

Sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses,

seit etwa einem dreiviertel Jahr beschäftigen sich viele von Ihnen intensiv mit der Entwicklung der Trassenpreise im Schienenverkehr. Die eigenwirtschaftlich zu erbringenden Schienenverkehrsangebote im Güter- und Personenfernverkehr drohen in einem nie gekannten Ausmaß mit Steigerungen dieses Kostenbestandteils belastet zu werden. Sinkende Leistungen und Marktanteile wären die Folge, wenn allein die für dieses Jahr vereinbarte Eigenkapitalerhöhung der DB im Umfang von 5,5 (von insgesamt 20) Milliarden Euro im Fahrplanjahr 2026 eine etwa 50%-ige Trassenpreissteigerung für die beiden Verkehrsarten nach sich ziehen würde.

Das 2016 im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) beschlossene heutige Trassenpreissystem hat diese Entwicklungen nicht vorhergesehen und gewollt – der Kabinettsbeschluss wurde seinerzeit u.a. mit dem Ziel sinkender Trassenpreise begründet. Kontinuierlich steigende Trassenpreise hat das vollkostenbasierte und zusätzlich auf Gewinnerzielung ausgerichtete System jedoch nicht verhindert – und das ERegG enthält auch keine Instrumente, um die anstehende Trassenpreiseskalation zu verhindern. Nach eigenen Angaben beobachtet das Bundesverkehrsministerium die Entwicklung „eng“ und sucht mit Hochdruck nach Lösungen. Bisher nach unserer Kenntnis erfolglos, nach Auskunft der Arbeitsebene ist eine ERegG-Überarbeitung in dieser Legislaturperiode nicht mehr geplant.

In der Branche wird die Frage lauter, ob die Regierung ihre bisherige Grundhaltung geändert hat und nun für ihre originären Infrastrukturaufgaben Mittel aus dem Sektor und seinen Nutzern „sourcen“ möchte. Das seit 2023 geplante mittelfristige Aus der Trassenpreisförderung und die Passivität gegenüber Gewinnplanungen der (seit Januar vorgeblich auch gemeinwohlorientierten) DB InfraGO AG von annähernd 16 Prozent (1,3 Mrd. Euro bei 8,1 Mrd. Euro geplanter Trassenpreiseinnahmen insgesamt im Jahr 2026) lassen diese Überlegungen wachsen.

Noch vor der Sommerpause müssen sich die Verkehrspolitiker:innen des Parlaments auf ein eindeutiges Signal verständigen.

- Um angesichts des gesetzlichen Vorlaufs die Trassenpreishöhe des im Dezember 2025 beginnenden Fahrplanjahres **2026** noch beeinflussen zu können, muss durch eine jetzt angestoßene „**minimalinvasive**“ **Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes** die derzeitige Verknüpfung der Höhe des eingesetzten Kapitals und des Gewinnanspruchs des Infrastrukturbetreibers gelöst werden. Auch die Entwicklung des mit den EK-Zuführungen entstehenden Abschreibungsaufwands treibt die Trassenpreise langfristig und ist außerhalb des Grundkonsenses der Bahnreform von 1994, wonach die Nutzerfinanzierung auf Betrieb und Instandhaltung beschränkt sein sollte.
- Die Erarbeitung eines **neuen** und schlüssigen **Trassenpreissystems** ist zeitaufwändig und muss parallel beauftragt werden. Das Bundesverkehrsministerium ist u.E. in der Pflicht, diesen Prozess zu gestalten und muss endlich in einen offenen Dialog mit allen Beteiligten treten.

- Für das Fahrplan- und Haushaltsjahr **2025** sehen wir lediglich mit der Rückkehr zur üblichen Höhe der **Trassenpreisförderung** (350 Mio. Euro) eine Möglichkeit, trassenpreisinduzierte Verluste an Leistung, Marktanteilen und Zuversicht zu verhindern. Anders als im geringfügig trägeren angebotsorientierten System der Personenfernverkehre wirken sich die bereits genehmigten Trassenpreiserhöhungen um 16,2 Prozent zum diesjährigen Fahrplanwechsel auch durch ein erwartbar geringeres Volumen im Fahrplanjahr 2025 und damit zusätzliche Lkw-Verkehre aus.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Westenberger

Geschäftsführer



DIE GÜTERBAHNEN
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin
#gernePerDu

E-Mail: westenberger@netzwerk-bahnen.de

Festnetz: + 49 30 531 491473

Mobil: +49 170 485486 4

Internet: www.die-gueterbahnen.com

Social-Media: [X](#) [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

Sitz des Vereins: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg,
VR 23902 B

Lobbyregister des Bundestages: R000422

Vorstand: Ludolf Kerkeling (Vorstandsvorsitzender), Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender),
Gerhard Timpel (Schatzmeister), Roger Mahler, Thilo Beuven, Jan Elfenhorst, Henrik
Würdemann