EPR
EPI
09. Oktober 2025

VDV-Stellungnahme

Anlässlich der öffentlichen Anhörung „Trassenentgelte“ des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 13. Oktober 2025

Die Bundesregierung hat Anfang September 2025 den Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes vorgelegt (Bundestagsdrucksache 21/1499). Sie unternimmt damit einen ersten und wichtigen Schritt, die aus Entscheidungen der vorherigen Bundesregierung systematisch folgenden Fehlentwicklungen bei der Wegekostenanlastung im Schienenverkehr zu mindern. Im Kern sind dies die Auswirkungen der Eigenkapitalerhöhung der DB InfraGO auf Rechnungslegung und Kalkulation der Nutzungsentgelte.

Mit Schreiben vom 25. Juni 2025 hatte das Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Rahmen der Verbändeanhörung Gelegenheit gegeben, zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes Stellung zu nehmen. Der VDV hat dem BMV am 11. Juli 2025 dazu seine Einschätzungen zugeleitet.

Begrenzung der Eigenkapitalverzinsung als erster wichtiger Schritt.

Der VDV begrüßt, dass die Problematik der steigenden Trassenentgelte im Allgemeinen und von Eigenkapitalerhöhungen im Besonderen in der derzeitigen Regulierungslogik anerkannt wird. Wir weisen jedoch ausdrücklich darauf hin, dass die Absenkung der kalkulatorischen Eigenkapitalverzinsung der DB InfraGO AG ein **notwendiger, aber keinesfalls hinreichender Schritt** in Richtung stabiler, marktverträglicher Trassenpreise ist.

Die strukturellen Nachteile des derzeitigen Systems – namentlich die Bevorzugung des Schienenpersonennahverkehrs zu Lasten der eigenwirtschaftlichen Verkehre – wird mit der Absenkung der kalkulatorischen Eigenkapitalverzinsung nicht ausgeglichen. Dies führt dazu, dass der Schienengüterverkehr und der Schienenpersonenfernverkehr zuletzt mit deutlich überproportionalen Anstiegen der Trassenentgelte konfrontiert wurden.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. · Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln · T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de
Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist im „Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung“ registriert. Die Registernummer lautet: R001242. Darüber hinaus ist der VDV im Transparenzregister bei der Europäischen Union (EU) registriert. Die Nummer lautet 50254292140-86.

Hinzu kommt, dass die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen durch Eigenkapitalerhöhungen anstelle von (bisher überwiegend üblichen) Baukostenzuschüssen zusätzlich preiserhöhend wirkt. Dieser Effekt entsteht dabei nicht nur über die Verzinsung des Eigenkapitals, sondern auch über Abschreibungseffekte.

Es ist nur folgerichtig, dass Bundesregierung und Haushaltsgesetzgeber im Haushaltsentwurf für den Bundeshaushalt 2026 von dem Finanzierungsinstrument der Eigenkapitalerhöhung absehen und die Finanzierung des Aus- und Neubaus der Eisenbahninfrastruktur wieder durch Baukostenzuschüsse erfolgt.

Gleichsam folgerichtig ist, dass die trassenpreiswirksamen Effekte der Eigenkapitalerhöhungen der Vergangenheit durch den vorliegenden Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes abgemildert werden.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass der vorliegende Gesetzesentwurf Trassenpreissteigerungen, die sich durch die Eigenkapitalerhöhungen ergeben haben, nicht in Gänze kompensiert.

Eine umfassende Reform des Trassenpreissystems muss folgen.

Aufgrund der weiterhin bestehende Problemlagen, die zu den zuletzt realisierten und in Zukunft absehbar drastischen Steigerungen der Trassenentgelte für den Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr geführt haben bzw. führen werden, kann die nun im parlamentarischen Prozess zu beratende Regelung nur einer von mehreren Bausteinen zur dauerhaften Entlastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen sein.

Insofern appellieren wir an den Gesetzgeber, die von der Regierungskoalition beabsichtigte Reform des Trassenpreissystems rasch und konsequent umzusetzen.

Die Herausforderungen spürbar steigender Trassenpreise für eigenwirtschaftliche Verkehre, hier Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehre, sind seit Langem bekannt. Daher hat der VDV in den vergangenen Jahren verschiedene Optionen zur Lösung des Problems erarbeitet, bewertet und mit seinen Mitgliedsunternehmen diskutiert.

Zunächst lagen zwei Modelle vor, die nach fachlicher Einschätzung der Expertinnen und Experten des Verbandes geeignet wären, um das Trassenpreissystem im Netz des Bundes fairer, wettbewerbsfördernder und damit zukunftsfähiger aufzustellen.

Nach vertiefenden Beratungen mit einem breiten Bündnis der Branche sieht der VDV die **Begrenzung der Trassenpreise auf die so genannten unmittelbaren Kosten der Zugfahrt** (vereinfachend auch als Grenzkosten bezeichnet) als Mittel der Wahl, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu erhalten und wieder herzustellen.

Eine wirksame und langfristig stabile Reform der Trassenpreise im Netz des Bundes muss dabei vorrangig drei Ziele erreichen:

- eine spürbare **Absenkung des Preisniveaus**
- eine **faire Preisstruktur** im Sinne einer ausgewogenen Belastung zwischen den Verkehrsarten des Schienenverkehrs
- einen **verlässlichen Preispfad**, der allen Beteiligten Planungssicherheit bietet

Fördermaßnahmen bis zur Wirksamkeit eines neuen Systems ausbauen und absichern.

Die steigenden Belastungen im Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr sind bereits Fakt und erfordern auch **sofortiges Handeln**.

Mit der bereits bekannten Trassenpreisförderung hat der Gesetzgeber ein wirksames Instrument in der Hand, um die Wettbewerbs- und Überlebensfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene im Güterverkehr und im eigenwirtschaftlichen Personenfernverkehr bis zum Inkrafttreten einer Reform zu garantieren.

Auch hier zeigt sich die Entwicklung der vergangenen Jahre:

Während die Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr 2018 ins Leben gerufen wurde, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken und damit einen Beitrag zu den Klimazielen des Bundes im Verkehrssektor zu leisten, wird dieses Instrument in den vergangenen Jahren vornehmlich zum „Anfördern" gegen Trassenpreisanstiege genutzt.

Diese Art der Förderung ist jedoch zwingend notwendig, sofern Marktaustritte und eine Verringerung des Angebotes verhindert werden sollen.

Der VDV hat sich dementsprechend in den letzten Monaten mehrfach für eine ausreichende Dotierung der Fördertitel im Bundeshaushalt 2025 und 2026 ausgesprochen, sodass die aktuellen Trassenpreisanstiege durch die Trassenpreisförderung ausgeglichen werden können.

Für die Bundeshaushalte 2025 und 2026 hat der VDV dabei einen Mittelbedarf für den Schienengüterverkehr von mindestens 350 Millionen Euro festgestellt und gegenüber Bundesregierung und Haushaltsgesetzgeber artikuliert. Dieser Mittelbedarf steht für den Bundeshaushalt 2025 einem Mittelansatz von 275 Millionen Euro gegenüber, welcher im Zuge des Haushaltsbeschlusses leider nicht mehr angepasst wurde.

Für das Haushaltsjahr 2026 wird sich die Situation für die Branche nach jetzigem Stand weiter verschlechtern.

Zum einen sehen sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs weiteren Trassenpreissteigerungen gegenüber. Zum anderen wird im Entwurf des Bundeshaushaltes 2026 die Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr auf 265 Millionen Euro abgesenkt.

Abschließend erneuern wir daher den Appell an den Haushaltsgesetzgeber, eine Erhöhung der Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr auf 350 Millionen Euro für den Bundeshaushalt 2026 im parlamentarischen Verfahren umzusetzen.