

Kompakt

Berlin, 17. September 2025

Eigenkapitalverzinsung bei der Schiene (wie überall) auf 0,0 % setzen, Trassenpreiskollaps 2026 stoppen!

- **Ausgangssituation:** Vor allem die Erhöhungen des Eigenkapitals der DB InfraGO AG drohen, die Trassenpreise im SGV nach einer Verdoppelung von 2023 bis 2025 im Jahr 2026 erneut um 24 Prozent zu steigern.
- **Gesetzesentwurf zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes:** Der derzeit im Bundestag (erste Lesung 11.09., [Drucksache 21/1499](#)) und Bundesrat (26.09., [Drucksache 375/25](#)) diskutierte Gesetzesentwurf sieht vor, die Verzinsung des Eigenkapitals von maximal 5,9 auf 2,2 Prozent zu begrenzen – das ist ein erster wichtiger Schritt. Die Trassenpreise im Güter- und Fernverkehr würden jedoch weiterhin im Jahr 2026 um 12 bis 16 Prozent steigen.
- **Lösung – Eigenkapitalverzinsung beenden:** Um Verkehre auf der Schiene und Trassenpreise in der Nähe der für Wachstum notwendigen Höhe von zwei Euro pro Trassenkilometer (im Schienengüterverkehr) zu halten, muss die Eigenkapitalverzinsung im Gesetzesentwurf auf 0,00 Prozent gesenkt werden – bis zu einer grundlegenden Reform des Trassenpreissystems. Damit würde die Schieneninfrastruktur endlich mit Bundes- und Wasserstraßen gleichgestellt, mit denen auch kein Gewinn erwirtschaftet wird.

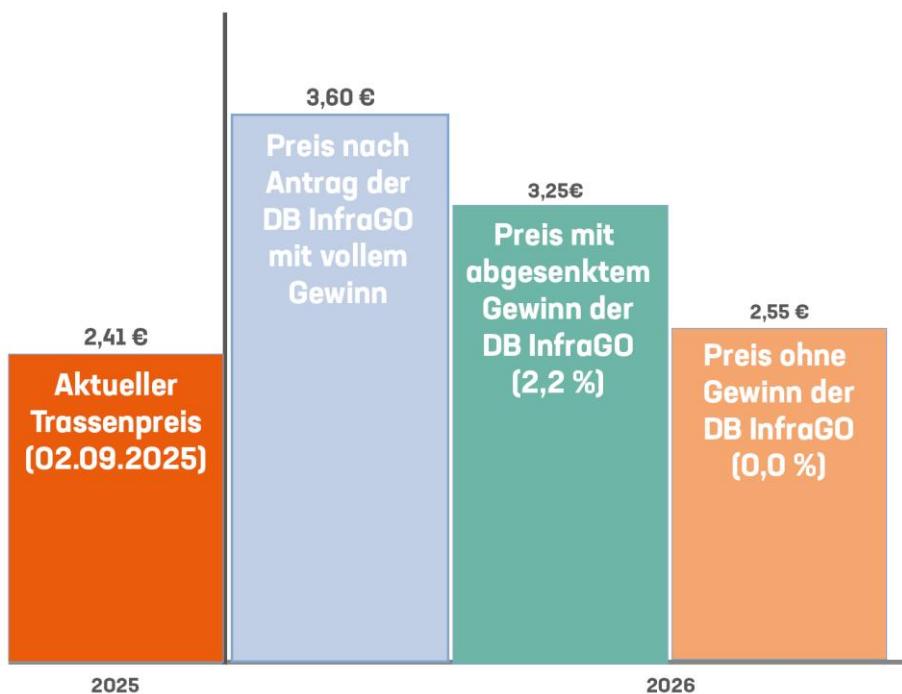
Wir bitten Sie dazu, im Gesetzesentwurf die Ergänzung der **Anlage 4, Nummer 5.2.3** wie folgt zu ändern:

„Für die Verzinsung des Eigenkapitals eines Betreibers der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ist in der zweiten Regulierungsperiode (Netzfahrplanperioden 2023/2024 bis 2027/2028) ein Zinssatz von 0,0% anzusetzen.“

Im zugrundeliegenden Europarecht existiert keine Vorgabe für eine Gewinnmarge. Der deutsche Gesetzgeber ist frei, durch das Aussetzen der Eigenkapitalverzinsung die gesamte jährliche Belastung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Trassenpreise deutlich zu senken, ohne eine Unterfinanzierung der Schienenninfrastruktur zu riskieren.

Weitere Informationen und eine detaillierte Begründung finden Sie in unserer vollständigen [Kommentierung des Gesetzesentwurfs](#).

Trassenpreise im Schienengüterverkehr im Vergleich* (Szenarien für 2026)



*Euro je Trassenkilometer für einen Standard-Güterzug mit Trassenpreisförderung. | Prognose auf Basis der bisherigen Trassenpreisanträge der DB InfraGO (mit SPNV-Trassenpreisbremse) und der im Haushaltsentwurf 2026 vorgesehenen Fördermittel.