

PRESSEMITTEILUNG

## Trassenpreisförderung: Hier irrt der Bundesrechnungshof

**Absenkung der SPFV-Trassenpreise bis zu einer grundlegenden Reform notwendig**

Berlin (17. Dezember 2024):

[Ungenügende Steuerung des DB-Konzerns durch das Bundesverkehrsministerium, keine Wahrnehmung des Bundesinteresses dort, fehlende Eigentümerstrategie, Forderung nach vollständiger Entflechtung der Monopolbereiche des DB-Konzerns](#): Meistens trifft der Bundesrechnungshof in seinen unzähligen Berichten zur größten Bundesbeteiligung und das „beteiligungsführende“ BMDV ins Schwarze. Anders bei seiner Kritik an der Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in den aktuellen „Bemerkungen“.

**mofair-Präsident Martin Becker-Rethmann: „Der Bundesrechnungshof schaut hier einseitig auf einen im Einzelfall schwer nachweisbaren unmittelbaren Klimaschutzeffekt, blendet aber andere Fragen völlig aus: Die in sich absurde Weise, wie Trassenpreise ermittelt werden, die desaströsen Effekte der Infrastrukturfinanzierung durch Eigenkapitalerhöhungen und vor allem den Wettbewerb der Schiene mit der Straße. Wir fordern seit langem eine Umstellung der Trassenpreise auf Grenzkosten zuzüglich einer echten Qualitätskomponente. Bis dahin wird der Markt ohne Trassenpreisförderungen nicht auskommen. Marktaustritte wären für das Klima ungleich schädlicher.“**

Vor wenigen Tagen hat der Bundesrechnungshof seine regelmäßigen [Bemerkungen 24](#) vorgelegt. Fast schon traditionell kommt der Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) nicht gut weg. Im Bereich der Eisenbahn hat [Bemerkung 13](#) Resonanz gefunden. In ihr monieren die Rechnungsprüfer, dass das BMDV im Jahr 2023 insgesamt 87,5 Mio. Euro Fördergelder zur Abfederung der gestiegenen Trassenentgelte im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ausgereicht habe. Erst danach habe es das notwendige Gutachten zur Wirtschaftlichkeit der Förderung in Auftrag gegeben, das ein negatives Ergebnis zeitigte.

Ohne Zweifel ist das Vorgehen der BMDV alles andere als glücklich gewesen. Der Bundesrechnungshof erwähnt aber viele wesentliche Rahmenbedingungen nicht:

- Deutschland hat europaweit die mit Abstand höchsten Trassenpreise, unter anderem auch weil hier zu den „unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs“ noch Vollkostenaufschläge treten, die gut vier Fünftel der Trassenpreise ausmachen.
- Zur Abfederung der pandemiebedingten Fahrgastrückgänge hatte es in den vergangenen Jahren in den eigenwirtschaftlichen Verkehren (Güter- und Fernverkehr)

Trassenpreisförderungen gegeben, die 2023 abgeschmolzen worden sind, auch um ein abruptes Ende mancher Verkehrsleistung zu vermeiden.

- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPfV verdienen derzeit aufgrund der schlechten Rahmenbedingungen kein Geld, wie auch die Bundesnetzagentur in ihrer aktuellen [Marktuntersuchung](#) (S. 61) belegt. - Nur am Rande sei erwähnt, dass der Hauptnutznießer der SPfV-Trassenpreisförderung die bundeseigene DB Fernverkehr AG mit ihrem gut 95 % Marktanteil war.

Durch die verfehlte Politik der Schieneninfrastrukturfinanzierung über Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InFrago werden die Trassenpreise in den kommenden Jahren weiter dramatisch steigen. Jede Milliarde Euro mehr (in den Jahren 2024 bis 2026 sind mehr als 10 Milliarden geplant) bedeuten 2 % höhere Trassenpreise durch Verzinsung und Abschreibung. Hierbei handelt es sich um einen fatalen Irrweg, der auf keinen Fall weiter beschritten werden darf.

Stattdessen muss die neue Bundesregierung eine grundlegende Reform der Infrastrukturfinanzierung und der Infrastrukturbepreisung angehen. Bis dahin ist eine Trassenpreisförderung als Übergangsmaßnahme weiter notwendig.

#### Über mofair:

Der Interessensverband *mofair e.V.* wurde 2005 gegründet. Mitglieder sind die erfolgreichsten in Deutschland im Schienenpersonenverkehr tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerblichen Verkehrsunternehmen.

Der Verband setzt sich für die Vollendung der Marktöffnung auf der Schiene und für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im Eisenbahnverkehr ein. Ziel des Interessenverbandes ist weiterhin die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmarktes unter fairen Rahmenbedingungen, damit sich öffentliche Mobilität zu einem Wachstumsmarkt mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen entwickeln kann.

#### Ansprechpartner für die Presse:

Dr. Matthias Stoffregen  
Geschäftsführer mofair  
+49 (0) 30 50 93 13 04 1  
+49 (0)160 96 90 61 43  
matthias.stoffregen@mofair.de

