

Trassenpreise jetzt begrenzen & mittelfristig senken

Elemente einer Reform der Schienenmaut

von mofair e. V.

August 2025

Die Forderungen im Überblick.....	1
1. Ausgangslage Sommer 2025	2
1.1. Infrastrukturfinanzierung über Eigenkapitalerhöhungen der InfraGO AG	3
1.2. Unklarheit über die Zukunft der Trassenpreisbremse	5
1.3. Auslegungsleitlinien der EU	6
2. Lösungen	7
2.1. Sofortmaßnahmen	7
2.1.1. sofortige Beendigung der Infrastrukturfinanzierung durch Eigenkapitalerhöhungen (EKE)	7
2.1.2. Absenkung des Renditeanspruchs auf Null.....	7
2.1.3. als Übergangshilfe: Trassenpreisförderung zum Ausgleich der EKE-Effekte	8
2.2. Mittelfristig: grundlegende Reform der Infrastrukturnutzungsentgelte	8
2.2.1. Übergang zu Grenzkosten als faire Bepreisung im intermodalen Vergleich	8
2.2.2. Preispfad	9
3. Argumente und Gegenargumente	10
3.1. „Grenzkosten zu teuer“?!	10
3.2. „Zahlungsbereitschaften abschöpfen“?!	11
3.3. „Wir werden sonst der Nachfrage nicht Herr“?!	11
3.4. DB-Schulden dann Staatsschulden?!.....	12

Die Forderungen im Überblick

noch im Jahr 2025:

1. sofortiges Ende der Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur über Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InfraGO AG

2. Absenkung des Renditeanspruchs der DB InfraGO auf null

3. befristete Trassenpreisförderung, um Effekte bisheriger Eigenkapitalerhöhungen zu neutralisieren

mittelfristig:

4. Umstellung aller Infrastrukturnutzungsentgelte auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKZ = Grenzkostenprinzip)

5. Etablierung eines auf fünf Jahre angelegten, rollierenden Preispfades, synchron zu Infraplan und der LV InfraGO

1. Ausgangslage Sommer 2025

Verkehr von klimaschädlichen Verkehrsträgern auf die Schiene zu verlagern, ist seit mehreren Jahrzehnten erklärtes Ziel der Verkehrspolitik. Besonders konsequent oder gar erfolgreich war sie dabei jedoch nicht: Der Modal Split der Eisenbahn hat sich nur wenig verändert und verharrte viele Jahre im Personenverkehr bei um 8 %. Zwar nahm die Verkehrsleistung auf der Schiene, abgesehen von den Corona-Jahren, stetig zu, dies aber nur in der Größenordnung der allgemeinen Verkehrszunahme.

Ein wesentlicher Hemmschuh für eine spürbare Verlagerung der Verkehre sind die Infrastrukturnutzungsentgelte: Wie der folgende Vergleich zwischen der Straßenmaut und den Infrastrukturnutzungsentgelten („Schiennenmaut“) der Eisenbahn zeigt, werden die Nutzer der Schiene gegenüber denen der Straße erheblich stärker zur Begleichung der Kosten herangezogen:

	Straße	Schiene
Anwendungsbereich	nur Bundesfernstraßen	Gesamtnetz
Verkehrsart	nur Güterverkehr	alle Verkehre (Personen- und Güterverkehr)
Gewicht	nur über 3,5t Gesamtgewicht	alle Züge, alle Fahrten
Abstellung	i. d. R. kostenfrei	auf dem gesamten Netz kostenpflichtig

Allein schon aus diesen Gründen ist eine andere Bepreisung der Schieneninfrastrukturnutzung dringend geboten, wenn die Politik mit ihrem Bekenntnis zur Verkehrsverlagerung glaubwürdig sein möchte.

Hinzu kommt, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte¹ in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Staaten extrem teuer sind. Deutschland² verlangt oftmals doppelt so hohe Gebühren für die Nutzung eines Trassenkilometers als andere EU- und Nicht-EU-Staaten. Diese machen, je nach Verkehrssegment, bis zu 40 % der Produktionskosten im Schienenverkehr aus. In einem margenschwachen Geschäft kann es nicht verwundern, dass selbst gering klingende Trassenentgeltsteigerungsraten von einem Jahr zum anderen die Auskömmlichkeit von Verkehrsleistungen gefährden. Bei deutlich zweistelligen Steigerungsraten, wie sie derzeit zu beobachten sind, droht selbst

¹ Infrastrukturnutzungsentgelte beinhalten neben den Trassenpreisen (Preise für die Nutzung des Schienennetzes für jede Fahrt und jede Abstellung) noch Anlagenpreise (etwa für Verladestellen im Güterverkehr, Landerampen bei der Autoverladung, u. v. a. m.) und die Stationsentgelte im Schienenpersonenverkehr. Deren Bepreisung verläuft in vielem analog zu den Trassenpreisen. Weil die Trassenpreise den weitaus größten Teil der Infrastrukturentgelte ausmachen, wird „Trassenpreise“ meist als pars pro toto verwendet, wenn eigentlich „Infrastrukturnutzungsentgelte“ insgesamt gemeint sind.

² Ansatzweise, wenn auch nicht in derselben Höhe, noch Frankreich.

profitablen Geschäftsmodellen das Aus; margenschwächere Leistungen – gleichwohl von Fahrgästen und verladender Wirtschaft erwünscht – können sich nicht mehr behaupten.

Aus diesem Grund, und um ein wesentliches Hindernis für ein besseres Angebot im Schienenpersonenfernverkehr zu beseitigen, hat mofair bereits vor über drei Jahren ein umfassendes Papier für eine Reform des Trassenpreissystems vorgelegt.³ Dessen Grundaussagen sind weiterhin richtig. Die damalige Bundesregierung hatte sich vorgenommen, eine Absenkung der Trassenpreise zu „prüfen“. Passiert ist jedoch nichts.

Stattdessen hat die Bundesregierung seitdem weiter zugesehen, wie sich die Unsicherheit über die weitere Entwicklung der Trassenpreise in dreierlei Hinsicht zu einer immer größeren Gefahr für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene insgesamt ausgewachsen hat.

1.1. Infrastrukturfinanzierung über Eigenkapitalerhöhungen der InfraGO AG⁴

Seit dem Beschluss zum Klimaschutzpaket im Herbst 2019 wurden der DB AG – zur Weiterleitung an ihre Infrastrukturtöchter – zunehmende Milliardenbeträge als Eigenkapital zugeleitet:

	aus Klimaschutzpaket	weitere (zwischenzeitlich geplant)
2020	1,0	/
2021	1,125	/
2022	1,125	/
2023	1,125	/
2023	1,125	/
2024	/	4,37
2025	/	4,24 (geplant 8,5; zuvor 10,4)
(2026)	/	/ (geplant zuvor 4,5)
Summe	5,5	8,7 (vermutlich 12,86) (max. 19,3)

³ „Senkung der Trassenpreise“ vom 3. März 2022.

⁴ DB InfraGO AG ist seit dem Jahreswechsel 2023/24 das Produkt der Verschmelzung aus der früheren DB Netz AG und der DB Station & Service AG. Der Einfachheit halber wird InfraGO rückblickend auch für die Zeit vor der Fusion/Umfirmierung verwendet.

Seit 2019 haben die Wettbewerbsbahnen die Infrastrukturfinanzierung über Eigenkapitalerhöhungen scharf kritisiert, weil mit neuem Eigenkapital errichtete oder sanierte Werke in der InfraGO-Bilanz abgeschrieben werden müssen und das Eigenkapital selbst verzinst werden muss.⁵

Beides sind Herausforderungen, die bei der zuvor üblichen Infrastrukturfinanzierung durch Baukostenzuschüsse (BKZ) nicht auftraten, weil diese nicht bilanziert werden mussten, also im Ergebnis wettbewerbs- und trassenpreisneutral sind.

Insbesondere seit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds (KTF) vom November 2023 drängte das Bundesfinanzministerium auf eine nochmalige deutliche Ausweitung der Eigenkapitalfinanzierung zulasten der Baukostenzuschüsse. Da diese EKE als finanzielle Transaktion gewertet und somit den Staatsschulden der Bundesrepublik nicht zugerechnet werden, konnte formal die Schuldenbremse des Grundgesetzes eingehalten werden. Dabei würdigte das BMF die negativen Kollateralschäden für die Schiene in keiner Weise.

Dass es diese in Form massiver Preisanstiege früher oder später geben würde, stritten BM(D)V und InfraGO lange rundweg ab. Und falls doch, würden diese erst in der folgenden Regulierungsperiode Auswirkungen zeitigen. Erst Ende 2023 akzeptierten Ministerium und Infrastrukturbetreiber schließlich, dass es ein Problem gibt. Bei der Genehmigung der Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2025 stiegen die Preise von einem Jahr auf das andere um 17,7 % (SPFV)⁶, bzw. 16,2 % (SGV).

Für die Beantragung und Genehmigung der Trassenpreise für das Jahr 2026 kam als weitere Hürde ein Dauerstreit zwischen der InfraGO, dem Bundesverkehrsministerium und der Bundesnetzagentur hinzu, betreffend die „Obergrenze der Gesamtkosten“ (OGK). Dies sind die Kosten, die für die InfraGO die Plangröße darstellt, auf der sie die konkreten Trassenpreise kalkulieren darf. Insbesondere war (und ist) unklar,

- wie stark genau das Eigenkapital wirklich steigt – der Eigentümer Bund hat in den vergangenen Monaten der Haushaltsberatungen für 2025 und 2026 seine Planungen unzählige Male verändert – und
- in welcher Höhe es verzinst werden darf. Hinter methodischen Detaildiskussionen – u. a.: Ist ein Capital-Asset-Pricing-Ansatz (CAPM) überhaupt angemessen? – verbergen sich eine halbe Milliarde Euro mehr oder weniger Trassengebühren in einem Jahr.

⁵ Ein anderes Argument ist seit 2019 zudem, dass in einem integrierten Konzern wie der DB AG eine verdeckte Quersubventionierung der im Wettbewerb stehenden Konzernunternehmen über die regulierten Monopolgesellschaften nie völlig ausgeschlossen werden können.

⁶ Dabei ist die Verschiebung der kalkulatorischen Kosten der Bahnsteige von den Stations- in die Trassenentgelte in Folge des „Westbahn-Urteils“ des EuGH nicht berücksichtigt.

Im Verlauf dieser Auseinandersetzung war sich das „gemeinwohlorientierte“ und *bundeseigene* Infrastrukturunternehmen nicht zu schade, gegen die oberste Bundesbehörde Bundesnetzagentur vor Gericht zu ziehen, die nichts anderes getan hatte, als die vom Eigentümer Bund angemeldete Renditeerwartung mit einem niedrigeren Eigenkapitalzinssatz zur Grundlage ihrer Entscheidung zu machen.⁷

1.2. Unklarheit über die Zukunft der Trassenpreisbremse

Auf den letzten Metern der Beratungen zum Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) im Jahr 2016 war auf Initiative der Länder, in § 37 Abs. 2 ERegG die sogenannte „Trassenpreisbremse“ für den SPNV aufgenommen worden. Sie besagt, dass die Trassenpreise für den Nahverkehr nur in demselben Maße wie die Regionalisierungsmittel steigen dürfen, die der Bund an die Länder vorwiegend für die Vergabe und Bestellung der SPNV-Leistungen ausreicht. Damit wollten die Länder die Werthaltigkeit ihrer Regionalisierungsmittel angesichts langlaufender Verkehrsverträge (bis zu 15 Jahre) sichern.

Methodisch war die Trassenpreisbremse immer ein Fremdkörper, denn die Vollkostenaufschläge (s. u.) müssen zwar einerseits nach „Markttragfähigkeit“⁸ verteilt werden. Gleichzeitig aber wird die Preisfestsetzung für den SPNV, der allein zwei Drittel der Trassenkilometer auf dem InfraGO-Netz ausmacht, diesem Mechanismus entzogen. Das bedeutet folglich, dass die beiden eigenwirtschaftlichen Verkehrsarten SPfV und SGV sich die ungedeckten Kostensteigerungen teilen – ungebremst.

Solange die Kostensteigerungen der InfraGO sich im Rahmen der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel oder knapp darüber bewegten, war dies noch akzeptabel. Aber spätestens mit dem Fahrplanjahr 2025 ging die Schere dramatisch auseinander. Sowohl die InfraGO selbst als auch eine Reihe von Unternehmen des SPfV und des SGV bezweifelten gerichtlich die Vereinbarkeit der SPNV-Trassenpreisbremse mit europäischem Recht. Das [Verwaltungsgericht Köln folgte dieser Sichtweise und legte die Rechtsfrage mit klarer eigener Wertung dem Europäischen Gerichtshof \(EuGH\) vor](#). Mit einer Entscheidung ist nicht vor dem ersten Quartal 2026 zu rechnen.

Die InfraGO ging bei ihrer Beantragung der Trassenpreise für 2026 bereits von der Nichtanwendbarkeit der Trassenpreisbremse aus und hat – insofern folgerichtig – für den SPNV Preise beantragt, die 23,5 % über denen des Jahres 2025 liegen. Eine solche schockartige Steigerung würde rein rechnerisch dazu führen, dass mindestens 10 % der Leistungen im SPNV durch die Aufgabenträger abbestellt werden müssten, wenn sie keine Kompensation in gleicher Höhe in Form von zusätzlichen Regionalisierungsmitteln erhielten. *Tatsächlich* müssten die Abbestellungen angesichts erheblicher Remanenz-

⁷ Zu dieser Detailfrage – aber auch nur dazu – ist derzeit eine Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes im Beratungsgang („[Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes](#)“). Sie zu lösen ist ein notwendiger, aber keinesfalls hinreichender Schritt zu einem funktionierendem Trassenpreissystem.

⁸ Zu deckende Kosten müssen so auf die Nutzer (Nah-, Fern- und Güterverkehr und deren jeweilige Subsegmente) verteilt werden, dass Marktaustritte nach Möglichkeit vermieden werden.

kosten für Personal und Fahrzeuge noch deutlich höher liegen: Abbestellungen von einem Viertel bis zu einem Drittel der Fahrten des SPNV drohen.

Weitere Komplexität könnte eine Entscheidung des EuGH bringen, falls diese die Trassenpreisbremse nicht nur für die Zukunft für nicht mehr anwendbar, sondern sie auch rückwirkend für nichtig erklärt. Dann müssten zwischen Verkehrsunternehmen verschiedener Verkehrsarten, Aufgabenträgern des SPNV und dem Bund als Fördergeber von Trassenpreisförderungen umfangreiche Verrechnungen über die InfraGO vorgenommen werden.

1.3. Auslegungsleitlinien der EU

Bereits seit längerer Zeit waren [Auslegungsrichtlinien der EU-Kommission zur Erhebung der Trassenentgelte](#) erwartet worden. Im Mai 2025 wurden diese nun veröffentlicht. Diese setzen kein neues EU-Recht, sondern sind vielmehr sog. Soft Law. Sie unterstreichen aber erneut, dass Vollkostenaufschläge, wenn sie denn erhoben werden, den Netzzugang keiner Verkehrsart behindern sollen. Die EU-KOM wird dabei recht deutlich: *„Vorab festgelegte Beschränkungen, die den Infrastrukturbetreibern keinen Spielraum bei der Berechnung der Höhe und der Aufteilung der Entgelte lassen (z. B. Obergrenzen für Wegeentgelte für bestimmte Marktsegmente), sind nicht mit der in der Richtlinie festgelegten Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Infrastrukturbetreiber vereinbar.“*⁹ oder *„Gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste sollten einen gerechten Beitrag zur Deckung der Infrastrukturkosten leisten. Die Wegeentgelte für gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste sollten in einer Höhe festgesetzt werden, die nicht zu einer unverhältnismäßigen Belastung anderer Marktsegmente oder zur Verdrängung von im Rahmen des freien Marktzugangs erbrachten Diensten führt.“*¹⁰

Langfristig sollen die Zugangsentgelte gesenkt werden. Dafür soll es entsprechende Anreize für die Betreiber der Schienenwege geben.

Für Furore sorgte ein ebenfalls im Mai ergangenes [Urteil des EuGH](#) in einem österreichischen Fall, indem es hieß, dass Vollkostenaufschläge nicht zur Erzielung von Gewinnen dienen dürften.

⁹ [Auslegungsleitlinien bezüglich der Festsetzung von Entgelten für die Nutzung der Fahrwege der Eisenbahn \(C/2025/2606\)](#), S. 5.

¹⁰ Ebenda, S. 15.

2. Lösungen

Spätestens jetzt ist deutlich, dass die (erneut) im Koalitionsvertrag vorgesehene Reform des Trassenpreissystems keinen Aufschub mehr duldet.

2.1. Sofortmaßnahmen

Ein erstes Bündel von Maßnahmen kann und muss sofort umgesetzt werden, so dass es bereits für das noch nicht genehmigte Trassenpreissystem 2026 wirksam werden kann. Dazu wäre vorab die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) neu zu bescheiden.

2.1.1. sofortige Beendigung der Infrastrukturfinanzierung durch Eigenkapitalerhöhungen (EKE)

Gemäß ihrer bereits mehrfach vorgetragenen Beteuerungen müssen Regierungen und Parlament als Haushaltsgesetzgeber sofort die Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur auf dem Wege der Eigenkapitalerhöhung für die DB InfraGO (über die DB AG) beenden. Die derzeit für September 2025 vorgesehene erneute Eigenkapitalerhöhung in Höhe von 4,24 Milliarden Euro darf nicht mehr ausgezahlt werden. Stattdessen sind Mittel in gleicher Höhe als Baukostenzuschüsse auszureichen. Etwaige notwendige vertragliche Anpassungen (Finanzierungsvereinbarung anstelle einer „*Trilateralen Vereinbarung*“) sind vorzunehmen.

Der Entwurf des (noch nicht beschlossenen) Gesetzes über die Errichtung des „Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIK) sieht dessen Errichtung rückwirkend zum 1. Januar 2025 vor. Die erste Tranche der Eigenkapitalerhöhung 2025 – die, daran sei erinnert, immer als Notbehelf zur Einhaltung der Schuldenbremse des Grundgesetzes gedacht war – wurde in Höhe von 4,24 Milliarden Euro Anfang März 2025 vorgenommen. Um deren negative Effekte auf die Trassenpreise zu vermeiden, wäre zumindest zu prüfen, ob Bund und DB vereinbaren können, ebenfalls rückwirkend Eigenkapital gegen Baukostenzuschüsse in derselben Höhe zu „tauschen“. Die DB AG würde gewissermaßen einen „Aktienrückkauf“ vornehmen.

2.1.2. Absenkung des Renditeanspruchs auf Null

Im Entwurf eines „*Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes*“ wird eine Festlegung des Eigenkapitalzinses auf einen Wert zwischen dem so genannten „*risikolosen*“ Zins und dem „*kapitalmarktüblichen*“ Zins angestrebt. Das entspricht dem, was das damalige BMDV im Sommer 2024 gegenüber der Bundesnetzagentur als erwarteten Zins gefordert hatte.

Eine Verzinsung des eingesetzten Kapitals ist aber keineswegs verpflichtend. Vor allem ist die angewendete Methode eines „Capital Asset Pricing Models“ (CAPM) durchaus umstritten, da sie die Gewinnerwartung eines „Privatinvestors“ als Richtwert annimmt. Der Staat Bundesrepublik Deutschland als (mittelbarer) Eigentümer der DB InfraGO hat aber in der Vergangenheit mehrfach (zu Recht!) unter Beweis gestellt, dass er entgegen der Festlegung in der – formal noch immer gültigen – Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III im Ernstfall nicht auf der Zahlung der vereinbarten Dividende in Höhe von 650 bzw. (ab 2025) 700 Millionen Euro erwartet. Damit hat er genau *nicht* wie ein Privatinvestor gehandelt. Insofern ist das Modell insgesamt hinfällig.

Es ist daher konsequent, den ganzen Schritt zu gehen und die EK-Verzinsung auf null zu setzen.

2.1.3. als Übergangshilfe:

Trassenpreisförderung zum Ausgleich der EKE-Effekte

Selbst wenn es gelingt, Eigenkapitalerhöhungen für die Zukunft zu vermeiden, bleiben die negativen Effekte der bisherigen Eigenkapitalerhöhungen erhalten, denn diese sind bilanziert und müssen abgeschrieben werden. Daher muss es eine Trassenpreisförderung für die eigenwirtschaftlichen Verkehre SPFV und SGV geben, die diese Effekte bis zu einer grundlegenden Reform (2.2.) ausgleichen. Analog gilt dies selbstverständlich für den SPNV, sofern der EuGH die Trassenpreisbremse als europarechtswidrig einschätzt. Die Alternative bestünde in einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel in Höhe der anfallenden Trassenpreissteigerung für diese Verkehrsart.

2.2. Mittelfristig: grundlegende Reform der Infrastrukturnutzungsentgelte

In Anbetracht der notwendigen detaillierteren Prüfungen, das ministerielle und parlamentarische Verfahren sowie der Vorbereitungen beim Betreiber der Schienenwege selbst dürfte eine umfassende Reform der Infrastrukturnutzungsentgelte frühestens für das Fahrplanjahr 2027, eher für das Fahrplanjahr 2028 erreichbar sein. Wichtig ist aber, dass eine Reform im Verlauf dieser Legislaturperiode endlich erreicht wird.

2.2.1. Übergang zu Grenzkosten als faire Bepreisung im intermodalen Vergleich

Die entscheidende Neuerung muss eine deutliche Absenkung der nominellen und der tatsächlichen Infrastrukturnutzungsentgelte sein, um der oben unter 1. beschriebenen Benachteiligung der Schiene ein Ende zu bereiten, die Chancen von neuen Anbietern insbesondere im SPFV zu verbessern und Bestandsverkehre weiterhin zu ermöglichen. Diese Absenkung wird am einfachsten durch einen Übergang zum Grenzkostenprinzip erreicht – ein Ansatz, den das europäische Recht als Regelfall definiert und der in vielen EU-Mitgliedstaaten heute angewendet wird.

Praktisch alle Argumente sprechen dafür, vor allem:

- klare, eindeutige Regelung

Die Grenzkosten, genauer: Die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKZ), sind eindeutig definiert. Dagegen sind „Vollkostenaufschläge“ immer schon unscharf gewesen, denn noch nie haben die Trassenpreise den Betrieb des Netzes inklusive Erhalt vollständig gedeckt. Investitionen in Aus- und Neubau waren nicht enthalten, wurden entweder über Kredite oder (in den vergangenen zwei Jahrzehnten) über Baukostenzuschüsse aus dem Bundeshaushalt getragen.

- sinkender Regulierungsaufwand

Der weitaus überwiegende Regulierungsaufwand – genaue Definition und Höhe der anzusetzenden Kosten des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf Abschreibungen, Verzinsung etc. – entsteht nicht in den uKZ, sondern in den Vollkostenaufschlägen. Das Gleiche gilt für einen möglichen Wegfall der Trassenpreisbremse im SPNV. Deren Effekte treten in den Vollkostenaufschlägen auf; die uKZ im SPNV sind definiert.

Dass diese Kosten gedeckt werden müssen, ist unstrittig, aber sie sind aus allgemeinen Haushaltsmitteln zu decken und nicht aus dem Markt. Ebenso wenig ist es nötig, dass die Zugangsberechtigten die Auseinandersetzung zwischen dem Eigentümer Bund und der InfraGO in jedem Detail vor der Bundesnetzagentur nachvollziehen und deren Auseinandersetzung gewissermaßen bezahlen müssen.

2.2.2. Preispfad

Um für die Zukunft erratische Preissprünge wie die in den Jahren 2025 und absehbar 2026 zu vermeiden, die die Stabilität des Marktes untergraben, sollte analog zu den Überlegungen für einen rollierenden Infraplan und einer sich daran orientierenden, rollierenden LV InfraGO auch ein längerfristiger Preispfad erstellt werden – wie es ihn bei der LKW-Maut gibt. Eine Planungssicherheit über fünf Jahre würde dem Markt Stabilität zurückgeben, die er dringend braucht.

3. Argumente und Gegenargumente

Die Debatte um eine Trassenpreisreform ist praktisch so alt wie Trassenpreise selbst. Dabei ist an sich unstrittig, dass Kapazität im Netz eine knappe Ressource ist, die so effizient wie möglich genutzt (und bewirtschaftet!) werden muss. Gerade die Forderung nach dem Grenzkostenprinzip ist wie kaum eine andere geeignet, die Gemüter zu erhitzen.

3.1. „Grenzkosten zu teuer“!?

Angesichts von gut sechs Milliarden Euro Einnahmen der InfraGO aus Trassenerlösen und der Aussage, dass gut vier Fünftel der Trassenentgelte Vollkostenaufschläge sind, scheint die Vermutung nahe zu liegen, dass der Übergang auf das Grenzkostenprinzip knapp fünf Milliarden Euro zusätzliche Mittel aus dem Bundeshaushalt erfordern würde.

Das ist aber viel zu hoch gegriffen, denn:

- Von den sechs Milliarden Einnahmen aus Trassenerlösen entfallen etwa zwei Drittel auf den SPNV, den die Länder bzw. die SPNV-Aufgabenträger aus zuvor vom Bund erhaltenen Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz finanzieren. Diese gut vier Milliarden Euro erhalten zu mehr als vier Fünfteln Vollkostenaufschläge. Mit anderen Worten: Der Bund zahlt jedes Jahr gut dreieinhalb Milliarden Euro an Vollkostenaufschläge auf dem Umweg über Länder, Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen an sein eigenes Infrastrukturunternehmen („Trassenpreiswaschmaschine“). Diese Zahlung könnte er auch direkt leisten; Bürokratiekosten dieser ineffizienten Vorgehensweise würden entfallen.
- Der Bund hat in den vergangenen Jahren bereits Trassenpreisförderungen im SGV und SPFV in wechselnder Höhe geleistet, auch diese würde es künftig nicht mehr geben müssen.

Im Ergebnis läge der Mehraufwand zwischen eineinhalb und maximal zwei Milliarden Euro.

In einem weiteren Schritt wäre es denkbar, die genauen Kostenblöcke, die zu den uKZ gezahlt werden, nachzjustieren. Diesen Weg ist man in Österreich in den Jahren der COVID-Pandemie gegangen: Man ist vom Vollkosten- auf das Grenzkostenprinzip umgeschwenkt, und hat dabei einige Kosten, die bisher nicht in den uKZ enthalten waren, diesen neu zugeordnet. Dadurch wird ein Lösungskorridor eröffnet, der den Übergang auch haushalterisch beherrschbar macht.

3.2. „Zahlungsbereitschaften abschöpfen“!?

BMV und InfraGO beharren in den letzten Monaten verstärkt auf dem Gedanken der „Nutzerfinanzierung“ der Schieneninfrastruktur. Damit sollen weiter hohe Preise gerechtfertigt werden. Sie vergessen dabei:

- Das Prinzip der Nutzerfinanzierung findet beim wichtigsten Konkurrenten der Schiene, nämlich der Straße, nur in zartesten Ansätzen Anwendung. Für das Gros der Nutzenden gilt es nicht.
- Es geht den Eisenbahnverkehrsunternehmen (und den Aufgabenträgern im SPNV, die die Infrastrukturnutzungsentgelte zahlen müssen) keineswegs um das Erzielen unmäßiger Gewinne, sondern um das Aufrechterhalten(!) der bisherigen Verkehrsangebote, und um die Chance, realistische Planungen für vorsichtige Angebotsausweitungen in den kommenden Jahren zu machen. Jegliche Verkehrsverlagerungsziele, ob im SPV oder SGV, sind ohne grundlegende Trassenpreisreform unrealistisch. Es bestünde vielmehr die Gefahr der umfassenden Rückverlagerung auf die Straße.
- Dass es den meisten EVU keineswegs „zu gut“ geht, offenbart ein Blick in die [Marktuntersuchungen Eisenbahn der Bundesnetzagentur](#). Nur sehr wenige Unternehmen konnten in den vergangenen Jahren angesichts der COVID-Pandemie und dem schlechten Zustand der Infrastruktur Gewinne einfahren.

3.3. „Wir werden sonst der Nachfrage nicht Herr“!?

Das absurdeste Argument gegen das Grenzkostenprinzip ist, dass sich bei einer deutlichen Senkung der Trassenpreise plötzlich viel zu viele Zugangsberechtigte um die beschränkte Kapazität im Netz streiten und damit die Betriebsqualität und Pünktlichkeit noch weiter absinken würden.

Mehr Pünktlichkeit durch hohe Trassenpreise zu erreichen, dürfte wohl der phantasieloseste und zugleich schienenfeindlichste Ansatz sein.

Stattdessen ist die InfraGO aufgerufen, durch eine verbesserte digitale Vermessung ihrer eigenen Anlagen und KI-gestützte Prognosen die Auswirkungen von Baumaßnahmen besser abschätzen zu lernen. Derzeit ist sie dazu offensichtlich nicht ausreichend in der Lage, mit einer Fahrplanungssoftware, die im Grundsatz aus den 1990er Jahren stammt.

Hinzu treten müssen viele kleinere Ausbaumaßnahmen wie Überholgleise, Bahnsteigverlängerungen sowie verbessertes Personal- und Prozessmanagement. Insbesondere das Baustellen- und das damit zusammenhängende Baustellenkommunikationsmanagement hat noch erheblichen Verbesserungsbedarf. Andere europäische Staaten,

auch Nachbarländer Deutschlands, machen vor, wie trotz „noch“ höherer Netznutzung eine bedeutend bessere Pünktlichkeit zu erzielen ist.¹¹

3.4. „DB-Schulden dann Staatsschulden“!?

Ein Grund für das Festhalten am Vollkostenprinzip – der aber gegenüber der Branche nie offen geäußert wird – könnte sein, dass die InfraGO und womöglich mit ihr die gesamte DB AG gemäß dem Europäischen System der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen dem Staat Bundesrepublik Deutschland zugerechnet würde, wenn ihre (nominellen) Einnahmen vom Markt unter die 50 %-Schwelle sinken.

Sie würde als „Nichtmarktproduzent“ betrachtet. Ihre Schulden gälten dann statistisch als Staatsschulden und nicht als die eines eigenständigen Wirtschaftsunternehmens. Dies wäre ein zu diskutierendes Thema – aber keines, das mit verkehrlichen und verkehrspolitischen Argumenten gelöst werden könnte.¹²

¹¹ Siehe dazu [IRG Rail: 12th Annual Market Monitoring Report 2024](#), S. 8.

¹² Dazu passt eine [aktuelle Meldung aus dem Investor-Relations-Bereich der Deutsche Bahn AG](#): Die Rating-Agentur S&P Global Ratings passt ihr Rating nach oben an: „Der Verbesserung des Emittenten-Ratings auf „AA+“ resultiert aus Sicht von S&P im Wesentlichen aus einer gestiegenen Nähe der DB AG zum Bund auch infolge des vollzogenen Verkaufs von DB Schenker. In der Folge hat S&P die Einschätzung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit einer außerordentlichen staatlichen Unterstützung durch den Bund von „very high“ auf „extremely high“ angehoben. [...] Der „stabile“ Rating-Ausblick resultiert aus der Sicht von S&P daraus, dass die Wahrscheinlichkeit einer außerordentlichen staatlichen Unterstützung durch den Bund „extremely high“ bleiben wird.“, Zugriff am 7. August 2025. Hervorhebung mofair.