DIE GÜTERBAHNEN
Weil Gut auf der Schiene besser ist.

Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

office@netzwerk-bahnen.de
www.die-gueterbahnen.com
www.db-watch.de

Tel: +49 30 53 14 91 47-0

DIE GÜTERBAHNEN (NEE e. V.), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin

Herrn
Martin Kröber, MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, 22. Oktober 2025

Instandhaltungszuschüsse an die DB InfraGO AG und der Trassenpreisanstieg

Sehr geehrter Herr Abgeordneter Kröber,

nach unserem Kenntnisstand hat Ihre Fraktion in der vergangenen Woche einen Antrag gestellt, durch zusätzliche Instandhaltungszuschüsse an die DB InfraGO AG einen Anstieg der Trassenpreise im bevorstehenden Fahrplanjahr 2026 abzufedern. Einen ähnlichen Vorschlag hatte der Finanzvorstand der DB InfraGO AG, Herr Jens Bergmann, bereits in der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses am 13. Oktober unterbreitet. Verbunden ist der Vorschlag mit einem Verzicht auf eine maximale Absenkung des gesetzlichen Gewinnanspruchs der DB AG, der ein maßgeblicher und langfristig wirkender Treiber der Trassenpreise ist. Wir begrüßen ausdrücklich Ihr Engagement, über den aktuellen Gesetzesentwurf zur Abmilderung des Trassenpreisanstiegs hinaus weitere Entlastungen anzustreben und die Instandhaltung des bestehenden Schienennetzes zu verbessern. Gleichwohl halten wir eine Verbindung der beiden Maßnahmen nicht für zielführend.

Die Genehmigung der Trassenpreise für das bevorstehende Fahrplanjahr ist seit mehr als einem halben Jahr überfällig und nur ein schneller Beschluss des o.g. Gesetzes schafft die Voraussetzung dafür, wenigstens zum Fahrplan- und Vertragswechsel Mitte Dezember genehmigte Trassenpreise zu haben. Ob und in welchem Umfang ein zusätzlicher IH-Zuschuss die von der DB InfraGO AG beantragte Trassenpreissteigerung vermindern kann, hängt mindestens von einer zeitgleichen einvernehmlichen Finalisierung des LuFV-Nachtrages ab und ist aus sachlichen und zeitlichen Gründen höchst fraglich.

Eine etwaig erzielte Entlastung wäre darüber hinaus auf den einmaligen Effekt im Jahr 2026 beschränkt. Ohne erneute Zuschüsse würde die DB InfraGO die Trassenpreise im Folgejahr voraussichtlich wieder anheben und die für 2026 geplante Steigerung nachholen. Es ist davon auszugehen, dass die DB InfraGO auch im kommenden Jahr hohe Preissteigerungen androhen wird, damit diese Zuschüsse nicht verloren gehen. Das würde nicht nur den Bundeshaushalt belasten, sondern auch die Unsicherheit über die künftigen Infrastrukturentgelte für die verladene Wirtschaft und die Eisenbahnverkehrsunternehmen fortbestehen lassen. Die Frage, in welchem Umfang IH-Zuschüsse Wirkung im

Netz haben und die Trassenpreise senken, würde zudem nicht gründlich beleuchtet und vereinbart werden.

Zielführender wäre es stattdessen, den laufenden Gesetzgebungsprozess zu nutzen, um den Gewinnanspruch der DB InfraGO bis zu einer grundlegenden Reform des Trassenpreissystems, wie von uns vorgeschlagen, befristet auszusetzen. So ließen sich Trassenpreisanstiege ohne zusätzliche Finanzierungsverpflichtungen für den Bund vermeiden. Da eine im Jahr 2026 erzielte Dividende erst 2027 ausgeschüttet würde, entstünde für den aktuellen Haushalt durch den Verzicht auf die Rendite keine Mehrbelastung.

Wesentlich bleibt, dass der Gesetzesentwurf zur Abmilderung der Trassenpreise schnellstmöglich verabschiedet wird und die Verhandlungen über einen möglichen LuFV-Nachtrag nicht zu Verzögerungen führen. Andernfalls droht ein Anstieg der Trassenpreise im Schienengüterverkehr um bis zu 24 Prozent – bei gleichzeitig sinkender Netzqualität. Das wäre ein fatales Signal für die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Sektors.

Wir bitten Sie zu dieser Thematik um eine kurzfristige Antwort bzw. einen thematischen Austausch hierzu.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Westenberger
Geschäftsführer

Neele Wesseln
Geschäftsführerin