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

An die Mitglieder des
Verkehrs- und des Haushaltsausschusses im Deutschen Bundestag

Berlin, 28. Oktober 2025

Renditeverzicht ohne Haushaltsrisiko: Wie stabile Trassenpreise möglich werden

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bundestag und Bundesrat beraten in den kommenden Wochen über das Gesetz zur Abmilderung des Trassenpreisanstiegs des Bundes – eine Entscheidung von großer Tragweite für die Zukunft des Schienengüterverkehrs. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf (Bundestagsdrucksache 21/1499) soll die erwartete Dividende aus der bundeseigenen Schieneninfrastruktur und der damit verbundene Gewinnanspruch der DB InfraGO AG abgesenkt werden. Diese Maßnahme reicht jedoch nicht aus – die Trassenpreise würden weiterhin stark ansteigen. Notwendig ist es stattdessen, die Gewinnerwirtschaftung im laufenden Gesetzgebungsprozess bis zu einer grundlegenden Reform des Trassenpreissystems vollständig auszusetzen.
Wir appellieren daher an den Deutschen Bundestag: Verzichten Sie auf die bundesseitige Dividende aus den Trassenpreisen und setzen Sie den Eigenkapitalzins der DB InfraGO AG auf 0,0 Prozent. Nur so lassen sich die Trassenpreise dauerhaft stabilisieren, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sichern, ohne zusätzliche Finanzierungsverpflichtungen oder Haushaltsrisiken für den Bund zu erzeugen.

Nach den aktuellen Plänen der DB InfraGO AG sollen die Trassenpreise im Güterverkehr ab Dezember um über 24 Prozent steigen, um so zusätzliche Gewinne – eine sogenannte Eigenkapitalrendite – mit der Schieneninfrastruktur zu erzielen. Die formal gemeinwohlorientierte DB InfraGO AG könnte eine Umsatzrendite von mehr als einer Milliarde Euro erwirtschaften. Der vorliegende Gesetzesentwurf halbiert zwar die Gewinnerwartung, doch selbst damit würden die Trassenpreise um etwa 16 Prozent steigen. Dadurch würde der Schienengüterverkehr im Wettbewerb mit weniger nachhaltigen Verkehrsträgern massiv geschwächt und der Standortnachteil der hohen Transportkosten für die deutsche Industrie verfestigt. Dies würde insbesondere produzierende Großindustrien (wie bspw. Chemie, Stahl, Baustoffe, Lebensmittel, Energieträger, Industriemaschinen und Fahrzeuge) treffen.

Ein vollständiger Verzicht auf die Rendite aus der bundeseigenen Schieneninfrastruktur würde erstmals eine Ursache des außer Kontrolle geratenen Trassenpreissystems beheben. Ein solcher Schritt würde die aktuellen Verhandlungen zum Bundeshaushalt 2026 nicht betreffen, denn im Fahrplanjahr 2026 erzielte Gewinne der DB InfraGO AG würden erst 2027 an den DB-Konzern und von dort ggf. an den Bund fließen können. Das

bedeutet, dass die für 2026 im aktuellen Haushaltsentwurf eingeplanten 350 Mio. Euro (*Kapitel 121 01-742 – Gewinne aus Beteiligungen*) weiterhin gesichert sind, da diese bereits 2025 von der DB InfraGO AG mit den Trassenpreisen erwirtschaftet werden. Die Einnahme dieser Dividende ist jedoch ebenfalls mindestens fragwürdig, da sie den Eindruck erweckt, der Bund belohne sich selbst dafür, dass er die Schiene verteuert hat. Entscheidend ist jedoch, dass ab 2027 keine neuen Gewinne aus der Schieneninfrastruktur als Einnahmen eingeplant werden.

Für den Gewinnverzicht sprechen zahlreiche gute Gründe: Während Bundesfernstraßen und Wasserwege seit jeher nicht gewinnorientiert betrieben werden, wird von der Schiene eine Rendite verlangt, die ausschließlich über die Trassenpreise finanziert wird. In der Theorie soll dies zusätzliche Haushaltseinnahmen generieren. In der Praxis führt die Dividende zu höheren konsumtiven Haushaltsausgaben. Die zusätzliche Belastung der Schiene im Verkehrsmarkt hat in der Folge zur Trassenpreisförderung zunächst für den Güter- und später den Personenfernverkehr geführt und erhöht den Druck auf steigende Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr. Wird die Gewinnerzielung beibehalten, wäre allein im Schienengüterverkehr eine Anhebung der jährlichen Förderung von derzeit 265 Mio. Euro auf rund 580 Mio. Euro notwendig, um die Kosten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen wieder auf die wettbewerbsfähigen 2 Euro pro Trassenkilometer abzusenken (siehe Anhang).

Ein höherer Instandhaltungszuschuss in 2026, den der Finanzvorstand der DB InfraGO AG in der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses am 13. Oktober ins Gespräch gebracht hat, sehen wir nicht als Alternative zur gesetzlichen Streichung des Gewinnanspruchs. Eine Senkung der ab 14. Dezember geltenden Trassenpreise für 2026 ist damit aus zeitlichen bzw. rechtlichen Gründen u. E. nicht mehr erreichbar. Die Maßnahme würde nur für die Dauer eines Fahrplanjahres wirken und damit die hoch belastende Unsicherheit für die verladene Wirtschaft und die Eisenbahnverkehrsunternehmen über die reale Trassenpreishöhe fortbestehen lassen.

Wesentlich bleibt, dass der – beim Zinssatz nach unten nachgebesserte – Gesetzesentwurf zur Abmilderung der Trassenpreissteigerung schnellstmöglich verabschiedet und die Ausarbeitung eines neuen Trassenpreissystems parallel gestartet wird.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Westenberger
Geschäftsführer

Neele Wesseln
Geschäftsführerin