerung aus seiner Stagnation herausgeführt werden kann.

Einigkeit besteht darüber, dass die aktuellen Rahmenbedingungen die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und insbesondere des Kombinierten Verkehrs erheblich erschweren. Neben anhaltenden Finanzierungsdefiziten führt das unzureichend koordinierte Baugeschehen im Schienennetz zu Einschränkungen in der Betriebsqualität und Zuverlässigkeit.

2025 sank das Transportaufkommen im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene um zwei Prozent gegenüber dem Vorjahr – entgegen der Wachstumsprognose des Bundesamts für Logistik und Mobilität. Für 2026 wird nun ein weiteres Minus von 0,5 Prozent prognostiziert. Damit droht der KV seine Rolle als Wachstumstreiber des Schienengüterverkehrs einzubüßen, warnen der VDV und der DSLV.

Die hohen und kurzfristig steigenden Trassenpreise belasten die Planbarkeit für alle Marktakteure erheblich. Zwar entfällt mit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Trassenpreisbremse die rechtliche Grundlage einer Regelung, die bislang zu überproportionalen Preissteigerungen im Schienengüterverkehr beigetragen hat. Doch gleichzeitig nutzt die DB InfraGO den erweiterten Spielraum, um höhere Entgelte zu beantragen. Auch wenn die Trassenpreise im Schienengüterverkehr für 2025 und 2026 rückwirkend sinken, bleibt der Kostendruck mittel- und langfristig bestehen oder nimmt sogar zu. Politische Gegenmaßnahmen und eine grundlegende Reform sind daher nicht länger aufschiebbar.

Handlungsbedarf sehen der VDV und der DSLV auch bei der gezielten Förderung des Kombinierten Verkehrs. Die derzeitige Mittelausstattung in der KV-Förderrichtlinie reicht nicht aus, um die notwendige Verkehrsverlagerung wirksam anzureizen. Dies muss im Haushalt 2027 korrigiert

Pressekontakt:

Polina Zavadska
Leiterin Kommunikation und Medien

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: Presse@dslv.spediteure.de

werden, mahnen die Verbände an. Außerdem müssen administrative Verfahren vereinfacht und Förderzugänge beschleunigt werden.

„Die enge Zusammenarbeit zwischen Speditionen und Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sich bewährt. Der Wille, mehr Güter auf die Schiene zu bringen, ist auf beiden Seiten vorhanden. Doch sprunghaft steigende Trassenpreise, Kapazitätsengpässe und chronisch unterfinanzierte Förderprogramme erschweren Investitionen sowie verlässliche Kalkulation und langfristige Planungen für Speditionshäuser. Eine umfassende Trassenpreisreform und der konsequente Abbau bürokratischer Hürden an allen Berührungspunkten mit dem System Schiene sind überfällig“, erklärte Niels Beuck, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des DSLV.

„Leistungsfähiger Kombinierter Verkehr erfordert ausreichende Netzkapazitäten, eine bessere Abstimmung von Baumaßnahmen sowie schnellere und einfachere Förderverfahren. Gleichzeitig müssen Investitionen in Terminals und Umschlaganlagen gezielt gestärkt werden. Nur mit einer insgesamt leistungsfähigeren Infrastruktur kann die Schiene zusätzliche Verkehre aufnehmen und ihre Stärken im Kombinierten Verkehr ausspielen“, so Joachim Berends, VDV-Vizepräsident.

DSLV und VDV fordern die Bundesregierung auf, die Förderung des KV im Haushalt 2027 deutlich aufzustocken, das Trassenpreissystem auf Basis eines Grenzkostenmodells zu reformieren sowie die Schieneninfrastruktur überjährig und verlässlich zu finanzieren.

Die Marktplatzveranstaltung von DSLV und VDV findet seit 2002 jährlich in Siegburg statt und hat sich als Plattform für den direkten Austausch zwischen den Akteuren des Schienengüterverkehrs etabliert.

Über den DSLV:

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 15 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 2.500 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Oktober 2025). Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Über den VDV:

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen. Branche und Branchenverband sorgen für mehr klimaschonende Beförderung und Transport von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr.

Die Mitgliedsunternehmen des VDV spielen eine entscheidende Rolle für den Wirtschaftsstandort Deutschland und bei der Lösung verkehrlicher Herausforderungen. Nachdem die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr pandemiebedingt zurückgegangen waren, steigt die Nachfrage seit dem Jahr 2022 wieder an. Die VDV-Mitgliedsunternehmen befördern jeden Tag 24 Millionen Fahrgäste in Deutschland mit Bus und Bahn und ersparen damit 17 Millionen Autofahrten. Im Jahr 2022 transportierten die VDV-Unternehmen im öffentlichen Schienengüterverkehr 360 Millionen Tonnen Güter. Das ersetzt am Tag rund 60.000 voll beladene Lkw auf deutschen Straßen. Durch ihre Verkehrsleistung sparten Busse und Bahnen zuletzt zehn Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen ein.