

## KOMPAKT

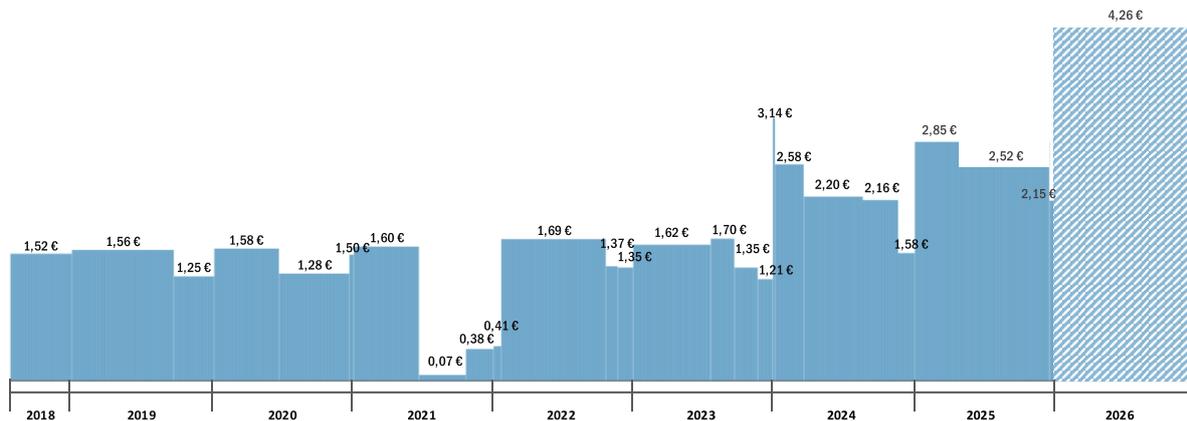
Berlin, 06. März 2025

### Reform des Trassenpreissystems

Das aktuelle Trassenpreissystem (TPS) tut seit seiner Einführung 2017 nicht, was es soll. Wo Preissenkungen beabsichtigt waren, stiegen sie konstant. Während die Leistungsfähigkeit des Infrastrukturbetreibers sinkt, sind die Preise in den letzten zwei Jahren dann regelrecht explodiert: Von Ende 2023 auf Ende 2024 stiegen die gezahlten Preise um 111 Prozent. Auch für das kommende Jahr hat die DB InfraGO AG neue gravierende Preiserhöhungen beantragt. Das belastet die Transportpreise auf der Schiene massiv.

#### Gezahlte Trassenpreise im Schienengüterverkehr

Euro/Trassenkilometer für einen Standard-Güterzug  
(Trassenpreis DB Netz/InfraGO AG mit Trassenpreisförderung)



NEE

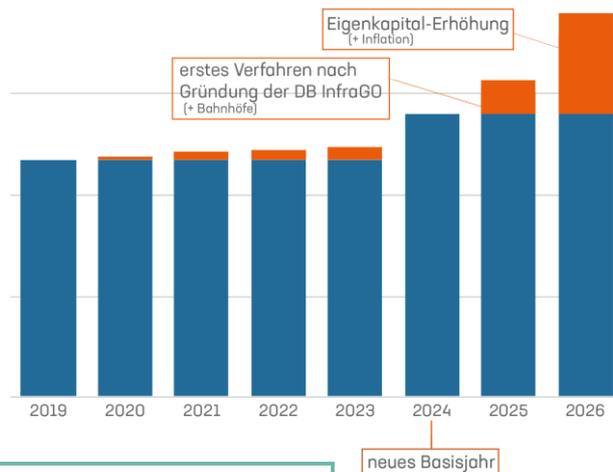
Die Preisbildung ist intransparent und unvorhersehbar. Zahlreiche Aspekte des Trassenpreissystems werden aktuell vor deutschen und europäischen Gerichten in Frage gestellt – unter anderem der hohe Gewinnanspruch, der mit der angeblichen Gemeinwohlorientierung der DB InfraGO kollidiert. Es ist Zeit, dass Deutschland ein neues Trassenpreissystem einführt und dass sich auch die Bundesländer hier engagieren.

Aus Sicht der GÜTERBAHNEN müssen zunächst der Deutsche Bundestag und der Bundesrat durch eine minimalinvasive Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (in Anlage 4, Nr. 5) sofort den gesetzlichen Gewinnanspruch der DB InfraGO AG (bzw. mittelbar des DB-Konzerns) auf 0, hilfsweise auf ein unverzichtbares Mindestmaß begrenzen. Bisher orientiert sich der Gewinnanspruch an der Höhe des eingesetzten Kapitals. Durch die partielle und seit 2019 wachsende Umstellung der Schieneninvestitionsfinanzierung auf Eigenkapitalzuführungen wächst – vom Gesetzgeber unbeabsichtigt – der Gewinnanspruch, dessen Höhe die DB InfraGO AG derzeit mit Hilfe einer verwaltungsgerichtlichen

Klage gegen die Bundesnetzagentur so fixieren lassen will, dass im Fahrplanjahr 2025/26 ein Gesamtgewinn von etwa einer Milliarde Euro möglich wäre. Der Gewinn der DB InfraGO zählt zu den „Kosten“ für den Infrastrukturbetrieb, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen weit überwiegend über die Trassenentgelte finanziert werden, weshalb die Trassenpreise stark ansteigen würden. Nur mithilfe einer kurzfristigen Änderung der Anlage 4 ERegG ([Formulierungsvorschlag](#)) kann diese Auseinandersetzung durch den Gesetzgeber mit Wirkung zum Fahrplanjahr 2025/26 noch zu Gunsten einer wettbewerbsfähigen Schienenbranche geklärt werden.

## Entwicklung der “Obergrenze der Gesamtkosten“ (OGK)

OGK 2019	5,30 Mrd. €
OGK 2020	5,24 Mrd. €
OGK 2021	5,46 Mrd. €
OGK 2022	5,49 Mrd. €
OGK 2023	5,55 Mrd. €
OGK 2024	6,29 Mrd. €
OGK 2025	6,76 Mrd. €
OGK 2026	7,84 Mrd. €



**NEE**  Die OGK legt fest, wie viel die DB InfraGO AG maximal durch Trassenpreise einnehmen darf und ist die Grundlage für die jährliche Preisbestimmung.

Zeitnah muss zusätzlich eine große Reform des seit 2017 geltenden TPS erfolgen.

### Der Reformvorschlag der GÜTERBAHNEN: Das Gemeinwohl-Trassenpreissystem

Zielsetzung:

- Stabile, kalkulierbare Trassenpreise
- Mehrjährige Finanzierungsgrundlage
- Faire, aufwandsgerechte Bepreisung der einzelnen Verkehrsarten
- Verkehrspolitische Steuerung durch den Bund
- Maximierung des Gemeinwohls, nicht des Gewinns
- Anreize für eine Erhöhung der Verkehrsaufkommens und Effizienzverbesserungen

Im **Gemeinwohl-Trassenpreissystem** werden die Trassenpreise jeweils für **fünf Fahrplanjahre** durch einen Beschluss des Bundestags festgelegt. Für die Eisenbahnverkehrsunter-

nehmen und deren Endkunden besteht so erstmalig mehrjährige Planungssicherheit. Die Höhe der Trassenentgelte orientiert sich an den **Grenzkosten**, d. h. den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs, dynamisiert mit einem branchenspezifischen Inflationsfaktor. Das Modell einer Grenzkostenbepreisung entspricht sowohl den europäischen Vorgaben als auch gängigen Best-Practices unserer europäischen Nachbarn. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlen so für die Kosten, die sie tatsächlich verursachen. Dies stärkt die intermodale Wettbewerbsfähigkeit. Das derzeitige deutsche Sondermodell der Vollkostenaufschläge wird abgeschafft: Kein kompliziertes Berechnungsmodell mehr, das den Marktsegmenten nicht zuordbare Kosten beschert und Effizianzanreize für den Infrastrukturbetrieb untergräbt. Im Gegensatz zum deutschen Vollkostenmodell sind Grenzkosten wohlfahrtsoptimal und maximieren daher den Nutzen der Schieneninfrastruktur für die gesamte Gesellschaft.

Die Differenz zwischen den Grenzkosten und dem vollständigen Mittelbedarf des Infrastrukturbetreibers (bisheriger „Vollkostenaufschlag“) wird über ein mehrjähriges Finanzierungsregime aus **Aufwandszuschüssen** gedeckt. Dazu wird ein **fünfjähriger Zuschussvertrag** zwischen Bund und dem Infrastrukturbetreiber geschlossen. Der Bund erhält so die notwendigen Werkzeuge, die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Schiene gezielt zu steuern. Im Gegenzug trägt er die Verantwortung für die Deckung der Infrastrukturkosten. Der Infrastrukturbetreiber genießt langfristige Planungssicherheit in Bezug auf die Finanzierung des Mittelbedarfs zum Betrieb der Infrastruktur. Die Nutzer der Schieneninfrastruktur profitieren von der langfristigen Planbarkeit der Weegeentgelte, wie es auch bei der Lkw-Maut der Fall ist.

Zur **Finanzierung der Aufwandszuschüsse** werden alle staatlichen Mittelflüsse, die aktuell in verschiedenen dezentralen Fördermaßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs erhalten sollen, konsolidiert. Dazu zählen sowohl die Trassenpreisförderungen als auch andere Fördermaßnahmen, sowie der entsprechende Anteil der Regionalisierungsmittel für den SPNV. Der jährliche Kampf um konsumtive Haushaltsmittel entfällt und alle Branchenunternehmen profitieren in gleichem Maße von der neuen, mehrjährig stabilen Grenzkostenbepreisung. So werden separate Fördermaßnahmen obsolet.

Statt eines hohen und intransparenten Gewinns der DB InfraGO, wird ein **Effizienzauflschlag** in Form einer Pauschale pro Trassenkilometer erhoben. Die so generierten Einnahmen verbleiben zweckgebunden beim Infrastrukturbetreiber zur Umsetzung von effizienzsteigernden Maßnahmen (bspw. Digitalisierungsprojekte und finanzielle Anreize für das Stellwerks- und Planungspersonal) und als Risikopuffer. Ein Aufschlag in Höhe von 2 bis 4 Prozent bietet der DB InfraGO einen ausreichenden unternehmerischen Gestaltungsspielraum. Der Infrastrukturbetreiber wird so zu einem marktwirtschaftlich agierendem Betrieb und zu einer Vermehrung des Verkehrsaufkommens angehalten. Andere Auf- und Abschläge, die die Bürokratie erhöhen und die wirtschaftliche Planung erschweren, werden vermieden bzw. abgeschafft.

Die Aufrechterhaltung eines hohen betrieblichen **Qualitätsniveaus** wird durch ein robustes System aus Qualitätskennzahlen und einem Projektkostencontrolling abgesichert, um die Verschwendung öffentlicher Mittel und den Unmut der verladenden Wirtschaft zu vermeiden. Die Verträge zwischen dem Bund und dem Infrastrukturbetreiber zur mehrjährigen Finanzierung erhalten dazu einen Geschäftsplan mit einer genauen Beschreibung der für die bedarfsgerichte und reibungslose Bereitstellung der Infrastruktur notwendigen Maßnahmen, einen Rahmenplan für die jährliche Vision des Zielnetzes, ein Programm zur Effizienzsteigerung, Qualitätskennzahlen und ein staatliches Projektcontrolling. Die Einhaltung wird von der Bundesnetzagentur oder besser einem neugegründeten „Bundesamt für Schieneninfrastruktur (BaSchi)“ überwacht, ähnlich wie dies in der Schweiz alltäglich praktisch durch das „Bundesamt für Verkehr“ geschieht.

Bislang ist das Trassenpreissystem im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), dem „heiligen Gral“ des Rechtsrahmens für den liberalisierten Eisenbahnmarkt, verankert. Eine Anpassung des ERegG ist komplex und zeitaufwendig. Um die Reaktionsfähigkeit des Bundes und der Branche auf sich wandelnde wirtschaftliche Rahmenbedingungen und externe Schocks zu verbessern, sollte die Entgeltsystematik aus dem ERegG herausgelöst und in ein schlankes **Trassenpreisgesetz** ausgelagert werden, das im 5-Jahres-Turnus fortgeschrieben wird.