

Reform des deutschen Trassenpreissystems

Stand: 13. Mai 2026

Zusammenfassung

Deutsche Trassenpreise liegen bis zu zehnmal über dem europäischen Niveau. Ein Grenzkostensystem beendet den Sonderweg und legt die Grundlage für Wettbewerb und Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Das EuGH-Urteil zur Trassenpreisbremse im Nahverkehr macht eine grundlegende Reform in diesem Jahr unausweichlich.

Die politische Entscheidung ist dringend geboten

Der Europäische Gerichtshof hat am 19. März 2026 entschieden, dass die deutsche Trassenpreisbremse im Nahverkehr gegen EU-Recht verstößt. Die Bremse koppelte die SPNV-Trassenpreise an die Regionalisierungsmittel und hielt sie so unter den kalkulierten Vollkosten. Klar ist jetzt, dass die Trassenpreisbremse gegen EU-Recht verstößt. Ohne unmittelbare Kompensation durch Länder und Bund drohen durch Wegfall der Bremse im SPNV massive Angebotskürzungen von bis zu 20 %. Im Raum stehen 840 Mio. Euro Mehrkosten pro Jahr für die Öffentliche Hand, was auch die Finanzierung des D-Tickets gefährdet. Bislang wurde die Bevorteilung des SPNV zudem durch höhere Netzentgelte beim Fern- und Güterverkehr kompensiert. Das Urteil hat damit unmittelbare Auswirkungen auf das gesamte Trassenpreissystem. Es braucht dringend eine langfristige Lösung, die Planungssicherheit für die EVU & Aufgabenträger gewährt.

Das Vollkostensystem: Ein gescheitertes Experiment

Deutschland verfolgt derzeit einen Sonderweg: Trassenpreise nach dem Vollkostenprinzip. Die Nutzer tragen nicht nur die direkten Betriebskosten, sondern auch Abschreibungen, Kapitalkosten und eine Eigenkapitalrendite mit dem Ziel den Bundeshaushalt zu entlasten.

Das Gegenteil ist eingetreten. Der Bund finanziert heute:

- Infrastrukturinvestitionen in Milliardenhöhe
- Trassenpreisförderung für Güter- und Fernverkehr
- Seit 2024 zusätzlich Instandhaltungsbeiträge in Höhe von 1,7 Milliarden Euro

Trotz massiver Zuschüsse steigen die Trassenpreise weiter. Im Personenfernverkehr machen Vollkostenaufschläge über 90 % des Trassenpreises aus. EVUs in Deutschland zahlen für dieselbe Streckennutzung ein Vielfaches dessen, was in anderen europäischen Märkten gezahlt wird.

Das Grenzkostenprinzip: Die europäische Lösung

Trassenpreise 2020 im europäischen Vergleich
In Euro/Trkm

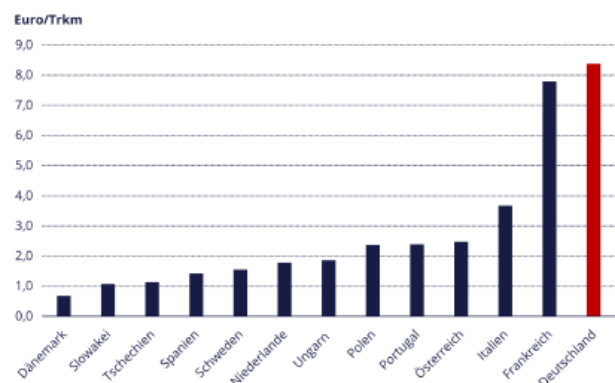


Abbildung 2: Trassenpreise 2020 im europäischen Vergleich²

¹ Dezernat Zukunft (Mai 2025): "Teures Labyrinth"

Das Grenzkostensystem berechnet den Nutzern nur die Kosten, die unmittelbar durch den Zugbetrieb entstehen: Verschleiß, anteilige Betriebskosten, Energieaufwand. Abschreibungen, Kapitalkosten und Renditeerwartungen werden transparent über den Haushalt finanziert.

Das ist der europäische Standard. Die EU-Richtlinie 2012/34 definiert direkte Nutzungskosten als Mindestmaß; Aufschläge sind nur zulässig, wenn der Markt sie trägt². Die meisten EU-Mitgliedstaaten haben sich für dieses Modell entschieden, darunter Frankreich, Italien, Spanien, die Niederlande und Österreich – weil es funktioniert.

Was ein Systemwechsel konkret bewirkt

- **Wettbewerbsfähigkeit:** Trassenpreise sinken auf europäisches Niveau. Der strukturelle Nachteil deutscher Fern- und Güterverkehre wird beseitigt. Die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene wird wirtschaftlich attraktiv. Ein einfaches, transparentes Preissystem ersetzt das heutige Regulierungskonstrukt und stärkt den Wirtschaftsstandort.
- **Transparenz und Planbarkeit:** Stabile Entgelte ersetzen jährliche Korrekturen. Unternehmen können kalkulieren.
- **Rechtssicherheit:** Der EU-konforme Regelfall ersetzt den deutschen Sonderweg. Das Risiko weiterer Klagen und Urteile wird minimiert.
- **Fahrgäste:** Niedrigere Trassenpreise ermöglichen günstigere Tickets. Das macht die Schiene attraktiver gegenüber Straße und Flugzeug.

Transparente Finanzierung statt weiterer Aufschläge

Allein die Kompensation der gekippten Trassenpreisbremse im SPNV durch das EuGH-Urteil kostet rund 840 Mio. Euro pro Jahr, ohne ein einziges strukturelles Problem zu lösen. Diese Mittel werden ohnehin fällig. Die entscheidende Frage ist, ob sie für ein EU-konformes Gesamtsystem oder erneute Teillösungen ausgegeben werden.

Auch vorhandene Finanzierungslücken über Aufschläge z.B. auf überlasteten Schienenwegen zu schließen, ist daher der falsche Weg.

- **Ticketpreise steigen dort, wo Verlagerung stattfindet.** Auf den wichtigsten Fernverkehrsstrecken machen Trassenentgelte bereits bis zu 60 Prozent des Ticketpreises aus. Zusätzliche Aufschläge verteuern Bahnfahrten ausgerechnet dort, wo die Nachfrage am höchsten ist und die Schiene direkt mit Auto und Flug konkurriert.
- **Widersprüchliche Signale:** Die Bundesregierung senkt die Luftverkehrsabgabe und erwägt gleichzeitig Aufschläge auf die Trassenpreise. Das verteuert die Schiene und entlastet den Flugverkehr. Die Verkehrswende wird konterkariert.
- **Wettbewerb wird strukturell benachteiligt.** Erstmals seit Jahrzehnten gibt es auf deutschen Schienen eigenwirtschaftliche Angebote neben der Deutschen Bahn. Diese Anbieter sind auf Hauptachsen aktiv, weil dort die Nachfrage besteht. Aufschläge auf belastete Abschnitte treffen sie konzentriert, während ein integrierter Konzern mit Flächenangebot Mehrkosten intern quersubventionieren kann.

**Beispiel Fahrt ICE Berlin – München:
Ticketpreis: 86,99 €**

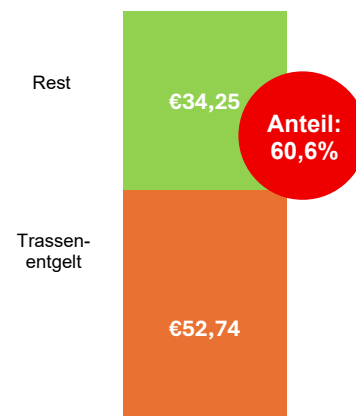


Abbildung 2: Trassenanteil am Ticketpreis (eigene Berechnung: Strecke Berlin-München, DB Super Sparpreis, 2 Wochen Vorlauf, keine BahnCard; TPS 2026)

² EU-Richtlinie 2012/34/EU, Art. 31

- **Engpässe löst man nicht über Preise.** Engpässe bestehen größtenteils in Knotenbahnhöfen – ob ein Fernzug nun aus Rostock oder Hamburg in den hochbelasteten Knoten Berlin einfährt, bedeutet für die Auslastung keinen Unterschied. Gleichzeitig bedeuten höhere Preise für Zugtickets, dass die Menschen dann Auto fahren oder fliegen. Die richtige Antwort auf Engpässe ist mehr Kapazität und intelligente Vergabe über die EU-Kapazitätsverordnung.

Aufschläge für überlastete Schienenwege mögen als Kompromiss erscheinen. Ein Vergleich zeigt jedoch, dass sie die strukturellen Probleme nicht lösen, sondern neue schaffen.

| | Teillösung I | Teillösung II | Systemlösung |
|----------------------------|-------------------------------|--|-------------------------|
| Maßnahme | SPNV kompensieren | Grenzkosten mit Aufschlägen für überlastete Schienenwege | Übergang zu Grenzkosten |
| Kosten | ~840 Mio. €/Jahr | ~840 Mio. €/Jahr (Rest über Aufschläge) | ~1 Mrd. €/Jahr |
| Verkehrsverlagerung | Kein Impuls | Kontraproduktiv auf Hauptachsen | Stärkster Impuls |
| EU-Status | Sonderweg bleibt | Faktisch Sonderweg | EU-Regelfall |
| Folgerisiko | Weitere Klagen wahrscheinlich | Aufschläge rechtlich angreifbar | Einmalige Umstellung |

Fazit

Das Vollkostensystem hat sein Ziel verfehlt. Eine reine SPNV-Kompensation kostet 840 Mio. € und löst kein strukturelles Problem. Nur ein echtes Grenzkostensystem schafft ein stabiles, wettbewerbsfähiges System für alle Verkehrssparten. Wer die Verkehrswende will, muss sie auch finanzierbar machen: für Fahrgäste, für die Wirtschaft und für den Bundeshaushalt. Das EuGH-Urteil macht eine Entscheidung ohnehin unausweichlich. **Die Frage ist nicht ob, sondern wie grundlegend reformiert wird.**

Über FlixTrain

FlixTrain ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen der Flix SE. Seit 2018 bietet FlixTrain eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr an und verbindet die wichtigsten Metropolen in Deutschland. Im Jahr 2025 investierte FlixTrain über 2,5 Mrd. Euro in neue Hochgeschwindigkeitszüge für den deutschen Fernverkehrsmarkt.

Kontakt

Tom Buchhold

Head of Public Affairs, Regulation and Market Access

Tel.: +49 151 25812299

E-Mail: tom.buchhold@flix.com