

PRESSEMITTEILUNG

Schienenmaut – jetzt bändigen, künftig deutlich senken

mofair stellt in [neuem Positionspapier fünf Forderungen zum Trassenpreissystem](#) vor

Berlin (19. August 2025):

Die Schienenmaut (Trassen- und Stationsgebühren) macht bis zu gut 40 % der Produktionskosten des Eisenbahnbetriebs aus. Wenn sie, wie 2025, auf einen Schlag zwischen 15 und 20 % steigt und im kommenden Jahre eine weitere, noch höhere Steigerung droht, werden viele Züge nicht mehr fahren können. Auch drastische Steigerungen der Ticketpreise drohen und die Rückverlagerung von Gütertransporten auf die Straße.

mofair-Präsident Martin Becker-Rethmann: „Dazu darf es nicht kommen. Als Verband der Wettbewerbsbahnen im Personenverkehr fordern wir, dass die die schienenmauttreibenden Eigenkapitalerhöhungen bei der InfraGO sofort beendet werden. Die Renditeerwartung der InfraGO muss per Gesetz auf null gesetzt werden. Um die bereits entstandenen Effekte zu neutralisieren, brauchen wir vorübergehend eine entsprechende Trassenpreisförderung.

Spätestens ab 2028 muss eine grundlegende Trassenpreisreform greifen: Für die Schienenmaut soll das Grenzkostenprinzip gelten, wie es die EU-Kommission empfiehlt. Die zu erwartenden Mehrkosten zwischen einer und eineinhalb Milliarden Euro pro Jahr werden dann aus dem Bundeshaushalt finanziert. Für mehr Berechenbarkeit bedarf es eines fünfjährigen Preispfads. So kann das bestehende Angebot erhalten und können neue Angebote geschaffen werden.“

Nutzer der Straße müssen nur dann eine Maut zahlen, wenn sie im Güterverkehr unterwegs sind, ihr Fahrzeug über 7,5 t wiegt und sie Fernstraßen des Bundes nutzen. Das Parken ist außerdem kostenlos. Ganz anders auf der Schiene: *Jede Fahrt jedes Zugs auf jedem Zipfel des Netzes ist kostenpflichtig – und auch jede Abstellung.*

Diese deutliche Benachteiligung der umweltfreundlichen Schiene gegenüber der Straße verschärft sich zurzeit nochmals: Waren bisher nur Fern- und Güterverkehr betroffen, drohen bei einem Fall der sogenannten „Trassenpreisbremse“ bei einer entsprechenden

Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (voraussichtlich Anfang 2026) auch im Regionalverkehr drastische Kostensteigerungen – Abbestellungen von einem guten Viertel der Verkehre drohen.

Einer der Hauptgründe für die Preissteigerungen ist, dass der Bund in Folge des Bundesverfassungsgerichtsurteils zum Klima- und Transformationsfonds (November 2023) die Infrastrukturfinanzierung nicht mehr über preisneutrale Baukostenzuschüsse, sondern über Erhöhungen des Eigenkapitals der bundeseigenen InfraGO leistete. Damit erzielte er die Illusion, die Schuldenbremse einzuhalten. Da aber Eigenkapital verzinst und vor allem abgeschrieben werden muss, geht die Schienenmaut seitdem durch die Decke.

mofair hat sich in der Vergangenheit vielfach mit der Trassenpreisproblematik befasst. Lange Zeit stand dabei die [Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Straße und Schiene](#) im Fokus. Seit Ende 2023 kamen die katastrophalen Effekte der Eigenkapitalerhöhungen zu diesen Überlegungen noch hinzu. [Nunmehr ergeben sich aus Sicht von mofair drei sofort und zwei mittelfristig umzusetzende Forderungen:](#)

sofort:

1. Ende der Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur über Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InfraGO AG
2. Absenkung des Renditeanspruchs der DB InfraGO auf null¹
3. befristete Trassenpreisförderung, um die Effekte der Eigenkapitalerhöhungen der Vorjahre 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 Ein aktueller [Gesetzentwurf des Bundes „zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes“](#) will den Renditeanspruch auf den Mittelwert zwischen dem risikolosen und dem kapitalmarktüblichen Zinssatz begrenzen. Das ist keinesfalls ausreichend, siehe [unsere Stellungnahme dazu](#).

Über mofair:

Der Interessensverband *mofair* e.V. wurde 2005 gegründet. Mitglieder sind die erfolgreichsten in Deutschland im Schienenpersonenverkehr tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerblichen Verkehrsunternehmen.

Der Verband setzt sich für die Vollendung der Marktöffnung auf der Schiene und für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im Eisenbahnverkehr ein. Ziel des Interessenverbandes ist weiterhin die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmarktes unter fairen Rahmenbedingungen, damit sich öffentliche Mobilität zu einem Wachstumsmarkt mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen entwickeln kann.

Ansprechpartner für die Presse:

Dr. Matthias Stoffregen

Geschäftsführer mofair

+49 (0) 30 50 93 13 04 1

+49 (0)160 96 90 61 43

matthias.stoffregen@mofair.de