

**Von:** Neele Wesseln <[Wesseln@netzwerk-bahnen.de](mailto:Wesseln@netzwerk-bahnen.de)>

**Datum:** Montag, 3. Juni 2024 um 15:08

**An:** [REDACTED] <[REDACTED]>

**Cc:** Peter Westenberger <[Westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:Westenberger@netzwerk-bahnen.de)>

**Betreff:** AW: Vorschläge der GÜTERBAHNEN zu Anmeldungen für den Bundeshaushalt 2025

Hallo Herr Dr. Michel,

vielen Dank für unser dichtes Gespräch am vergangenen Freitag. Zu den folgenden zwei Punkten würden wir gerne noch einmal, wie angekündigt, Stellung nehmen:

### **1) Abschätzung der EKE-Wirkungen auf die Trassenpreise und Dokumentation des bisherigen Verlaufs der Trassenpreise**

In der anhängenden angekündigten Dokumentation der effektiv gezahlten Trassenpreise für einen Standard-Güterzug (das ist das sog. „Segment“, in das etwa 85 % aller Güterzugfahrten fallen) sehen Sie u. a. die hohe Volatilität (das ist eine Folge des Förderrichtlinien-Designs), aber auch die beiden Großereignisse „Corona“ und den starken Anstieg seitdem bzw. nach vorne prognostiziert, die sich aus der Inflation, vor allem aber aus den EKE-Zuführungen ergeben. Wir haben im Moment darauf verzichtet, 2027 bis 2029 auch noch zu modellieren, aber Sie können sich selbst vorstellen, was da passieren wird, wenn die Gewinnerwartung nicht vom EK abgekoppelt wird. Wir haben dazu heute auch eine Pressemitteilung herausgegeben.

Für Ihren Hintergrund: In der Prognose ist ein TraFöG-Volumen von 180 Mio. € in 2026 unterstellt (entsprechend uns bekannter Mittelfristplanung) und das Fortbestehen der Trassenpreisbremse. Ebenso, dass die DB InfraGO den Gewinnanspruch vollständig realisiert. Beim Verkehrsaufkommen haben wir der Einfachheit halber keine Änderung unterstellt – bei der dargestellten Entwicklung der Trassenpreise ist das aber mittelfristig unrealistisch, weil der Verkehr abnehmen würde, was dann wiederum den preistreibenden Effekt aus Mindereinnahmen im geltenden System verstärken würde.

### **2) Wir hatten ad hoc über maßgebliche Stellschrauben jenseits gesetzlicher Änderungen gesprochen. Ich würde das noch einmal hier festhalten, welche relevanten Möglichkeiten wir sehen:**

- Trassenpreisförderung des Bundes wieder auf den vorherigen Wert anheben (nach Angaben der DB InfraGO AG würde dies für 2025 die Effekte der genehmigten Trassenpreiserhöhung ungefähr neutralisieren, d. h. nach der starken Steigerung der faktischen Trassenpreise Ende 2023 keine weiteren Erhöhungen bedeuten – die Berechnungsgrundlage ist uns allerdings unbekannt)
- Gewinnerwartung des Bundes an den Konzern herabsetzen und im Rahmen der unternehmerischen Steuerung des Konzerns dafür sorgen, dass es keine Gewinnerwartung an die Infrastruktur gibt
- Umfang der IH-Mittel auf der Grundlage der neuen BSWAG-Regelung (TPS-relevant nur für Beträge, die bisherige IH-Mittel-Volumina der DB ersetzen würden – das ist aber nicht das Ziel!)

Ich hänge Ihnen zusätzlich die beiden Schreiben an BMDV-Staatssekretärin Henckel mit unseren Vorschlägen zum Trassenpreissystem an.

Wir verbleiben mit freundlichen Grüßen

Peter Westenberger und Neele Wesseln

Frau Staatssekretärin  
Susanne Henckel  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Berlin, 04. Januar 2024

## Entwicklung der Trassenpreise

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

mit Bezug auf das intensive Gespräch vom 20. Dezember und das Antwortschreiben zur Entwicklung der Trassenpreise möchten wir Ihnen gerne noch einmal eine Rückmeldung geben.

Kurzfristig richten sich unsere Aktivitäten in der Tat auf den von Ihnen angesprochenen parlamentarischen Prozess zur Sicherung der Weiterführung der Trassenpreisförderung samt Entwicklung eines Konzepts für das sachlich begründete Abschmelzen im Rahmen des Gesamtkonzepts für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs, das zum angestrebten Marktanteil von 25 Prozent im Jahr 2030 führen soll. In diesem Zusammenhang bitten wir um eine Information, ob das BMDV im Entwurf der BHH-Planung 2025 die bisherige Linie einer Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr mit 350 Mio. Euro budgetär weiterverfolgen wird.

Die implizite Absage des Ministeriums an jegliche Initiative zur Änderung der Grundlagen der Trassenpreisermittlung im Eisenbahnregulierungsgesetz, die wir Ihrem Schreiben entnommen haben, kann von uns nicht akzeptiert werden. Gerade vor dem Hintergrund stark steigender Preise für die Infrastrukturnutzung und weiter preistreibender Entwicklungen ist es unter Würdigung der Haushaltslage aus unserer Sicht wenig realistisch, allein auf eine Steigerung der Trassenpreisförderung zu setzen.

Das Antwortschreiben hat im Übrigen einen Großteil der Punkte aus unserem Schreiben vom 01. Dezember an den Minister nicht aufgegriffen oder beantwortet. Dazu gehört insbesondere die drohende mögliche Steigerung der Trassenpreise um 70% (möglicherweise sogar 90%) infolge v.a. der Kürzung des TraFöG im Regierungsentwurf vom 05. Juli 2023. Das gleiche gilt aber auch für die positive Wirkung grenzkostenorientierter Preise für die Attraktivität für zusätzlicher Verkehre, die Frage nach der künftigen Gewinnorientierung der DB InfraGO AG und vor allem die trassenpreissteigernde Wirkung der

beabsichtigten EKE samt der Frage, ob der Bund die Ausschöpfung des Preiserhöhungsspielraums (im Gegenzug für die diskutierte höhere Infrastrukturfinanzierung) von der DB InfraGO verlangt. Auch unser Hinweis zum Zusammenwirken der LST-Modernisierung und der notwendigen Senkung der im Gegenteil stark ansteigenden Personalkosten, die weiter aufgehende Schere zwischen Netzqualität und Preisen sowie die geplante Umlegung der entfallenden Stationspreise auch auf die Trassenpreise von SGV und SPFV sind offene Punkte.

Wie möchten daher erneut anregen, in einer fachlich-politischen Diskussion eine gesamthafte Überarbeitung der aus dem Ruder laufenden Trassenpreisentwicklung anzustoßen.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer

Frau  
Staatssekretärin Susanne Henckel  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Berlin, 14. März 2024

## Trassenpreisentwicklung

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

vielen Dank für Ihre Antwort vom 27. Februar auf unsere E-Mail vom 04. Januar. Gerne bestätigen wir, dass Modernisierungsinvestitionen im Schienennetz zur Begrenzung und/oder Senkung der Betriebskosten und damit der Trassenpreisbasis führen – Ausbauinvestitionen würden wir allerdings weiterhin nicht diesen Effekt bescheinigen. Auch möchten wir das Angebot zur weiteren Diskussion des Trassenpreissystems aufgreifen.

Die zu Beginn des Jahres beschriebene Perspektive massiver Trassenpreissteigerungen wurde zwischenzeitlich nämlich durch vertiefende Analysen der Bundesnetzagentur zur Kostenentwicklung bei den verschiedenen Verkehrsarten weiter verschärft. Im gegenwärtig angewandten Modell führen die seit kurzem dokumentierten deutlichen Umsatzsteigerungen im Schienengüterverkehr 2022, die nicht etwa eine Folge starker Verkehrszuwächse, sondern vor allem der exorbitant gestiegenen, durch keine Strompreisbremse gebremsten und nach Möglichkeit an die Kunden weitergegeben Bahnstromkosten waren, zu einer höheren Markttragfähigkeit der von der DB InfraGO angemeldeten höheren Umsatzziele für 2025 im Schienengüterverkehr. Die DB InfraGO hat auf Hinweis der Bundesnetzagentur ihren Trassenpreisantrag für das kommende Fahrplanjahr angepasst. Das Ergebnis statt einer Steigerung des Trassenpreises für den Standard-Güterzug von 3,21 Euro auf 3,64 Euro stehen nun 3,73 Euro je Zugkilometer zur Genehmigung an. Das bedeutet ein Plus von 16,2 Prozent. Wir haben keinen Zweifel, dass die Bundesnetzagentur den Antrag genehmigen wird.

Für uns ist diese bizarre Entwicklung ein weiterer Beleg für dringenden Reformbedarf der Trassenpreisentwicklung. Unser Verband spricht sich dafür aus, das System künftig vom Ergebnis her zu denken und die drei relevanten Steuerungsgrößen seitens des Gesetzgebers zu kalibrieren. Unter der Prämisse, dass die Trassenerlöse den Betrieb des Schienennetzes mindestens weitgehend finanzieren sollen, ist der Bund aus unserer Sicht

gefordert, gesetzlich für einen Zeitraum von mehreren Jahren (z.B. fünf) die Trassenpreishöhe zu fixieren und damit eine sichere Kalkulationsgrundlage zu schaffen. Die Eingangsgrößen,

- erwartete Trassenentgelteinnahmen,
- zweckgebundene Bundeszuschüsse (z.B. für Instandhaltung und Betrieb) an den Infrastrukturbetreiber sowie
- bundesfinanzierte Rationalisierungszuschüsse an den Infrastrukturbetreiber zur nachhaltigen Senkung der Betriebskosten

sollten ebenfalls durch den Bund kalkuliert und kostendeckend – also ohne Gewinnerwartung des Infrastrukturbetreibers bzw. des DB-Konzerns bzw. des Bundes – im Rahmen der Steuerung durch den Bund im Geschäftsplan des Infrastrukturbetreibers sowie Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und DB InfraGO fixiert werden.

Der Bund würde damit auch in der Verantwortung stehen, die Höhe der Trassenpreise so zu gestalten, dass sie seine verkehrspolitischen Ziele unterstützen, also insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit des schienengebundenen Güterverkehrs gegenüber dem Lkw sichern bzw. verbessern oder beispielsweise auch intermodale Transportangebote stärken. Mittel- und langfristiges Ziel des Bundes sollte sein, durch steigende Rationalisierungsinvestitionen in das Schienennetz dessen Betriebskosten zu senken. Untätigkeit dagegen würde sich schnell rächen. Mehr und mehr GÜTERBAHNEN drohen unter dem wachsenden Kostendruck zusammenbrechen. Vor allem die vorgesehenen Eigenkapitalerhöhungen bei der DB wären im jetzigen Trassenpreissystem ein enormer Brandbeschleuniger. Indikativ sind aus unserer Sicht Trassenpreise etwa in Höhe der (geförderten) Tarife aus den Jahren 2022 und 2023 im Markt tragbar. Die nach der geltenden EU-Verordnung ermittelten Grenzkosten im Schienengüterverkehr liegen in ähnlicher Höhe.

Wir würden uns nach dem ausführlichen Schriftwechsel sehr freuen, wenn Ihr Haus den Dialog mit den Branchenorganisationen zur Weiterentwicklung des Trassenpreissystems aufnehmen würde.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer