

**Betreff:** Wie kann ein Gemeinwohl-Trassenpreissystem aussehen? Das aktuelle Konzeptpapier der GÜTERBAHNEN  
**Datum:** Dienstag, 21. April 2026 um 22:24:12 Mittteleuropäische Sommerzeit  
**Von:** Peter Westenberger - DIE GÜTERBAHNEN  
**An:** Peter Westenberger - DIE GÜTERBAHNEN  
**CC:** Neele Wesseln - DIE GÜTERBAHNEN, Oliver Smock - DIE GÜTERBAHNEN  
**Anlagen:** image001.png, 2026\_04\_22\_Konzeptpapier\_Gemeinwohl\_Trassenpreissystem\_DIE GÜTERBAHNEN.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Koalitionsvertrag von Union und SPD befindet bündig: „Das Trassenpreissystem reformieren wir.“ Wie ein künftiges, grundlegend reformiertes und am Gemeinwohl als Satzungsziel der DB InfraGO AG ausgerichtetes Trassenpreissystem aussehen kann, haben wir in unserem - an die aktuelle Entwicklung angepassten - Konzeptpapier beschrieben, das wir Ihnen im Anhang übersenden.

Wir sorgen uns, dass die Ankündigung einer Trassenpreisreform durch geringfügige, unzureichende Änderungen am bestehenden System „umgesetzt“ wird und uns zugleich die Grundprobleme – ein im Verkehrsmarkt nicht wettbewerbsfähiges Preisniveau und fehlende Verlässlichkeit – erhalten bleiben.

Nur mithilfe der - geplanten - LV InfraGO werden mittelfristig klare Preispfade sowie die notwendige Bündelung vorhandener Finanzströme nicht erreichbar sein. Bitte setzen Sie sich für eine grundlegende und solide ausgearbeitete Trassenpreisreform ein. Bis zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember scheint dieses Ziel nur noch mit sehr großen Anstrengungen erreichbar. Allerdings würde eine parlamentarische Initiative zur – unverzichtbaren - Änderung der gesetzlichen Grundlagen die Chance einer Verfahrensbeschleunigung und zugleich der mittelfristigen Fixierung der Trassenpreise bieten.

Gerne treten wir mit Ihnen in einen vertieften Austausch zu unseren Vorschlägen ein.

Mit freundlichen Grüßen

Neele Wesseln  
Geschäftsführerin

Peter Westenberger  
Geschäftsführer

Oliver Smock  
Eisenbahnpolitischer Referent

Peter Westenberger  
Geschäftsführer



## DIE GÜTERBAHNEN

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Reinhardtstraße 46

10117 Berlin

E-Mail: [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)

Festnetz: + 49 30 53 14 91 47 3

Mobil: +49 170 485 486 4

Internet: [www.die-gueterbahnen.com](http://www.die-gueterbahnen.com) und [www.db-watch.de](http://www.db-watch.de)

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

Sitz des Vereins: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B, Lobbyregister des Bundestages: [R000422](#)

Vorstand: Henrik Würdemann (Vorstandsvorsitzender), Roger Mahler (Stellvertretender Vorsitzender), Diana Döpping (Schatzmeisterin), Thilo Beuven, Jan Elfenhorst, Michael Baier, Pascal Gentges

Berlin, 22. April 2026

## Der Weg zum Gemeinwohl-Trassenpreissystem

### Für eine gemeinwohlorientierte, planbare und wettbewerbstaugliche Nutzermitfinanzierung der Schieneninfrastruktur auf Basis der Grenzkosten

Volatil, komplex und teuer – die deutschen Trassenpreise, eine „Schiennenmaut“, die für jeden gefahrenen Kilometer eines Zuges an die DB InfraGO zu zahlen ist, sind ein dauerhaftes Sorgenkind für Politik, Eisenbahnverkehrsunternehmen und die verladende Wirtschaft geworden. Während vor sieben Jahren (2019) für einen „Standard-Güterzug“ 1,46 Euro je Kilometer gezahlt werden mussten, sind es derzeit 2,89 Euro je Kilometer (real, d. h. unter Berücksichtigung der jährlich veränderten Trassenpreisförderung). Weitere hohe Steigerungen bedrohen die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und sorgen für eine Verlagerung von Verkehren auf die Straße. Im Koalitionsvertrag wurde der dringende Handlungsbedarf bei den Trassenpreisen erkannt und eine Reform angekündigt. Die in diesem Papier dargestellten Eckpunkte sollen die Vorgabe des Bundes an die DB InfraGO AG, gemeinwohlorientiert, aber wirtschaftlich zu handeln, einlösen. Das „GO-Trassenpreissystem“ stellt die wachstumsorientierte Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Verkehrsmarkt, die europäischen Zielvorgaben und hohe mehrjährige Stabilität für alle Beteiligten in den Vordergrund.

Systematisch wird ein Wechsel zur Nutzermitfinanzierung auf Basis der **Grenzkosten** vorgeschlagen. In einem solchen Modell zahlen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nur die Betriebskosten, die ihre Verkehre tatsächlich verursachen. Die Trassenpreise werden in methodischer Anlehnung an die Lkw-Maut **für jeweils 5 Jahre durch den Bundestag fixiert**. Mit der Entscheidung werden die bisherigen staatlichen Mittelflüsse auf Basis von europarechtlich zulässigen und qualitätsgebundenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen als direkte Zuschüsse an die DB InfraGO AG gebündelt. Für den Bund entsteht bei einer Verstetigung und **Bündelung der heutigen Mittelflüsse** kein zusätzlicher Finanzierungsaufwand.

Der in den Trassenpreisen versteckte Gewinnanspruch der DB InfraGO wird durch einen transparenten **Effizienzaufschlag** ersetzt. Ein robustes **Vertrags- und Ausgleichssystem** sichert ein hohes Qualitätsniveau ab. Die Kostenkontrolle obliegt, wie die Vorbereitung der jeweiligen 5-jährigen Fortschreibung, auch zukünftig der Bundesnetzagentur oder einem neu gegründeten **Bundesamt für Schieneninfrastruktur (BASchi)**, ähnlich wie dies in der Schweiz alltäglich durch das „Bundesamt für Verkehr“ (BAV) geschieht.

Die Umstellung ermöglicht eine Absenkung des tatsächlich gezahlten Trassenpreises im Schienengüterverkehr (SGV) auf **2 Euro pro Trassenkilometer** – ein Preisniveau, das die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehre zur Straße und eine effektive Verkehrsverlagerung auf die Schiene ermöglicht.

## 1. Ausgangslage

Das Trassenpreissystem des Schienenverkehrs soll nach dem Willen der Koalition reformiert werden. Das ist überfällig, weil die derzeitigen, seit 2017 geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu einer Explosion, statt zur damals angekündigten Senkung der Nutzerentgelte geführt haben.<sup>1</sup> Hohe, intransparente Preisaufschläge, ein systemischer Gewinnanspruch des Infrastrukturbetreibers, wirkungslose Vorgaben zur Kosteneffizienz<sup>2</sup> und die unterjährig schwankende sowie stetig sinkende Trassenpreisförderung<sup>3</sup> haben zu einem unplanbaren, zunehmend wettbewerbsschädlichen Preisniveau geführt. Die DB InfraGO strebt im Jahr 2027 Einnahmen in Höhe von bis zu 8 Milliarden Euro<sup>4</sup> an – das ist bei etwa gleicher Zugkilometer-Menge eine Steigerung um mehr als 50 Prozent im Vergleich zu 2019. Die bereitgestellte Qualität ist im gleichen Zeitraum stark gesunken.

Die Folge der hohen Nutzerkosten im Schienengüterverkehr: Verkehrsrückgänge und eine Verlagerung zurück auf die Straße, wodurch die Trassenpreise umso stärker ansteigen. Auch rechtlich steht das Trassenpreissystem unter starkem Druck – am 19. März erklärte der Europäische Gerichtshof, dass die so genannte SPNV-Trassenpreisbremse, die bislang isoliert die Trassenpreissteigerungen des Personennahverkehrs begrenzte, unionsrechtswidrig ist. Damit steht die Verteilungslogik des Trassenpreissystems grundlegend in Frage, mit der bislang die gesamten Kosten des Netzbetriebs auf die Nutzer verteilt werden.

## 2. Die Reformbausteine im Detail

### a) Einführung eines Grenzkostensystems

Wird wie in anderen Ländern für die Höhe des Nutzerentgelts das Grenzkostenprinzip angewendet, tragen die EVU die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (ukZ), statt wie bislang auch die vollständigen Fixkosten und einen Gewinnanspruch der DB InfraGO. Das Grenzkostenprinzip entspricht der europäischen Empfehlung und hat sich in vielen Nachbarländern bewährt, da es den gesellschaftlichen Nutzen der Schiene und nicht die Einnahmen des öffentlichen Infrastrukturbetreibers maximiert.

Bislang werden die Trassenpreise für die einzelnen Verkehrsarten (Güter-, Personennah- und Personenfernverkehr) wesentlich von Vollkostenaufschlägen bestimmt. Diese richten

#### Leitlinien der EU-Kommission

In Deutschland ist die Maximierung von Einnahmen zur vollständigen Kostendeckung des Infrastrukturbetriebs das zentrale Ziel des Trassenpreissystems. Die Preise steigen so seit Jahren signifikant an. Es steht damit im direkten Kontrast zu den europäischen Zielen, die eine **Senkung der Höhe der Entgelte**, eine **optimale Kapazitätsnutzung** und die **Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu weniger nachhaltigen Verkehrsträgern** empfehlen.

1 Siehe **Abbildung 1** – Entwicklung des Preisniveaus im SGV

2 Siehe **Abbildung 2** – Produktivität der DB InfraGO

3 Siehe **Tabelle 1** – Entwicklung der Trassenpreisförderung

4 Beantragter Referenzerlös im Verfahren BK10-25-0640\_E zur Festlegung der Trassenpreise 2027

sich nicht nach den von den Verkehrsarten verursachten Betriebskosten, sondern nach den von DB InfraGO festgelegten „Markttragfähigkeiten“ – der angenommenen maximalen Zahlungsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Im Gegensatz zu Vollkostenaufschlägen können Grenzkosten verursachergerecht den Verkehrsarten zugerechnet werden: Die intransparente und wettbewerbsverzerrende Verteilung von Vollkostenaufschlägen entfällt, die Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlen nur die Kosten, die ihre Verkehre verursachen. Für die Trassenpreishöhe ist nicht mehr die Belastungsgrenze der Eisenbahnverkehrsunternehmen (bis zu einem Marktaustritt), sondern die aktive Verlagerung von Verkehren auf die nachhaltige Schiene maßgeblich. Die drohende Trassenpreisspirale – bei der abnehmende Verkehrsmengen aufgrund der Vollkostendeckung zu noch stärker steigenden Preisen führen<sup>5</sup> – wird gestoppt.

Die derzeit im Eisenbahnbereich angesetzten Grenzkosten sind in Deutschland vergleichsweise niedrig kalkuliert, da sie im Vollkostensystem nur eine untergeordnete Rolle als „Sockel“ für die hohen Vollkostenaufschläge spielen. Bei einer Umstellung auf ein grenzkostenbasiertes System würden vermutlich höhere Grenzkosten ermittelt werden, was durch die großen Gestaltungsspielräume der dafür geltenden europäischen Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 möglich ist.

## b) 5-jährige Fixierung der Preisentwicklung

Anstatt wie bislang die Trassenpreise jährlich neu zu genehmigen, wird die Entgelthöhe ein Jahr vor dem Inkrafttreten für eine 5-Jahres-Periode analog zur Festlegung der Lkw-Maut durch einen Beschluss des Bundestages fixiert. Erstmals wird so eine mehrjährige Planbarkeit der Produktionskosten, Einnahmen und Zuschussbedarfe im Schienenverkehr für alle Beteiligten – Bund, Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Fahrgäste und verladende Wirtschaft – ermöglicht.

### Kostenbestandteile Netzbetrieb:

#### **Grenzkosten/unmittelbare Kosten des Zugbetriebs:**

- Fahrplanerstellung
- Trassenkonstruktion
- Betriebsplanung
- Disposition
- Zugbetrieb abhängige Instandhaltung und Abschreibungen

**40 Prozent** der heutigen Trassenpreise im SGV

*Zuordnung anhand von Zugeigenschaften (bspw. Geschwindigkeit oder Gewicht)*

#### **Vollkostenaufschläge:**

- Kapitalkosten (Gewinn)
- Konzernumlagen
- Verwaltung und Vertrieb
- Zugbetrieb unabhängige Instandhaltung und Abschreibungen

**60 Prozent** der heutigen Trassenpreise im SGV

*Verteilung anhand der wirtschaftlichen Belastungsgrenze der Eisenbahnverkehrsunternehmen*

<sup>5</sup> Siehe **Abbildung 3** – Entwicklung von Trassenabsatz und Trasseneinnahmen

Basis der Festlegung ist eine Vorlage der dafür zuständigen Behörde (BNetzA oder BASchi) an den Bundestag, die die Grenzkosten der einzelnen Marktsegmente (zurzeit fünf, wobei der „Standard-Güterzug“ etwa 80 Prozent der Fahrten beinhaltet) anhand der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen der DB InfraGO, die erwartete Verkehrsentwicklung und damit zu erwartenden Einkünfte, den prognostizierten Mittelbedarf des Infrastrukturbetreibers und eine sektorspezifische Inflationsrate enthält. Unter Berücksichtigung der staatlichen Mittelflüsse wird ein initiales Preisniveau je Verkehrsart bzw. Segment festgelegt und durch die zu erwartende sektorspezifische Inflationsrate für die betrachteten Jahre dynamisiert, um die legitimen Preissteigerungen des Infrastrukturbetriebs abzubilden. Maßstab des initialen Preisniveaus ist die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zur Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele des Bundes. Die Modellierung von Markttragfähigkeiten ist nicht mehr erforderlich.

## c) Bündelung der Mittelflüsse und Deckung des Mittelbedarfs

Auch im Grenzkostensystem bleibt die Finanzierung der Schieneninfrastruktur eine gemeinsame Aufgabe von Nutzer:innen und Staat. Schon heute beteiligt sich der Bund über gezielte Zuschüsse an den Betriebskosten des Netzes – etwa durch Mittel für die präventive Instandhaltung, die Trassenpreisförderung oder die SPNV-Finanzierung über die Regionalisierungsmittel. Zukünftig ließe sich dieser Beitrag noch zielgerichteter einsetzen: Statt nachgelagerte Fördermaßnahmen zu finanzieren und jährlich neu auszuhandeln, könnten bestehende Haushaltsmittel gebündelt und direkt in die Netzfinanzierung überführt werden. Über einen fünfjährigen Zuschussvertrag zwischen Bund und DB InfraGO entsteht Planungssicherheit für alle Beteiligten. Wie eine durch das Forschungsinstitut INFRAS erstellte Studie zeigt, entsteht bei der Verstetigung und Umwidmung der bestehenden Finanzflüsse dadurch keine Finanzierungslücke für den Bund. Auch der für 2027 von der DB InfraGO<sup>6</sup> abgegebene Finanzbedarf für den Betrieb ist damit zu decken.

### Was „kostet“ das Gemeinwohl-Trassenpreissystem?

Im Auftrag der GÜTERBAHNEN hat das Schweizer Beratungsunternehmen INFRAS die finanziellen Auswirkungen einer Umstellung vom heutigen Vollkostensystem auf das Gemeinwohl-Trassenpreissystem mit einer Grenzkostenorientierung untersucht. Das Ergebnis ist eindeutig: Werden die bisherigen Mittelflüsse verstetigt und gebündelt, entsteht kein Mehraufwand für den Bund.

Die von INFRAS modellierte Entwicklung umfasst den Zeitraum von 2027 bis 2031. Sie zeigt, dass der finanzielle Bedarf für Betrieb und Instandhaltung des Schienennetzes ohnehin schon zu einem großen Teil durch den Bund finanziert wird – allerdings auf Umwegen: als nachträgliche Trassenpreisförderungen und in Form von Anteilen der Regionalisierungsmittel zur Nahverkehrsfinanzierung. Zusammen mit geplanten Instandhaltungszuschüssen des Bundes können auch grenzkostenbasierte Trassenpreise das nötige Finanzvolumen vollständig sichern.

Die vollständige Studie finden Sie unter: [Studie "Grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem"](#)

<sup>6</sup> Da die DB InfraGO bislang die Veröffentlichung von belastbaren Prognosen zu der genauen Höhe der Betriebskosten in den kommenden fünf Jahren verweigert, wird hierbei der bei der Bundesnetzagentur beantragte Zielerlös für die Trassenpreise im Jahr 2027 als Bemessungsgrundlage angesetzt.

Die passgenaue Abstimmung der bundesseitigen Mittel auf eine langfristig stabile Trassenpreisentwicklung rückt die Stabilität der Kostenentwicklung auf Seiten der DB InfraGO in den Fokus. Damit geht eine verstärkte Aufmerksamkeit für notwendige Rationalisierungsinvestitionen (bspw. Reduktion des Personal- sowie Energiebedarfs durch die Modernisierung von Anlagen und Digitalisierungsmaßnahmen bei Planungsprozessen, verstärkte Automatisierung des Fahrbetriebs, geothermisch beheizte Weichen) einher, die bislang vernachlässigt und durch den Bund unzureichend finanziert wurden. Die aktuelle Dynamik konstant steigender Betriebskosten der Infrastruktur könnte erstmalig gestoppt werden. Die bestehende Anreizregulierung über Inflations- und Produktivitätsfaktoren hat sich als wirkungslos erwiesen – sie setzt keinen realen Kosteneffizienzdruck und sollte abgeschafft werden.

## d) Effizienzaufschlag

Zusätzlich zu den Grenzkosten zahlen die Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Effizienzaufschlag in Form einer Pauschale pro Trassenkilometer (ca. 10 Prozent der marktsegmentspezifischen Grenzkosten)<sup>7</sup> an die DB InfraGO. Diese Mittel ersetzen eine bislang intransparent erhobene Rendite und sind über an das normale Maß (s. “sektorspezifische Inflationsrate”) hinausgehende und zuvor angekündigte Qualitätsverbesserungen gebunden. Die Einnahmen können als wirtschaftlicher Risikopuffer, für effizienzsteigernde Maßnahmen oder monetäre Anreize für das Betriebspersonal eingesetzt werden, um die Kosteneffizienz zu steigern und die Personalsituation zu stabilisieren. Je mehr Trassen im Jahr verkauft und störungsfrei bereitgestellt werden, desto mehr Mittel verbleiben beim Infrastrukturbetreiber. Der Effizienzaufschlag schafft einen Anreiz, den Betrieb trotz monopolistischer Strukturen stringent auf ein steigendes Verkehrsvolumen, eine hohe Betriebsqualität und eine kostenoptimierte Mittelverwendung auszurichten.

## e) Verkehrspolitische Aufschläge

Weitere zweckgebundene Aufschläge sind zwar nach europäischem Recht möglich, beispielsweise zur Förderung des Lärm- und des Umweltschutzes, sowie zur Förderung von neuen technischen Innovationen bei der Fahrzeugausrüstung, verschleißarmen Fahrzeugen oder auch zur Steuerung der Verkehrsmenge auf “überlasteten Schienenwegen” gemäß § 55 ERegG. Bei dem Einsatz von zweckgebundenen Aufschlägen besteht jedoch ein hohes Risiko, dass diese vom Infrastrukturbetreiber als Ersatz für die heutigen Vollkostenaufschläge instrumentalisiert werden. Selbst eine aufkommensneutrale Preisdifferenzierung könnte den administrativen Aufwand erhöhen und die Grundprobleme der mangelnden Planbarkeit und des insgesamt zu hohen Preisniveaus unangetastet lassen.

Mindestens müssten Fehlanreize vermieden werden: Beispielsweise können über Aufschläge für Verkehre auf überlasteten Schienenwegen nur dann Anreize zur Kapazitätsoptimierung gesetzt werden, wenn auf möglichen Ausweichstrecken verlässliche Kapazitäten und eine moderne Infrastruktur (Oberleitung, ausreichend lange Überholgleise,

---

<sup>7</sup> Siehe **Tabelle 2** – Marktsegmentspezifische Grenzkosten und Vollkostenaufschläge (TPS 2026)

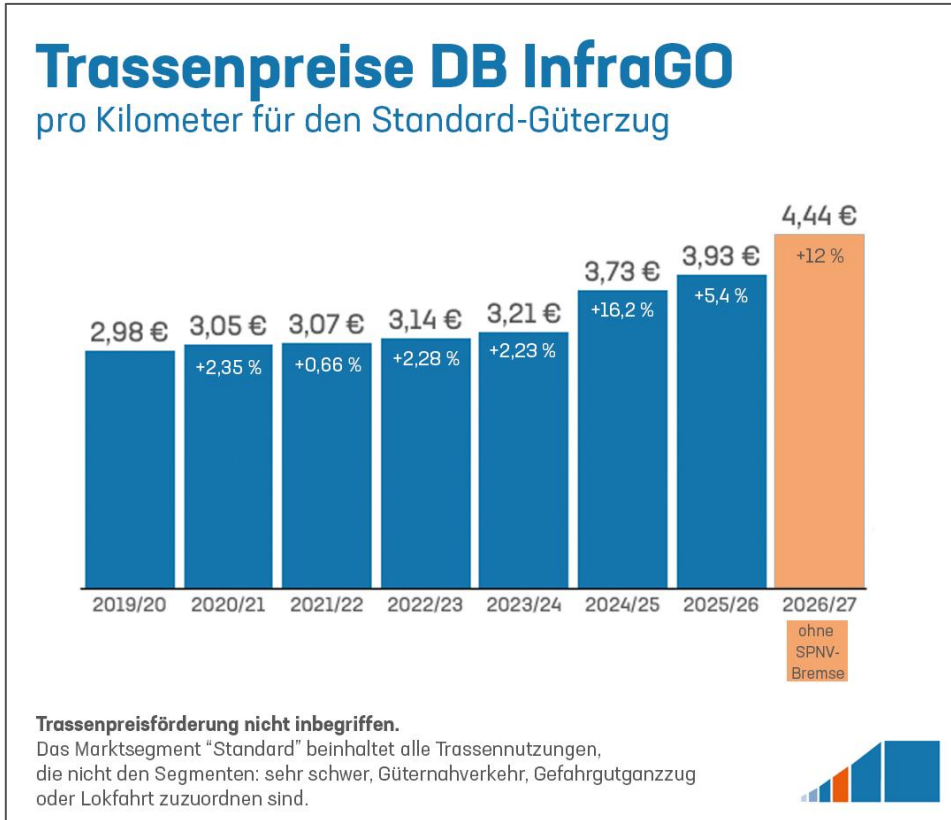
etc.) zur Verfügung stehen. Das ist aktuell vielfach nicht gegeben. Ein ähnliches Spannungsfeld kann bei der Einführung verschleißbezogener Preiskomponenten entstehen: Im Schienengüterverkehr könnten solche Anreize dazu führen, dass heutige Transportmengen eines Zuges auf mehrere Züge verteilt werden müssen – mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf den Kapazitätsbedarf und die Energieeffizienz der Transporte. Hinzu kommt ein hoher bürokratischer Aufwand, um alle genutzten Fahrzeugtypen hinsichtlich der Verschleißaspekte zu bewerten und die genaue Höhe der Aufschläge zu regulieren.

### f) Aufrechterhaltung eines hohen Qualitätsniveaus

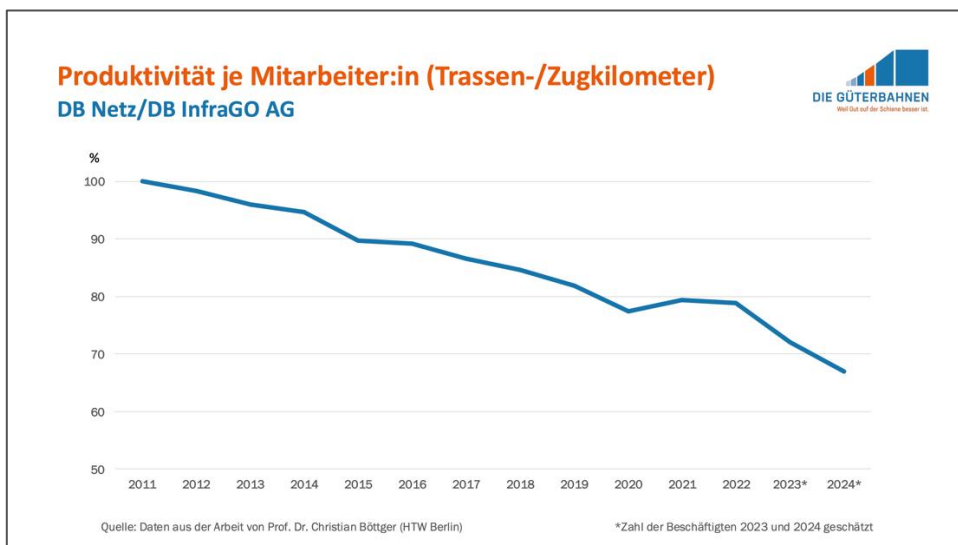
Die Aufrechterhaltung eines hohen betrieblichen Qualitätsniveaus wird durch ein robustes System aus Qualitätskennzahlen und einem Projektkostencontrolling abgesichert. Die Verträge zwischen dem Bund und der DB InfraGO zur mehrjährigen Finanzierung erhalten dazu eine – ggf. künftig am Infraplan orientierte – Rahmenplanung für die Vision des Zielnetzes, Jahrespläne inklusive eines Programms zur Effizienzsteigerung samt zugehöriger Qualitätskennzahlen und die Grundlage eines staatlichen Projektcontrollings zur Einhaltung von Kosten- und Zeitplänen. Die Einhaltung wird von der Bundesnetzagentur oder dem BASchi überwacht. Die Behörde erhält dazu direkten Zugriff auf die internen Daten des Infrastrukturbetreibers. Weiterhin sind Anpassungen im Bereich des Anreizsystems und der Schadensersatzregelungen notwendig, um eine adäquate Kompensation der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei infrastrukturellen Schlechtleistungen sicherzustellen und starke betriebswirtschaftliche Anreize für ein störungsfreies Schienennetz zu setzen.

## 4. Aktueller Handlungsbedarf/Zeitplan

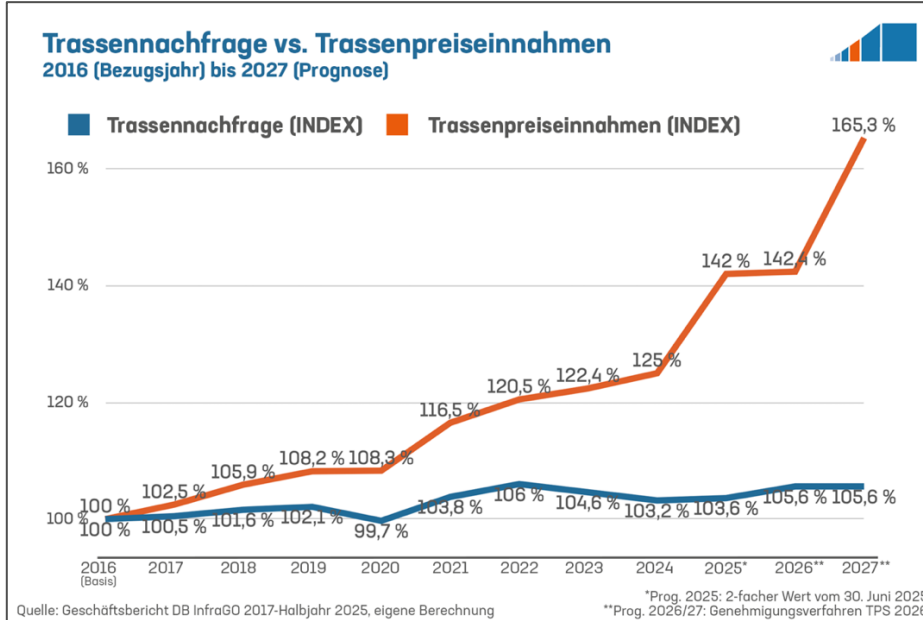
Verkehrsminister Schnieder und sein Ministerium haben angekündigt, dass eine Reform bereits für das Trassenpreissystem 2027 – und damit zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 – wirksam sein soll. Dazu sind Änderungen im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und dem Regionalisierungsgesetz (RegG) notwendig. Wenn der ambitionierte Zeitplan eingehalten werden soll, muss der Bund sofort handeln, wobei eine gesetzliche Herauslösung der Trassenentgeltssystematik aus dem ERegG und die sofortige Ausarbeitung eines schlanken, eigenständigen Trassenpreisgesetzes (TrPrG), nach dem Vorbild des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) sinnvoll wäre. Neben einer haushaltsrechtlich verbindlichen Grundlage für die Mittelbereitstellung für Instandhaltungszwecke (auf der Grundlage von § 11a Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes - BSWAG) und der Bündelung von bisher gezahlten Trassenpreisförderungen wären auch die erforderlichen Anpassungen des RegG und des ERegG in einem solchen Artikelgesetz vorzunehmen. Eine „Trassenpreisreform light“ ist keine Alternative. Hilfsweise muss die Debatte über ein grundlegend verbessertes System sofort begonnen und Klarheit über die Trassenpreise der Jahre 2028 bis 2032 gesetzlich spätestens im ersten Quartal 2027 geschaffen werden.



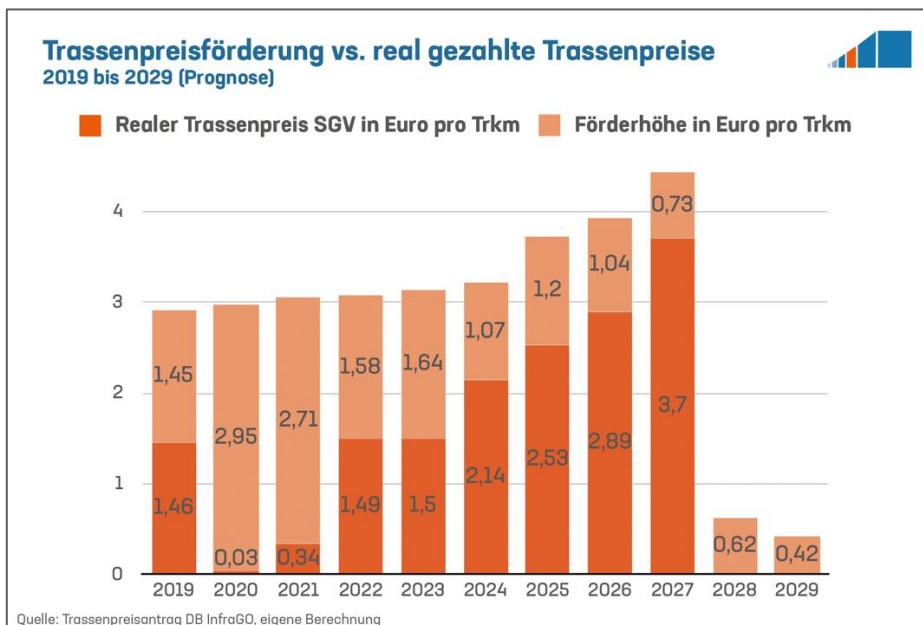
**Abbildung 1:** Entwicklung des Preisniveaus ohne Trassenpreisförderung (Marktsegment: SGV Standard), Entgeltlisten der DB Netz AG/DB InfraGO AG, 2027 gemäß der letzten vorliegenden Trassenpreisanträge im Genehmigungsverfahren BK10-25-0640\_E.



**Abbildung 2:** Produktivität der DB InfraGO, Ermittlung von Prof. Dr. Christian Böttger (HTW Berlin) und DIE GÜTERBAHNEN



**Abbildung 3:** Entwicklung von Trassenabsatz und Trasseneinnahmen der DB InfraGO seit 2016 (= 100), Geschäftsberichte der DB Netz AG/DB InfraGO AG



**Abbildung 4:** Trassenpreisförderung vs. real gezahlte Trassenpreise, 2019 bis 2029 (Prognose), Trassenpreisantrag DB InfraGO AG, eigene Berechnung

**TABELLE 1 – Entwicklung der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr**

Jahr	TraFöG-Mittel in Mio. Euro
2018	175
2019	350
2020	350
2021	950
2022	377
2023	377
2024	229
2025	275
2026	265
2027	190
2028	157
2029	106

Seit Mitte 2018 stellt der Bund jährlich eine dreistellige Millionensumme als Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr zur Verfügung. Die Trassenpreisförderung wirkt dämpfend auf die real zu zahlenden Trassenpreise, um den Verkehrsträger Schiene trotz der jährlich steigenden Vollkostenaufschläge bezahlbar für die verladende Wirtschaft zu halten. Entscheidend für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist bei der Angebotsplanung der real zu zahlende Trassenpreis, d. h. die über die Trassenpreisförderung des Bundes für den SGV gedämpften Entgelte. Er wird im Jahresverlauf in Abhängigkeit von der realen Verkehrsentwicklung mehrfach angepasst, um die im Bundeshaushalt budgetierten Mittel möglichst vollständig verausgaben zu können. Dadurch kommt es auch unterjährig zu starken Schwankungen.

**TABELLE 2 – Marktsegmentspezifische Grenzkosten und Vollkostenaufschläge (TPS 2026)**

Marktsegmente	Verkehrsleistung 2026 in tkm	Grenzkosten pro Trkm	Vollkostenaufschläge pro Trkm	Erlös pro Segment:	Anteil Erlös
Lokfahrt	23.758.360	0,90 €	1,43 €	55.183.272 €	5 %
Schwerer Zug	4.582.522	2,95 €	2,60 €	25.452.721 €	2 %
Gefahrgut- zug	22.222.742	1,64 €	3,25 €	108.740.611 €	11 %
Güternah- verkehr	9.614.412	1,03 €	1,29 €	22.331.285 €	2 %
Standard- zug	205.192.243	1,64 €	2,29 €	806.210.919 €	79 %
<b>SUMME*</b>	<b>265.370.279</b>			<b>1.020.579.298 €</b>	<b>100 %</b>

\*Inklusive nicht aufgeführter Zusatzsegmente (Schnell, Express, Flex).