

# Pressemitteilung

---

## **DSLVL sieht Ergänzungsbedarf bei der Bahnstrategie**

### **Speditionen und Logistikunternehmen sind ebenfalls Kunden der Schiene**

**Berlin, 22. September 2025. Der DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik sieht zu wenig richtige Ansätze in den heute vorgestellten Eckpunkten zur Reform der Deutschen Bahn. Die „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ ist aus Sicht der Logistikbranche zu sehr auf den Personenverkehr ausgerichtet. Eine Gesamtstrategie für den Schienengüterverkehr ist ebenso wenig Teil wie ein verbindlicher Umsetzungsmechanismus für die angekündigten Maßnahmen.**

Die drei Säulen der Reformagenda von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder konzentrieren sich überwiegend auf den Personenverkehr. Die Wirtschaft, die leistungsfähige Schienekorridore und Planungssicherheit benötigt, profitiert von der Bahnstrategie lediglich mittelbar – sofern die Maßnahmen greifen.

„Für jeden mit der Bahn transportierten Container oder Lkw-Trailer und für jeden Güterwaggon muss es eine verlässliche Taktung im Schienennetz geben. Doch derzeit ist vor allem die Infrastruktur nicht auf eine Güterverkehrsverlagerung von der Straße ausgerichtet. Kapazitätseinschränkungen, ein kundenfernes Baustellenmanagement, steigende Trassenpreise und schwankende Servicequalität behindern die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs“, stellt DSLVL-Hauptgeschäftsführer Frank Huster fest. Er mahnt:

„Eine Agenda für zufriedene Kunden darf sich nicht auf das Reiseerlebnis, pünktliche ICEs und saubere Bahnhöfe beschränken. Speditionen und Industrieverlader sind auch Kunden der Bahn und müssen auf eine pünktliche, zuverlässige und bezahlbare Schiene vertrauen können“. Doch auf die Frage nach Pünktlichkeitszielen für den Güterverkehr gibt es in der Agenda keine Antwort. „Der Schienengüterverkehr braucht dieselbe politische und operative Aufmerksamkeit wie der Personenverkehr“, fordert Huster. „Ohne ein attraktives Güterverkehrsangebot können die politisch angestrebten Verlagerungsziele nicht erreicht werden“.

#### **Die Einschätzungen des DSLVL zu einzelnen Eckpunkten:**

- Die Sanierung der DB Cargo ist unumgänglich. Ein tiefgreifendes Kostenmanagement darf jedoch nicht zu einer weiteren

#### **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](mailto:Presse@dslv.spediteure.de)

Ausdünnung des Angebots und zu zusätzlichen Qualitätsverlusten führen. DB Cargo muss wieder ein verlässlicher Schienen-Carrier ohne Privilegien im Wettbewerb mit nicht-bundeseigenen Güterbahnen werden.

- Die weitere strukturelle und personelle Entflechtung der DB InfraGO muss der Leistungs- und Qualitätssteigerung des Schienenverkehrs dienen. Die Bereitstellung der Infrastruktur ist eine Gemeinwohlaufgabe und darf nicht auf Gewinnerzielung der DB ausgerichtet sein.
- Trassenpreise dürfen nicht weiter steigen. Bis die für 2027 anvisierte Trassenpreisreform greift, muss der Bund für stabile Nutzerentgelte sorgen.
- Die Maßnahmen zur Zuverlässigkeit im Schienengüterverkehr müssen nicht nur operative Probleme lösen, sondern auch die Kundenkommunikation deutlich verbessern.

Auch für den Güterverkehr müssen in der Schienenpolitik erreichbare Zielmarken gesetzt werden – messbar und zeitgebunden. Die Finanzplanung bis 2029 muss dringend mit einem Infrastrukturfonds für die Schiene verbunden werden, der sich aus Haushaltsmitteln speist und nicht aus den Erlösen anderer Verkehrsträger.

Huster: „Die mit dem Führungswechsel verbundenen Chancen für eine strukturelle Reform des DB-Konzerns müssen eng verbunden werden mit einer klaren politischen Linie zur zukünftigen Ausrichtung des Staatsbetriebs. Die neuen Vorstände der DB AG und der DB InfraGO stehen vor einer Mammutaufgabe – ihnen ist Durchhaltevermögen und viel Erfolg zu wünschen.“

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 131 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2024). Die Mitgliederstruktur des DSLVL 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 DSLVL 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.