

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

Bundesministerium für Verkehr
Referat E 11
[REDACTED]

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

- ausschließlich per Mail an [REDACTED] -

Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

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

Tel: +49 30 53 14 91 47-0

Berlin, 11. Juli 2025

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes

Sehr [REDACTED], sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übersendung des Referentenentwurfs und die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die vorgeschlagene Lösung ist ein wichtiger und längst überfälliger Schritt, um die drohenden Trassenpreissteigerungen wirksam zu begrenzen. Mit einer gezielten, minimalinvasiven Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) an zwei Stellen kann die drastische Erhöhung der Trassenpreise infolge von Eigenkapitalzuführungen an die DB InfraGO noch in diesem Jahr deutlich abgeschwächt werden. Voraussetzung dafür ist, dass das Gesetz noch vor Herbst 2025 verabschiedet wird, um die Trassenpreise ab Dezember wirksam zu dämpfen. Wir begrüßen daher ausdrücklich, dass das Bundesministerium für Verkehr (BMV) das Thema rechtzeitig aufgreift.

Bereits im Dezember 2024 sowie zu Beginn der neuen Legislaturperiode haben wir dem BMDV bzw. BMV und dem Verkehrsausschuss des Bundestages einen konkreten Formulierungsvorschlag zur Begrenzung der Eigenkapitalrendite vorgelegt. Es ist erfreulich, dass der nun vorliegende Gesetzentwurf methodisch an unsere Empfehlung anknüpft und eine bisher bestehende Regelungslücke schließt.

Dass eine solche Lücke existiert, zeigte zuletzt der Beschluss des Eilverfahrens des Verwaltungsgerichts Köln vom 24.01.2025. Dabei klagte die DB InfraGO gegen die Absenkung des Gewinnanspruchs im Gemeinwohlsinne durch eine gemeinsame Entscheidung des BMDV, des BMF und der Bundesnetzagentur. Der Infrastrukturbetreiber erstritt trotz fatale Folgen für die Endkundenpreise einen jährlichen Renditeanspruch von mehr als einer Milliarde Euro ab 2026. Die Möglichkeiten der DB InfraGO, die Sicherung eines

hohen Renditeanspruchs mit öffentlicher Infrastruktur über die Bedürfnisse der Allgemeinheit und die Wünsche des Eigentümers zu stellen, sind dringend zu unterbinden.

Positiv ist daher hervorzuheben, dass im vorliegenden Gesetzesentwurf – im Gegensatz zu den Ausführungen des Verwaltungsgerichts Köln – keine Unterscheidung zwischen dem bisherigen, neu hinzugeführten und etwaigen zukünftigem Eigenkapital der DB AG getroffen wird. **Diese einheitliche Behandlung des gesamten Eigenkapitals unabhängig vom Zeitpunkt der Zuführung ist unbedingt beizubehalten.**

Dennoch sehen wir Anpassungsbedarf im Gesetzesentwurf, da noch nicht das volle Potenzial zur Absenkung der anstehenden Trassenpreiserhöhungen ausgeschöpft wurde.

Änderungsvorschlag 1: Gewinnfreier Betrieb der bundeseigenen Schieneninfrastruktur

Auch im Falle eines auf den Mittelwert aus risikolosem und marktüblichem Zins abgesenkten Eigenkapitalzinses der DB InfraGO ist immer noch mit einem Anstieg der Nutzerentgelte im Schienengüterverkehr von 16 Prozent zu rechnen. Damit würde sich der problematische Trassenpreisanstieg des Vorjahres (+16,2 Prozent) wiederholen, der die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs stark belastet hat und in den vergangenen Monaten zu Verkehrsrückgängen führte. Wir entfernen uns damit zunehmend von einer Trassenpreishöhe, die eine Verlagerung von Verkehren auf die klimafreundliche Schiene ermöglicht. Unsere Mitgliedsunternehmen berichten, dass der Schienengüterverkehr bei einem tatsächlich zu zahlenden Preis von 2 Euro pro Trassenkilometer in weiten Bereichen wettbewerbsfähig zum Straßengüterverkehr ist. Nicht überschritten wurde dieser Wert im Jahresdurchschnitt zuletzt im Jahr 2023. Die Bundesregierung sollte dies als maximalen Zielwert definieren. Ein vollständig gewinnfreier Betrieb der gemeinwohlorientierten Schieneninfrastruktur würde zur Erreichung dieses Zielwerts einen hohen Beitrag leisten.

Zur Absicherung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber weniger nachhaltigen Verkehrsträgern halten wir es deshalb für erforderlich, dass die vorgeschlagene Ergänzung der Anlage 4, Nummer 5.2.3 wie folgt geändert wird:

„5.2.3 Die zulässige Verzinsung des Eigenkapitals eines Betreibers der Schienewege der Eisenbahnen des Bundes beträgt in der zweiten Regulierungsperiode (Netzfahrplanperioden 2023/2024 bis 2027/2028) 0,0%.“

Durch das Aussetzen der Eigenkapitalverzinsung würde die gesamte jährliche Belastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durch die Trassenpreise um ca. eine Milliarde Euro sinken, ohne eine Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur zu riskieren. Die

Trassenpreise würden 2026 nur geringfügig ansteigen. Die zeitliche Begrenzung der Regelung bis zum Ende der aktuellen Regulierungsperiode ermöglicht es, die Kapitalrendite bei veränderten wirtschaftlichen oder haushälterischen Rahmenbedingungen anzupassen.

Eine Festsetzung des Eigenkapitalzinses auf 0,0 Prozent ist insofern ratsam, da durch die bereits erfolgten und geplanten Eigenkapitalzuführungen im Gegensatz zu Baukostenzuschüssen hohe Abschreibungen entstehen, die über die nächsten 30 Jahre das Trassenpreisniveau signifikant höher halten würden, als es beim Einsatz der zuvor üblichen Baukostenzuschüsse zu erwarten gewesen wäre.

Ein gewinnfreier Betrieb der bundeseigenen Schieneninfrastruktur würde den Konflikt zwischen der auf dem Papier existierenden Gemeinwohlorientierung der DB InfraGO und dem weiterhin bestehenden Ziel einer Gewinnausrichtung des Infrastrukturbetriebs auflösen. Damit würde erstmalig eine Gleichbehandlung der Schiene verglichen mit den Bundesfernstraßen und den Wasserstraßen geschaffen, da weder die Bundeswasserstraßenverwaltung noch die Autobahn GmbH des Bundes jemals eine Rendite erwirtschaften sollten.

Europarechtlich gibt es keine Vorgabe für die Renditeerwirtschaftung. Ganz im Gegenteil weisen die aktuellen Ausführungen der Generalanwältin des EuGH im Verfahren C-538/23 vom 22. Mai 2025 und die Leitlinien der Europäischen Kommission zur optimalen Gestaltung eines Trassenpreissystems deutlich darauf hin, dass Gewinne aus Vollkostenaufschlägen mindestens unerwünscht bis unionsrechtswidrig sind und den eigentlichen Zielen eines Trassenpreissystems (insb. der optimalen Kapazitätsnutzung und Wettbewerbsfähigkeit zu weniger nachhaltigen Verkehrsträgern) im Weg stehen.

Auch die europäischen Fiskalrichtlinien stellen dahingehend aus unserer Sicht kein Hindernis da. Die Legitimation von EK-Zuführungen zur Einhaltung der Restriktionen der Schuldenbremse fußt seit jeher auf einer fiktiven, nur regulativ ermittelten Rendite, die seitens der DB InfraGO nicht erwirtschaftet und vom Bund nicht eingefordert wird.

Die Beibehaltung des Eigenkapitalzinses führt dazu, dass Risiken im Falle von zukünftigen Eigenkapitalzuführungen erhalten blieben. Da der Einmaleffekt der deutlichen Absenkung des aktuellen Zinsniveaus aufgebraucht ist, würden weitere Eigenkapitalzuführungen durch die entstehende Rendite und die gleichbleibend hohen Abschreibungseffekte erneut zu hohen Trassenpreisanstiegen führen. Kurzfristige haushälterische Entscheidungen und Entwicklungen an den Finanzmärkten können so auch zukünftig die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stark belasten.

Aus all diesen Gründen fordern wir, den **Gewinnanspruch mindestens bis zu einer grundlegenden Neugestaltung des Trassenpreissystems vollständig abzuschaffen** und den **Eigenkapitalzins auf 0,0 Prozent festzulegen**.

Änderungsvorschlag 2: Präzisierung des §26

Im Sinne der Verständlichkeit und Präzision der vorgeschlagenen Änderung regen wir unabhängig davon an, dass die in § 26 ERegG enthaltenen Beschreibungen „**geringfügig übersteigen**“ und „**mehr als geringfügig reduzierte Kosten**“ überarbeitet und mit einer konkreten Definition versehen werden.

Weitere Maßnahmen zur Stabilisierung der Trassenentgelte

- a) Ohne eine Absenkung des Eigenkapitalzinses auf 0,0 Prozent sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich, um die Trassenpreise kurzfristig zu stabilisieren. Dazu zählt vorrangig die Umwandlung der noch ausstehenden Tranchen der Eigenkapitalzuführung in trassenpreisneutrale Baukostenzuschüsse ab dem Haushaltsjahr 2025.
- b) Zudem ist zu prüfen, ob bereits geleistete Eigenkapitalzuführungen an die DB InfraGO rückabgewickelt und ebenfalls durch BKZ ersetzt werden können. Sollte dies nicht möglich sein, müssen die aus den Zuführungen resultierenden Abschreibungen durch den Bund kompensiert werden.
- c) Darüber hinaus ist bis zur Wirksamkeit der im Koalitionsvertrag angekündigten Reform des Trassenpreissystems die Trassenpreisförderung in ausreichender Höhe fortzuführen, um eine Rückverlagerung von Verkehren zu verhindern.

Mittelfristig ist das seit 2017 geltende Trassenpreissystem grundlegend zu überarbeiten, um Stabilität, Berechenbarkeit und Fairness für alle Akteure zu gewährleisten sowie die verkehrspolitischen Wachstumsziele des Bundes zu unterstützen. Der Auftrag aus dem Koalitionsvertrag zur Reform des Trassenpreissystems ist daher mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht umgesetzt.

- d) Aus unserer Sicht ist die Einführung eines Grenzkostensystems unabdingbar. In einem solchen System zahlen EVU lediglich die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs als Trassenpreise – ein von der EU-Kommission empfohlenes Modell, das sich in vielen europäischen Ländern als Best Practice bewährt hat. Damit ließen sich alle aktuellen Herausforderungen rund um Preisniveau, Preisverteilung und Preisstabilität systematisch lösen – zum maximalen Nutzen für die Gesellschaft.

Wir sehen den vorliegenden Referentenentwurf als ersten, aber entscheidenden Schritt zur Reform des Trassenpreissystems – und danken Ihnen ausdrücklich für diesen Vorstoß. Dennoch bleibt es entscheidend, kurzfristig flankierende Maßnahmen zur Stabilisierung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu ergreifen und das System langfristig tragfähig auszurichten. Bitte setzen Sie diesen Kurs fort – die Wettbewerbsbahnen stehen hinter Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer



Neele Wesseln
Geschäftsführerin



Oliver Smock
Referent für Eisenbahnpolitik