

[REDACTED]
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10117 Berlin

Berlin, 07. Juni 2024

Explosion der Trassenpreise durch minimalinvasive Gesetzesänderung verhindern

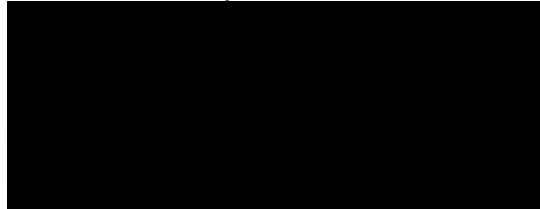
Sehr geehrter Herr [REDACTED]

mit der Einreichung des Antrages der DB InfraGO AG für die Festsetzung der „Obergrenze der Gesamtkosten“ für die Trassenbepreisung im Fahrplanjahr 2025/26 (siehe Anhang) wurde erstmals für die Branche und die Öffentlichkeit aktenkundig, welche gravierenden mittelbaren Auswirkungen die Entscheidung des Kabinetts hat, die erfreulicherweise in Aussicht gestellten zusätzlichen Investitionsmittel für die Schieneninfrastruktur in Form von zusätzlichem Eigenkapital der DB AG zur Verfügung zu stellen. Im Fahrplanjahr 2025/26 könnten in der Folge die Trassenpreise im Schienengüterverkehr (und ähnlich auch im Schienenpersonenfernverkehr) um etwa 50 Prozent gegenüber dem Fahrplanjahr 2024/25 steigen. Der neu entstehende Abschreibungsbedarf und damit der für die Trassenpreisberechnung maßgebliche Aufwand des Infrastrukturbetreibers spielt neben dem Verzinsungsanspruch auf das eingesetzte Kapital dabei ebenfalls eine maßgebliche Rolle. In den Folgejahren würden beide Effekte ähnliche Preissteigerungsraten produzieren, wenn wie geplant insgesamt rund 20 Milliarden Euro in vier Tranchen zusätzliches Eigenkapital der DB zugewendet würden. Große und wachsende Teile des Schienengüterverkehrs, wie wir ihn heute kennen, wäre unter diesen Bedingungen nicht mehr wirtschaftlich und statt Wachstum würde damit Schrumpfung des klimafreundlichen Transports auf der Schiene die Folge sein.

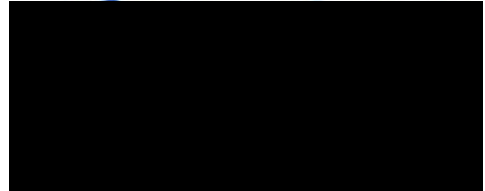
Ungeachtet der Vorschläge zur grundsätzlichen Überarbeitung des Trassenpreissystems halten es unsere Verbände für erforderlich, kurzfristig einzugreifen und die Regeln der Trassenpreisbestimmung so zu ändern, dass die Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG keine preissteigernde Wirkung für die Nutzer der Schieneninfrastrukturen zeitigt. Die Regeln des Eisenbahnregulierungsgesetzes waren für eine umfangreiche Erhöhung des Eigenkapitals nicht gemacht und es wurde zwischenzeitlich auch kein Argument geliefert, warum erheblicher Zusatzaufwand und Gewinn durch die ohnehin unter erheblichem wirtschaftlichem Druck stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen finanziert werden soll. Umgekehrt stehen die zu erwartenden drastischen Verkehrsrückgänge im diametralen Widerspruch zu den Verlagerungszielen des Bundes im Güter- und Personenverkehr. Die mit großem Aufwand angegangene Netzsanierung könnte durch eine Schrumpfung der darauf abgewickelten Verkehre entwertet werden.

Wir appellieren daher an Sie, im Rahmen einer direkten Initiative zur „minimalinvasiven“ Änderung von § 36 des Eisenbahnregulierungsgesetzes oder im Rahmen des „Moderne-Schiene-Gesetzes“ diese kurzfristige und noch für das Fahrplanjahr 2025/26 wirksam werdende Entkoppelung auf den Weg zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen



Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen e.V. (VDV)



DIE GUTERBAHNEN/Netzwerk
Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)