

Neugestaltung des Trassenpreissystems

Stand: 19. Mai 2026

Zusammenfassung

Das EuGH-Urteil zur Trassenpreisbremse im Nahverkehr macht eine Neugestaltung des Trassenpreissystems in diesem Jahr unausweichlich. Ein System aus Mindestzugangsentgeld (MZEG) + Effizienzaufschlägen (EA) sorgt für Planungssicherheit, Bürokratieabbau und kommt ohne eine Mehrbelastung des Bundes aus.

Die politische Entscheidung ist dringend geboten

Der Europäische Gerichtshof hat am 19. März 2026 entschieden, dass die deutsche Trassenpreisbremse im Nahverkehr unionsrechtswidrig ist. Die Bremse koppelte die SPNV-Trassenpreise an die Regionalisierungsmittel und hielt sie so unter den kalkulierten Vollkosten. Bislang wurde die Bevorteilung des SPNV 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.

Die Lösung: Mindestzugangsentgeld + Effizienzaufschläge

Die Lösung ist ein System basierend auf dem Mindestzugangsentgeld + klar definierten, transparenten Effizienzaufschlägen, nach österreichischem Vorbild. Ein solches Modell ist rechtssicher nach den Vorgaben der EU-Richtlinie 2012/34/EU.

1. Entgeldbasis: Mindestzugangsentgeld + Effizienzaufschläge

Trassenentgelte werden auf Basis des Mindestzugangsentgelds + Effizienzaufschlägen berechnet. Dieser ersetzt den bisherigen, intransparenten Gewinnanspruch der DB InfraGO

2. Langfristige Preisfixierung für Planungssicherheit

Die Entgelte werden jeweils für fünf Jahre, im Einklang mit der LV InfraGO, im Voraus festgesetzt. EVU, Aufgabenträger und Besteller erhalten damit echte Kalkulationssicherheit. Das aktuelle System, in dem Trassenpreise teils wenige Tage vor Fahrplanwechsel noch unbekannt, ist mit Haushaltsführung der Länder sowie unternehmerischer Planung unvereinbar und Wettbewerbsschädigend.

3. Effizienzaufschläge als Steuerelement

Das System lässt differenzierte verkehrspolitische Aufschläge zu, etwa zur Förderung von Lärmschutz, Umweltstandards oder technischer Innovation. Diese sind transparent auszuweisen und dürfen den Marktzugang nicht ausschließen.

Finanzierung: Keine Mehrbelastung für den Bund

Ein Trassenpreissystem aus Mindestzugangsentgeld + Effizienzaufschlägen sorgt nicht für eine Mehrbelastung des Bundeshaushalts, sondern sorgt für erheblichen **Bürokratieabbau**. Im aktuellen System fließen Bundesmittel auf einem hochgradig bürokratischen Umweg zur DB InfraGO. Der Bund zahlt Regionalisierungsmittel an die Länder, diese beauftragen Aufgabenträger mit der Bestellung der SPNV-Leistung bei den EVU. Die EVU zahlen Vollkostenaufschläge in Milliardenhöhe an die DB InfraGO.

Am Ende zahlt der Bund 2026 **faktisch 3,7 Mrd. Euro an sich selbst** über einen riesigen bürokratischen Umweg durch Länder, Aufgabenträger und EVU. Im reformierten System

entfällt dieser Umweg ohne Mehrkosten für den Bundeshaushalt, da die Mittelflüsse gebündelt und direkt an die DB InfraGO geleitet werden. Unter der Voraussetzung, dass bestehende Regionalisierungsmittel (anteilig) und bestehende Trassenpreisförderungen für Fern- und Güterverkehr (~0,5 Mrd. Euro p.a.) umgewidmet werden, **entsteht kein zusätzlicher Finanzierungsbedarf des Bundes**. Was sich ändert, ist nicht die Höhe der Mittel, sondern ihr Weg: kürzer, transparenter, effizienter.

Finanzierungsquelle	Betrag (2026, Mio. €)
Trassenpreiseinnahmen (MZEG + EA)	~1.370
LV-Mittel / Instandhaltungszuschüsse Bund	~3.000
Umgewidmete Regionalisierungsmittel & Fördermittel	~4.000
Gesamter Mittelbedarf (Zielerlös DB InfraGO)	~8.000

Tabelle 1: Keine Mehrbelastung für den Bund (eigene Darstellung)

Unsere Forderung

FlixTrain fordert die Politik auf, die durch das EuGH-Urteil erzwungene Neuregelung der Trassenentgelte als Chance zu nutzen: Jetzt ein rechtssicheres und planbares Trassenpreissystem auf Basis von Mindestzugangsentgelten (MZEG) + Effizienzaufschlägen (EA) einzuführen. Ganz ohne Mehrkosten für den Bund, mit weniger Bürokratie und mit echtem Nutzen für Klima, Wettbewerb und die Mobilität in Deutschland.

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