

VDV-Landesgruppe Nord Auguste-Viktoria-Straße 14 24103 Kiel

An den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Vorsitzenden Claus Christian Claussen
Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

**Geschäftsführer
der Landesgruppe**

Dr. Joachim Schack
T 0431 61427
E schack@vdv.de

**Erhöhung der Trassenentgelte stoppen
Stellungnahme zum Antrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 20/2474 (neu)**

11. März 2025

Sehr geehrter Herr Claussen,

sehr geehrte Damen und Herren,



in vorbezeichneter Angelegenheit danken wir zunächst für die Gelegenheit zur Stellungnahme und nehmen diese ergänzend zum anstehenden Fachgespräch hiermit gerne wahr.

Die permanent und überproportional steigenden Trassenpreise für die Nutzung des Bundesschienennetzes führen zu einer existenziellen Belastung bei immer mehr Eisenbahnen im Güter- und Personenverkehr. Vor allem die jüngste Eigenkapitalerhöhung, die der Bund für die DB InfraGO beschlossen hat, verschärft diese Situation weiter, war allerdings vorhersehbar. Ein ganz erheblicher Anteil der Betriebskosten ist bei einer Reihe von Eisenbahnunternehmen schon heute allein auf die Trassenentgelte zurückzuführen, was wirtschaftlich für viele Unternehmen nicht mehr tragbar ist. Oberstes Ziel muss es daher sein, dass sowohl die Güterbahnen als auch die (eigenwirtschaftlichen) Eisenbahnunternehmen mit Personenverkehr wettbewerbsfähig bleiben und nicht durch immer höhere Kostenbelastungen in die Insolvenz getrieben werden. So hat die Bundesnetzagentur für das Trassenpreissystem 2025 mit Beschluss vom 22.03.2024 entschieden, dass die Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr im Vorjahresvergleich um 17,7% und im Schienengüterverkehr um 16,2% gestiegen sind, im SPNV lediglich um 0,6%.

Wir begrüßen das mit dem vorliegenden Antrag verfolgte Ziel die gefährliche Trassenpreisentwicklung in den Griff zu bekommen und weitere Kostensteigerungen zu verhindern. Denn die derzeitige Struktur der Infrastrukturentgelte stellt nicht nur ein massives Hemmnis für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene dar, sondern sie torpediert geradezu das klimapolitische Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene durch Steigerung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent sowie die Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr innerhalb der nächsten 5 Jahre. Stark steigende Trassenpreise führen zwangsläufig zur Verlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Straße, weil etwa die

**Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.**

VDV-Landesgruppe Nord
(Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern,
Schleswig-Holstein)
Auguste-Viktoria-Straße 14
24103 Kiel

www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und
Bundesregierung: R001242

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Tim Dahlmann-Resing
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Vorsitzender der Landesgruppe
Jan Bleis

Geschäftsführer der Landesgruppe
Dr. Joachim Schack

Haltestelle
Hauptbahnhof Kiel

Güterbahnen im Vergleich zum Lkw nicht mehr wettbewerbsfähig anbieten können. Ob die Verkehrswende ein realistisches Ziel bleibt, steht und fällt mit der Bereitschaft öffentlicher Finanzierung bei den Trassenpreisen.

Wir möchten darauf hinweisen, dass die aktuelle Trassenpreisbremse im SPNV gegen die EU-Richtlinie 2012/34/EU verstoßen könnte und das VG Köln diese Frage dem EuGH zur Vorabentscheidung vorgelegt hat. Und es gibt gute Gründe dafür anzunehmen, dass die deutsche Trassenpreisbremse allein für den SPNV gegen europäisches Recht verstößt. Aber ganz unabhängig vom Ausgang dieses Verfahrens wird die Entscheidung des EuGH Konsequenzen für die Entgeltgenehmigungsverfahren der Bundesnetzagentur haben. Die Spannbreite möglicher Entgeltsteigerungen für den Jahresnetzfahrplan 2026 aufgrund vorliegender Anträge der DB InfraGO bei der Bundesnetzagentur, die die Zugangsberechtigten frühzeitig zu berücksichtigen haben, reicht von einer Entgelterhöhung für den SPNV in Höhe von zumindest 3% bis satten 23,5%. Bliebe es bei 3%, bedeutete dies für Schienengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr rein rechnerisch eine Steigerung von mehr als 30%. Eine Trassenpreisbremse für eine der drei Verkehrsarten führt stets zu einer übermäßigen Kostenbelastung für die beiden anderen, hier Schienengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr, mit den bekannten gravierenden Folgen, weshalb die Beibehaltung der Trassenpreisbremse nicht nur aus rechtlichen Gründen als unsicher, sondern schon aus tatsächlichen Gründen abzulehnen ist.

Stattdessen stehen zwei Modelle für eine Neukonzeption des Trassenpreissystems im Raum, die beide durchaus geeignet sind, das Trassenpreissystem fairer, wettbewerbsfördernder und damit zukunftsfähiger aufzustellen und den Teufelskreis aus ständig und überproportional steigenden Trassenpreisen endlich zu durchbrechen. Für beide Modelle ist allerdings eine verlässliche Absicherung durch den Bundeshaushalt notwendig.

a) Nachjustierung des aktuellen Trassenpreissystems (Modell 1)

- Beibehaltung der Vollkostendeckung für die Bahnen des Bundes
- Faire Aufteilung der Kosten auf alle Verkehrsarten
- Keine Sonderregelung mehr für den SPNV
- Berücksichtigung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit
- Begrenzung der transparent feststellbaren Preissteigerungen für alle Verkehrsarten, z.B. gekoppelt an einen Index
- Begrenzung der Verzinsung des Eigenkapitals auf ein Mindestmaß
- Festlegung eines Revisionszeitpunktes, z.B. nach fünf Jahren
- Keine Änderungen für nichtbundeseigene Infrastrukturunternehmen

b) Neukonzeption des Trassenpreissystems (Modell 2)

- Begrenzung der Entgelte der Bahnen des Bundes auf die unmittelbaren Kosten der Zugfahrt (sog. „Grenzkosten“), wodurch die Ausdifferenzierung nach Marktragfähigkeiten einschl. der Sonderregelung für den SPNV entfielen
- Verzinsung des Eigenkapitals wäre nicht relevant, da nicht Teil der direkten Zugförderungskosten
- DB InfraGO erhält einen Ausgleichsanspruch wegen der entstehenden Deckungslücke, ggf. unter Nutzung der aktuellen Anreizsetzung
- NE-Bahnen haben die Wahl, ob sie ihre Infrastruktur nach „Grenzkosten“ oder (ggf. anteiligen) Vollkosten bepreisen möchten
- Preisniveau im Netz des Bundes wird deutlich sinken, so dass eventuelle Verwerfungen im Markt von Anfang an zu beobachten sind

- Anreiz, Mehrverkehr auf der Schiene anzubieten, steigt, wodurch die Konkurrenz um knappe Trassen und die Herausforderung, die Regeln für die Kapazitätszuweisung weiterzuentwickeln, zunehmen werden
- Vereinbarung eines wegen der Tragweite der Änderungen vergleichsweise kürzeren Revisionszeitpunktes

Eine Katalogisierung der Trassenpreise nach Qualitätskriterien und damit implizierter Einsparpotentiale für Schleswig-Holstein aufgrund der aktuell maroden Schieneninfrastruktur mag auf den ersten Blick charmant klingen, allerdings würde dies am Ende nicht nur automatisch eine Erhöhung des Finanzbedarfs der DB InfraGO zur Folge haben, sondern bedeutete auch einen immensen Bürokratiewachstum auf allen Ebenen. Weitaus besser wäre es - gerade auch angesichts sich abzeichnender erheblicher zusätzlicher Finanzmittel der neuen Bundesregierung für die Infrastruktur auch in Schleswig-Holstein - gemeinsam und kooperativ mit allen Akteuren schnell und kraftvoll in die Umsetzung von dringend notwendigen Instandhaltungs- und Modernisierungsvorhaben der Schieneninfrastruktur zu kommen, um den Anschluss nicht zu verpassen.

Angesichts der Abhängigkeiten des Landes von finanziellen Mitteln des Bundes im Zusammenhang mit der Schiene und der ausgesprochen begrenzt vorhandenen eigenen Ressourcen sollte bei Forderungen nach einer Eigentumsübertragung „eines Teils der Bahninfrastruktur (...), die ausschließlich für den Regionalverkehr genutzt wird“, gedanklich stets berücksichtigt werden, dass für diese aus der Baulast des Bundes entlassene Eisenbahninfrastruktur dann womöglich nicht ausreichend Bundesmittel wie Zuschüsse für die Schieneninfrastruktur bspw. nach BSWAG oder GVFG mehr zur Verfügung stehen könnten. Für diesen Fall drohten aber in den jeweiligen Geschäftsplänen Finanzierungslücken, die das Land zu schließen hätte. Natürlich ließe sich mit einer regionalisierten Zweckbindung der Trassenerlöse verhindern, dass vor Ort generierte Trassenerlöse nicht in Schleswig-Holstein, sondern ganz woanders zum Einsatz kämen – eine Senkung der Trassenpreise hätte dies aber noch nicht zwangsläufig zu Folge. Und nicht zuletzt ist gerade auch die kostenintensive Sicherheitsorganisation der Infrastruktur des Bundes zu berücksichtigen, die nach TSI und EU-Sicherheitsrichtlinie sehr aufwändige Prozesse und Verwaltungswege verursacht. Eine regionalisierte, im Einklang mit der EU-Vorgabe auf mehrere Eisenbahnunternehmen übertragene Eisenbahninfrastruktur hätte zumindest die Möglichkeit unter Aufsicht des Landes ohne diese Auflagen auszukommen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Joachim Schack
Geschäftsführer der Landesgruppe