DIE GÜTERBAHNEN
Weil Gut auf der Schiene besser ist.

Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

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

Tel: +49 30 53 14 91 47-0

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

An die
Mitglieder des Verkehrsausschusses
und des Haushaltsausschusses
des Deutschen Bundestags

Berlin, 26. November 2025

Trassenpreisexplosion verzögert - jetzt muss die Lunte gekappt werden

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Deutsche Bundestag hat sich in einer kritischen Lage handlungsfähig gezeigt. Dafür möchten wir uns bei Ihnen herzlich bedanken – die Branche des Schienengüterverkehrs und die verladende Wirtschaft freuen sich über eine Atempause beim Trassenpreisanstieg. Mit der Verabschiedung des nachgebesserten Gesetzentwurfes zur Abmilderung des Trassenpreisanstiegs, dem zeitgleichen Entschließungsantrag zur Verknüpfung von Instandhaltungszuschüssen mit dem Genehmigungsantrag für die Trassenpreise und einer Umwidmung von rückfließenden Mitteln zur Erhöhung der Trassenpreisförderung konnte der Bundestag die Trassenpreisexplosion für 2026 verhindern. Zusammen mit den Prüfungen der Bundesnetzagentur zur Zulässigkeit einzelner „Entgeltkomponenten“ könnte das mehrgleisige Vorgehen dazu führen, 2026 die Zusatzbelastungen der Schiene zu minimieren.

Wichtig ist aber auch Verlässlichkeit. Zunächst müssen das BMV, die DB InfraGO AG und die Bundesnetzagentur überhaupt vor dem in zwei Wochen anstehenden Fahrplanwechsel für die Genehmigung der Trassenpreise 2026 sorgen, ohne die eine Weiterführung der Trassenpreisförderung rechtlich nicht möglich ist. Ein an die neue Rechts- und Sachlage angepasster Entgeltgenehmigungsantrag der DB InfraGO liegt bislang nicht vor. Der Einsatz der rückfließenden LuFV-Mittel für eine Aufstockung der Trassenpreisförderung im SGV wird ohnehin erst im neuen Jahr zu organisieren sein. Zugleich muss jetzt sichergestellt werden, dass die DB InfraGO nicht mit weiteren Klageverfahren und überhöhten Anträgen in den für die Trassenpreise relevanten Genehmigungsverfahren die bundesseitigen Ziele zur Abmilderung der Trassenpreisanstiege erneut untergräbt.

Wir möchten Sie als Abgeordnete bitten, die Trassenpreisdebatte weiter zu gestalten – es ist dringend nötig. Zunächst muss das Bundesverkehrsministerium wie vom Parlament gefordert den Startschuss zur grundlegenden Reform des Trassenpreissystems geben. Damit die Vorgabe eingehalten wird, zu 2027 wirksamen Änderungen zu bekommen, sind sehr zeitnah intensive Analysen und Gespräche erforderlich.

Daneben laufen zwei Verfahren bei der Bundesnetzagentur, die für die Trassenpreise im Jahresfahrplan 2027 (Start 13. Dezember 2026) entscheidend sind. Üblich wäre eine Trassenpreisgenehmigung durch die Bundesnetzagentur im Februar, also in maximal drei Monaten. Hier droht leider erneut ein Szenario, welches Sie dankenswerterweise gerade für 2026 verhindert haben. Der Einsatz von rückfließenden LuFV-Geldern und höheren IH-Mitteln wirkt zunächst nur einmalig für das Jahr 2026. Zugleich schickt sich die DB InfraGO AG an, mit der Begründung von vermeintlich stark steigenden Betriebskosten noch höhere Trassenpreisanstiege für 2027 (und vermutlich die Folgejahre) vorzubereiten.

Kurz nach den Beschlüssen des Bundestages, am 21. November, teilte die DB InfraGO der Bundesnetzagentur mit, dass im Vergleich zum Jahresbeginn für 2026 von unerwarteten Betriebskostensteigerungen in Höhe von mehr als 5 Mrd. Euro auszugehen sei – allein 3 Mrd. Euro davon im Bereich Instandhaltung, weitere 2 Mrd. Euro durch Bau-, Personal- und sonstige Kostensteigerungen. „Nach kostenmindernder Berücksichtigung der Aufwandsförderung des Bundes verbliebe ein erheblicher Kostenanstieg“, so die DB InfraGO selbst. Die Wirkung der politischen Maßnahmen – die durch das eben erst beschlossene Gesetz ausgelöste Absenkung der Eigenkapitalverzinsung um jährlich rund 0,6 Mrd. Euro und zusätzliche Instandhaltungszuschüsse des Bundes in Höhe von 4 Mrd. Euro – würde verpuffen und von den Kostensteigerungen übertroffen werden. Die „Obergrenze der Gesamtkosten“, welche nach § 25 und § 26 ERegG die jährlichen maximalen Einnahmen aus dem Trassenpreissystem fixiert, soll nach dem Antrag der DB InfraGO nicht gesenkt, sondern um weitere 1 Mrd. Euro auf rund 9 Mrd. Euro erhöht werden.

Da die DB InfraGO angibt, im Jahr 2026 davon zunächst „nur“ rund 7 Mrd. Euro einnehmen zu wollen, würden die Trassenpreise wie vom Bundestag erwartet auch nur moderat steigen. Für das Fahrplanjahr 2027 wäre jedoch die Grundlage für deutlich höhere Trassenpreissteigerungen gelegt. Die DB InfraGO könnte die vermiedenen Trassenpreissteigerungen 2027 „nachholen“ oder damit Branche und Bund in Hinblick auf die Fortzahlung der Instandhaltungszuschüsse unter Druck setzen.

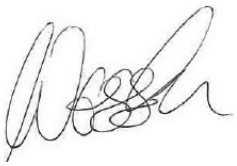
Unklar bleibt, wieso der Anstieg der prognostizierten Betriebskosten – um mehr als 30 Prozent zum aktuellen Jahr – erst nach Beschluss des politischen Maßnahmenpakets aufgefallen ist und der neue Antrag die politisch induzierten Absenkungen der Obergrenze der Gesamtkosten nahezu punktgenau kompensiert. Da weder die Bundesnetzagentur noch die Branche einen ausreichenden Einblick in die „Blackbox“ DB InfraGO erhalten, kann nur der Bundestag diese Fragen zweifelsfrei aufklären und die zweckmäßige und effiziente Verwendung der bereitgestellten Mittel sicherstellen.

Wir befürchten, dass die Gewinnerwirtschaftung ein heimliches Comeback feiern könnte. Immer noch müssen von der DB InfraGO erzielte Überschüsse aus dem Trassenpreissystem über den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrag an den DB Konzern

ausgeschüttet werden. Auch wenn die Eigenkapitalverzinsung reduziert wurde, können Überschüsse durch erhöhte Kostenprognosen generiert werden, um so Verluste in anderen Konzernbereichen auszugleichen. Dahinter könnten auch Überlegungen stecken, etwaige wettbewerbsverzerrende Dividendenerwartungen des Bundes mit Gewinnen aus der Schieneninfrastruktur zu erfüllen. Eine solche Dividende ist weder mit den Zielen der Verkehrsverlagerung auf die Schiene noch mit der Gemeinwohlorientierung der DB InfraGO vereinbar und sollte – wie auch bei den Fern- und Wasserstraßen – nicht erhoben werden, um weitere Fehlanreize für steigende Trassenpreise zu vermeiden.

Wir appellieren an Sie – knüpfen Sie an die erfolgreich begonnene Linie an und bringen Sie schnellstmöglich eine Reform für ein wachstumsorientiertes Trassenpreissystem und eine effektive Kontrolle der DB InfraGO, z.B. durch das von uns vorgeschlagene Bundesamt für Schieneninfrastruktur (BASchi) auf den Weg, um die Lunte der drohenden Trassenpreisexplosion auch für die kommenden Jahre zu kappen. Die Branche wird es Ihnen weiter danken.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer

Neele Wesseln
Geschäftsführerin