

# Stellungnahme

Zum Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes

Kontakt  
**Sören Gahrmann**

Referent Verkehrspolitik  
030. 246 25 99 - 34  
[soeren.gahrmann@allianz-pro-schiene.de](mailto:soeren.gahrmann@allianz-pro-schiene.de)

Lobbyregisternr. R000866

## Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat am 25. Juni 2025 ausgewählten Verbänden den Referentenentwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes (Bearbeitungsstand: 19.06.2025) zugeleitet und eingeladen, diesen Entwurf bis zum 11. Juli 2025 zu kommentieren. Als gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (weitere Informationen: [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)) nehmen wir diese Gelegenheit gerne wahr.

## Ausgangslage

Die Trassenpreise für die Nutzung des Schienennetzes steigen derzeit stark an. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die Entscheidung des Bundes, immer größere Teile seiner Investitionen in das bundeseigene Schienennetz nicht mehr als Baukostenzuschüsse, sondern in Form von Eigenkapitalerhöhungen der Deutschen Bahn AG zu leisten. Anders als Baukostenzuschüsse führen Eigenkapitalerhöhungen zu steigenden Infrastrukturkosten, die über höhere Nutzungsentgelte gedeckt werden müssen.

Diese Form der Finanzierung wirkt wie ein Brandbeschleuniger für die steigenden Trassenpreise – mit spürbaren Folgen für alle Nutzer des Schienennetzes: Bereits im laufenden Fahrplanjahr verzeichnen insbesondere der eigenwirtschaftliche Schienenpersonenfernverkehr und der Schienengüterverkehr überproportionale Trassenpreissteigerungen. Viele Zugverkehre werden für die Betreiber zunehmend unwirtschaftlich und drohen eingestellt zu werden. Damit verliert der umwelt- und klimaschonende Schienenverkehr an intermodaler Wettbewerbsfähigkeit, und es droht die Rückverlagerung von Verkehren auf die ohnehin bereits sehr belastete Straßeninfrastruktur, was im Widerspruch zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes steht.

Die Allianz pro Schiene und andere Bahnverbände haben höhere Investitionen in das Schienennetz ausdrücklich begrüßt, aber frühzeitig vor den negativen Folgen des Finanzierungsweges über Eigenkapitalerhöhungen statt durch Baukostenzuschüsse gewarnt.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir grundsätzlich, dass der Bund mit dem nun vorgelegten Gesetzentwurf die negativen Effekte zumindest begrenzen will, indem der Bund seine Renditeerwartung an das eingesetzte Eigenkapital bei den Eisenbahnen des Bundes absenkt und dies auch gesetzlich verankert. Allerdings hält der Bund grundsätzlich an einer Renditeerwartung fest, während er etwa gegenüber der Autobahn GmbH keine Renditeerwartung hat.

## **Grundsätzlicher Reformbedarf bleibt bestehen**

Die Absenkung der Renditeerwartung ist zwar ein richtiger, jedoch keinesfalls ausreichender Schritt. Wie der Gesetzentwurf zutreffend ausführt, wird der weitere Anstieg der Trassenpreise hierdurch nicht gestoppt; die Trassenentgelte der bundeseigenen Betreiber der Schienenwege werden lediglich „weniger stark“ steigen.

Wir plädieren daher dafür, dass der Bund die Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur über Eigenkapitalerhöhungen beendet und stattdessen zu den bislang üblichen Baukostenzuschüssen zurückkehrt. Zugleich sollte er seine Renditeerwartung an die bundeseigene gemeinwohlorientierte Schieneninfrastruktur minimieren.

Darüber hinaus ist eine grundlegende Reform des Trassenpreissystems dringlicher denn je. Die entsprechende Ankündigung im Koalitionsvertrag („Das Trassenpreissystem reformieren wir.“) muss jetzt zügig umgesetzt werden.

Aus Sicht der Allianz pro Schiene sollte eine solche Reform insbesondere die folgenden zentralen Elemente umfassen:

### **Entgelte für die Nutzung der Schieneninfrastruktur deutlich senken**

Ziel der Reform muss eine deutliche Senkung der Nutzungsentgelte für die bundeseigene Schieneninfrastruktur sein. Die Trassenpreise sollten sich künftig, wie in Europa als Regelfall angelegt, an den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (Grenzkosten) orientieren. Um ein qualitativ hochwertiges Schienennetz sicherzustellen und eine Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur zu vermeiden, muss der Bund die Differenz zu den tatsächlichen Vollkosten vollständig ausgleichen.

### **Planungssicherheit bei der Höhe der Entgelte schaffen (Etablierung Preispfad)**

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigen stabile und planbare Rahmenbedingungen, um ihre Preise kalkulieren und Verkehrsleistungen anbieten zu können. Dies gilt insbesondere im Schienengüterverkehr, wo Transportverträge mit ausreichend zeitlichen Vorlauf abgeschlossen und zu festen Preisen kalkuliert werden müssen. Ein definierter Preispfad über mehrere Jahre hinweg würde die Planungssicherheit erhöhen und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken.

## **Ausgeglichene Preisstruktur gewährleisten**

Die Lastenverteilung der Infrastrukturentgelte auf bundeseigenen Schienenwegen muss ausgeglichen über alle Verkehrsarten (Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr, Schienengüterverkehr) erfolgen.

## **Kurzfristige Entlastungen notwendig**

Ungeachtet der weiterhin notwendigen Reform des Trassenpreissystems besteht kurzfristiger Handlungsbedarf. Die erheblichen Trassenpreissteigerungen sind bereits Realität und setzen insbesondere den eigenwirtschaftlichen Personenfern- und Güterverkehr massiv unter Druck. Da der dämpfende Effekt des vorliegenden Gesetzentwurfes frühestens 2026 wirksam werden kann und zudem nur einen Teil des Preisanstiegs dämpft, muss der Bund kurzfristig mit zusätzlichen Maßnahmen gegensteuern.

Konkret fordern wir, dass der Bund die Mittel für die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr für das Jahr 2025 über den bisherigen Haushaltsansatz hinaus deutlich aufstockt und 2026 fortsetzt, um drohende Kürzungen von Verkehrsleistungen zu verhindern.

Berlin, 11. Juli 2025