



Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Wege zu wettbewerbsfähigen Trassenpreisen

**Parlamentarisches Frühstück
Berlin, 4. Dezember 2025**

Martin Becker-Rethmann
mofair-Präsident, Transdev

Michael Hetzer
mofair-Vorstandsmitglied, National Express

Matthias Stoffregen
mofair-Geschäftsführer

Matthias Müller
Flixtrain



Agenda

1. Grundlagen

Straße vs. Schiene – wofür Trassenpreise? – Anteile der Verkehrsarten –
europäischer Vergleich – AGK-OGK-TPS

2. Entwicklung der Trassenpreise bis jetzt und für 2026

3. Wege aus dem Chaos

Ende der EK-Finanzierung – Absenkung Renditeerwartung –
Trassenpreisförderungen – Übergang zum Grenzkostenprinzip (Entlastung und
Entbürokratisierung) – Preispfad

1. Grundlagen



Schiene vs. Straße: Wer muss was zahlen?

Eisenbahn



- 💰 *jedes EVU aller Verkehrsarten*
- 💰 *auf dem gesamten Netz (alle EIU)*
- 💰 *für jeden gefahrenen Kilometer*
- 💰 *für jede Abstellung & Leerfahrt*
- 💰 *Mindestpreise („MZP“)*

DB InfraGO muss Gewinne erzielen,
(grundsätzlich) Dividende ausschütten

(PKW)/LKW

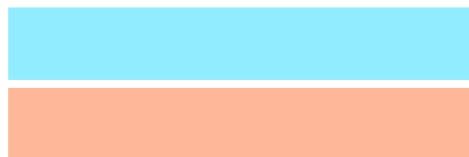


- 💰 *nur Güterverkehr über 3,5 t*
- 💰 *nur auf Autobahnen und
gleichgestellten Bundesstraßen*
- 💰 *Abstellung gratis,
ggf. Neubau von Parkplätzen*
- 💰 *Höchstpreise*

Autobahn GmbH des Bundes soll
„schwarze Null“ schreiben...

Wie wird Schieneninfrastruktur bezahlt?

unmittelbare Kosten des Zugbetriebs (uKZ)	Vollkostenaufschläge (VKA)	Leistungs- & Finanzierungs- vereinbarung (LuFV III, künftig LV InfraGO)	Bedarfsplan- umsetzungs- vereinbarung (BUV)	ggf. weitere?
Fahrplan- erstellung & Fahrdienst- leitung	Instandhaltung	Ersatzinvestitionen	Aus- & Neubau	Digitali- sierung

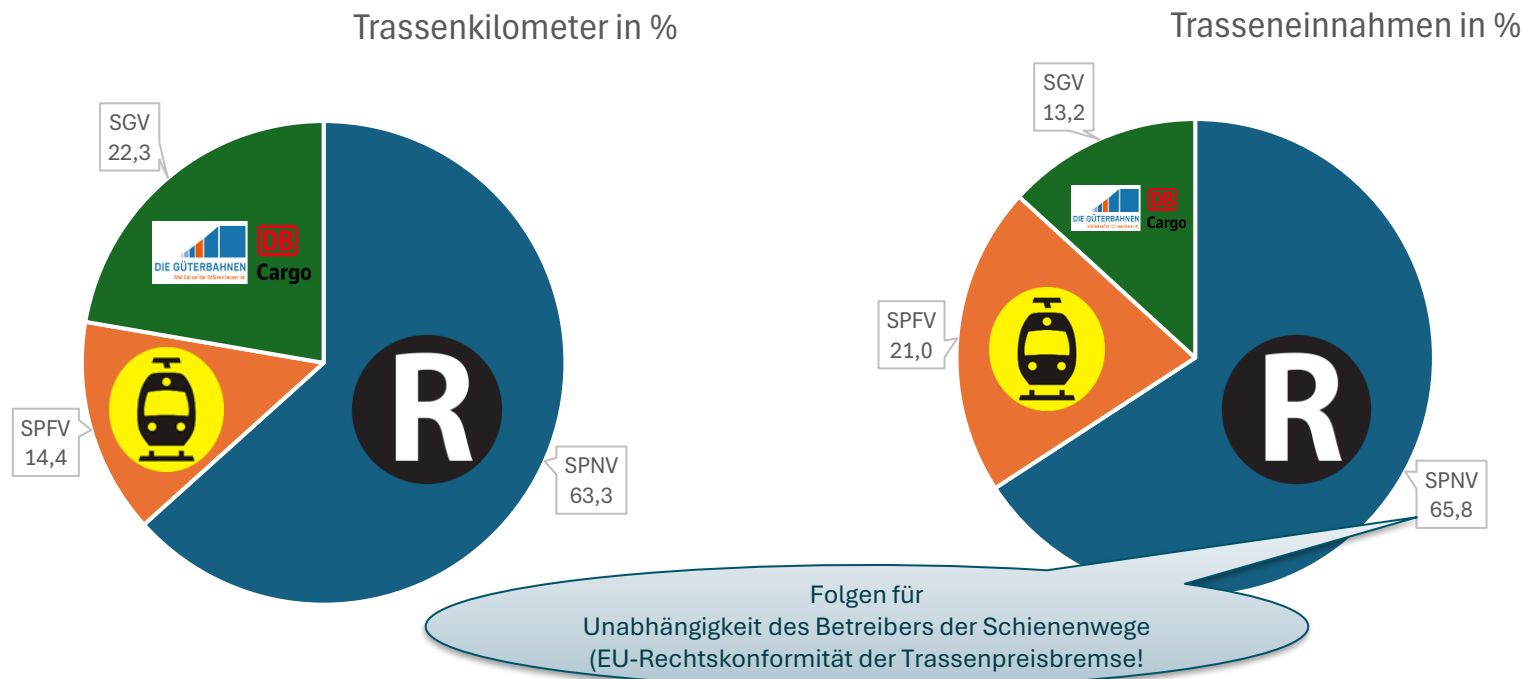


Trassenentgelte

Haushaltsmittel (+SVIK)

(nicht maßstäblich!!)

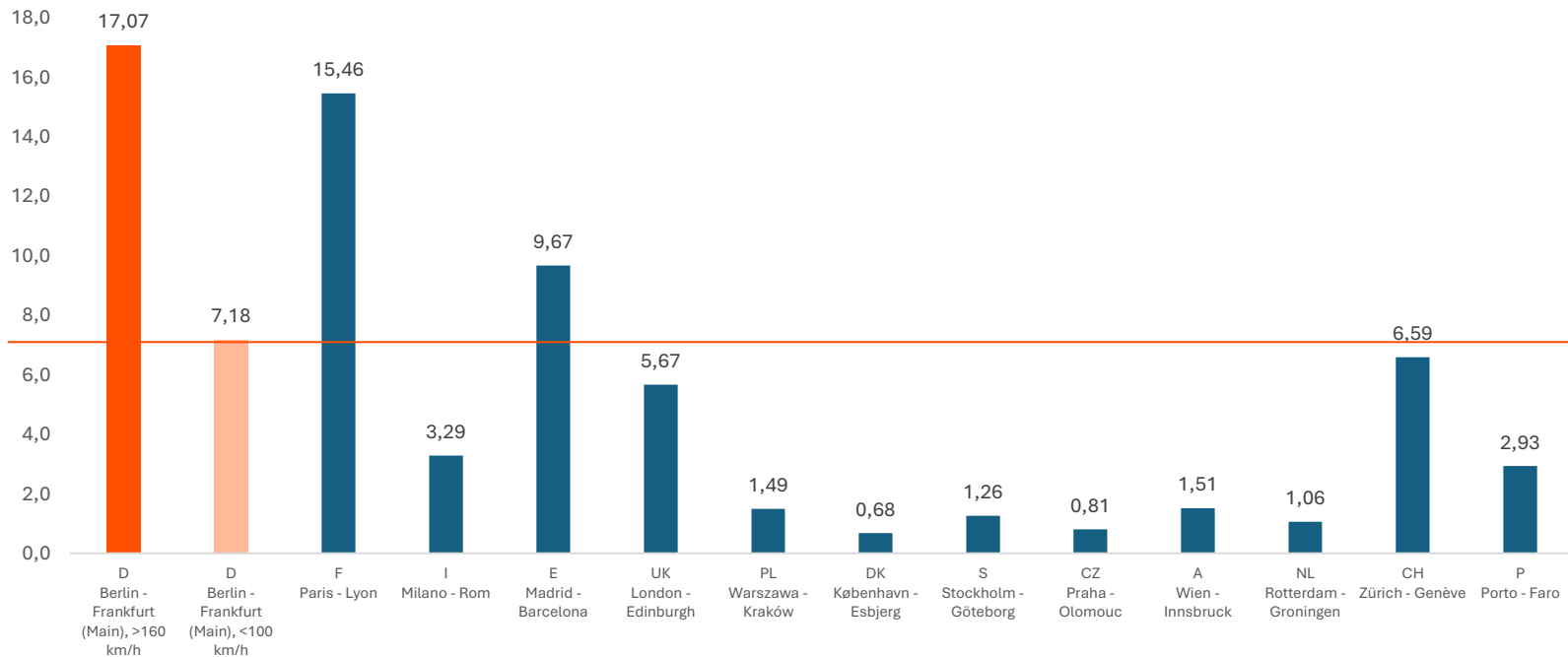
Wie hoch sind die relativen Anteile der Verkehrsarten?



Quelle: [Marktuntersuchung Eisenbahn der Bundesnetzagentur 2024](#), eigene Berechnungen.

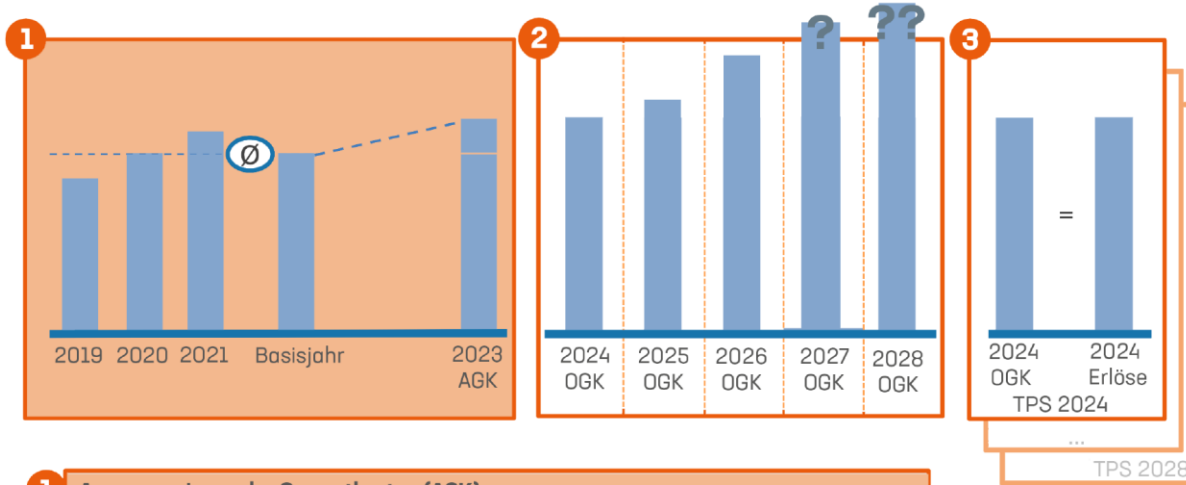
Europäischer Vergleich: Wo steht Deutschland?

Preis pro trkm im SPfV; in Euro



eingeschränkte Vergleichbarkeit; Werte von 2022-25, Quellen: IRG Rail Report, div. Network Statements.

Wie werden die Trassenpreise festgelegt?



- 1 Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK)
- 2 Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) 2024, ..., 2028
- 3 Entgeltgenehmigung Trassenpreissystem (TPS) 2024, ..., 2028

Anreizregulierung im ERegG

1. Bundesnetzagentur legt vor Beginn einer fünfjährigen Regulierungsperiode das **Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK)** fest.
 - Durchschnittskosten dreier zurückliegender Jahre
 - Preisfortschreibung auf letztes Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode
2. Für jedes einzelne Jahr wird unter Berücksichtigung von
 - Inflationsfaktor und
 - Produktivitätsfaktordie **Obergrenze der Gesamtkosten (OGK)** bestimmt.
3. Anhand historischer Verkehrsmengen wird die OGK auf die Verkehrsarten und deren Segmente „verteilt“. Daraus ergeben sich das **Trassenpreissystem (TPS)** für ein einzelnes Jahr. Was die InfraGO an zusätzlichen Trkm vermarkten kann, ist ihr Gewinn (=Anreiz).

Dabei zu berücksichtigen:

- uKZ **müssen** gedeckt werden
- zuzüglich einer Rendite, „die der Markt tragen kann“ (§ 36 Abs. 2)
- absolute und relative Markttragfähigkeit
- Kosten des „Mindestzugangspakets“ (MZP) im Fokus der Betrachtung

2. Preisentwicklung bis jetzt und für 2026



Wie haben sich die Trassenpreise 2018-25 entwickelt?



durchschnittliche Steigerung 2018-24

SPNV	SPFV	SGV	Alle
1,8% (2024: 3%)	3,1%	2,1%	2,2%

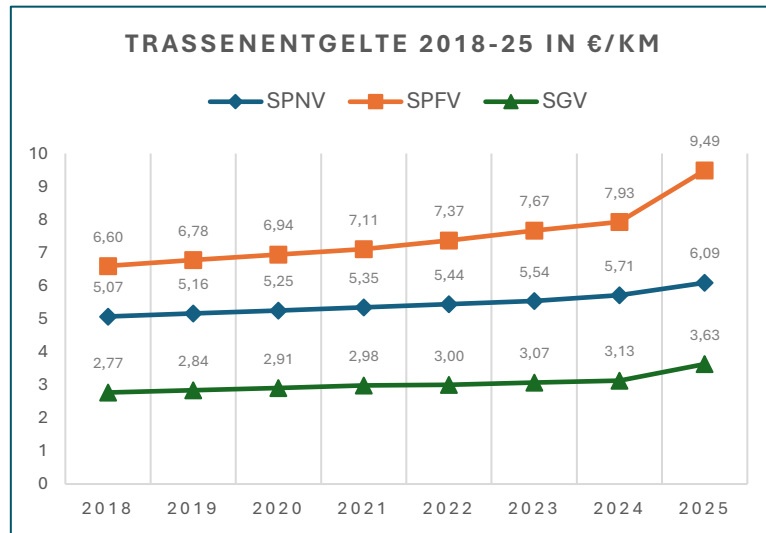


Beschluss TPS 2025 ([BK10-23-0400_E](#)):

SPNV	SPFV	SGV	Alle
0,6% (6,7%)	17,7% (19,7%)	16,2%	6,0% (10,9%)

Gründe:

- † Baukostensteigerung +6%
- † Umgliederung Bahnsteigkosten ([WESTbahn-Urteil](#))
- † stärkere Ausschöpfung der OGK wegen (damals noch) erwarteter BSWAG-Änderung
- † verschärfend für eigenwirtschaftliche Verkehre:
[Trassenpreisbremse § 37 Abs. 2 ERegG](#) und abgesenkte Förderungen



Quelle: Bundesnetzagentur.

Wo liegen die aktuellen Preise im TPS 2025?

(Auszug)

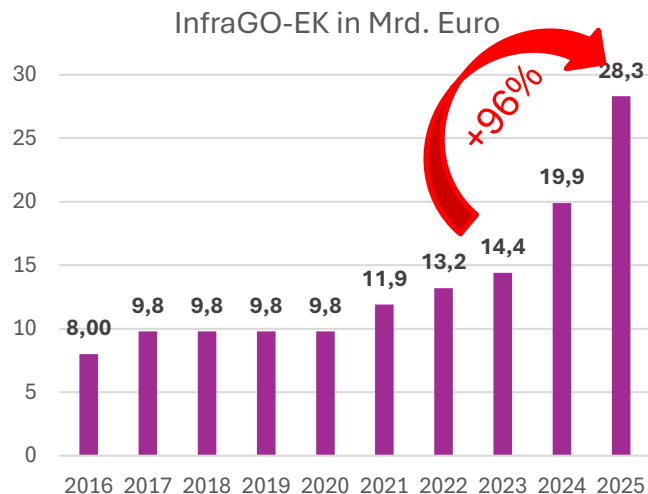
	Verkehrsart / Segment (jew. Lastfahrt)	Preis pro Trassenkilometer in €	davon ukZ	ukZ in %
SPNV	Berlin	6,866	0,800	11,7
	Sachsen	6,324	0,800	12,7
	Hessen	5,920	0,800	13,5
SPFV	Nacht	3,28	1,097	33,4
	Metro Tag <100 km/h	7,18	1,097	15,3
	Metro Tag >160 km/h	17,07	1,097	6,4
SGV	Standard	3,73	1,511	40,5
	Sehr schwer	5,36	2,846	53,1
	Gefahrgutganzzug	4,66	1,511	32,4

sehr große
Spannweite!

Der Brandbeschleuniger: Eigenkapitalerhöhungen bei der DB (InfraGO)



- EKE statt Baukostenzuschüsse, um Schuldenbremse *formal* einzuhalten
 - Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) ändert daran – nichts:
 - allein im Jahr 2025 steigt das EK der InfraGO um 42% (bisher 8,2 Mrd. Euro, geplant 8,4 Mrd. Euro)



	bei 20 Mrd. € EKE 2024-26		bei „nur“ 14 Mrd. € EKE 2024-26	
	mit SPNV-Trassenpreisbremse	ohne SPNV-Trassenpreisbremse	mit SPNV-Trassenpreisbremse (3,0%)	ohne SPNV-Trassenpreisbremse (23,5%)
SPNV-Lastfahrt Hessen	6,10	7,31	6,10	7,31
SPNV-Lastfahrt Berlin	7,07	8,46	7,07	8,46
SPFV Nacht	4,33	3,41	3,95	3,04
SPFV Metro Tag <100 km/h	11,03	9,11	9,85	6,93
SPFV Metro Tag >160 km/h	20,45	13,94	20,45	13,94
SGV Standard	4,61	3,60	4,61	3,60

- EuGH-Entscheidung zur Trassenpreisbremse steht weiter aus (Verhandlung am 4.12. 2025)

Grundlage für TPS 2026: OGK 2026 (I)



Sommer 2024:
BK10-24-0058 E,
InfraGO fordert
8,188 Mrd. €



Oktober 2024:
Bundesnetzagentur
genehmigt
7,382 Mrd. €



Januar 2025:
InfraGO zieht vor das
VG Köln und erhält im
Eilverfahren (weit
gehend) Recht



Februar 2025:
Bundesnetzagentur
(BK10-25-0024 E)
genehmigt
7,841 Mrd. €

- Höhe der EK-Verzinsung
- Zeitpunkt des EK-Zuflusses
- Abschreibungsbeginne der mit EK errichteten Gewerke
- Unklarheit über tats. EKE (10,1 vs. 8,485 Mrd. €)

TPS 2026: Szenarien Anfang November

Zwei wesentliche Fragen
(damals noch) offen:

❖ Kommt das
Trassenpreisanstiegs-
abmilderungsgesetz?
ja/nein?

⚡ Wie entscheidet der
EuGH zur
Trassenpreisbremse
des § 37 Abs. 2
ERegG?
Ist sie
europarechtswidrig
ja/nein?

Modell A:

- OGK bei 7,84 Mrd. Euro
- mit SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+3%
SPFV	+25%
SGV	+25%
Ø über alle	+11%

Modell C:

- OGK bei 7,4 Mrd. Euro
- mit SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+3%
SPFV	+10%
SGV	+14%
Ø über alle	+6%

Modell B:

- OGK bei 7,84 Mrd. Euro
- ohne SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+23%
SPFV	-9%
SGV	±0%
Ø über alle	+12%

Modell D:

- OGK bei 7,4 Mrd. Euro
- ohne SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+23%
SPFV	-28%
SGV	-13%
Ø über alle	+6%

3. Wege aus dem Chaos



Lösungen (1): sofortige Beendigung der Eigenkapitalerhöhungen

- Wettbewerbsbahnen mahnen seit dem Beschluss zum Klimaschutzpaket im Herbst 2019 (!) an, dass Eigenkapitalerhöhungen...
 - wettbewerblich sehr bedenklich sind
 - wegen Verzinsung und Abschreibung die Trassenpreise treiben
- BM(D)V(I) und DB (Netz/StuS/InfraGO) wollen davon nichts wissen
 - × Es stimme nicht (?!)...
 - ☹ ...und wenn doch, dann merke man es erst in der nächsten Regulierungsperiode (!)
(aber: § 26 Abs. 1 EReGG)
 - ! Ende 2023: Erkenntnis, dass es ein Problem gibt
- seitdem: Arbeit des BM(D)V „mit Hochdruck“ an einer Trassenpreisreform
- trotz SVIK Steigerung des EK der InfraGO allein 2025 um 42%, in mehreren Tranchen
- ✓ endlich: für den Haushalt 2026 **keine EKE bei der InfraGO mehr** vorgesehen



Lösungen (2):

Absenkung des Renditeanspruchs (auf Null)

- ERegG schreibt (schrieb) in Anlage 4 Abs. 5 u. a. eine „kapitalmarktübliche“ Verzinsung des Kapitals vor
- Bedeutung wächst mit dem Eigenkapital

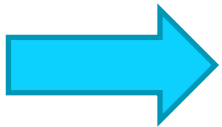
erster logischer Bruch: „Kapitalmarktüblichkeit“ unterstellt, aber Bund fordert (die in der LuFV vorgesehene) Dividende von 650 bzw. 700 Mio. Euro gar nicht ein

- Gesetzentwurf zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes fordert „Mittelwert aus dem risikolosen Zinssatz und dem kapitalmarktüblichen Eigenkapitalzinssatz“ (\approx derzeit EK-Zinssatz i.H.v. 2,2%)
- ✓ Gesetzesbeschluss schreibt 1,9% als *konkreten* Wert fest

zweiter logischer Bruch: Kapitalmarktorientierung bleibt grundsätzlich bestehen, aber Gesetzgeber legt einen **starren** Zinswert fest (Rechtsunsicherheit!)

Lösungen (3): zunächst weiter Trassenpreisförderung(en)

- hohe nominelle Preise, gegen die man „anfordert“, sind grundsätzlich nicht zielführend
- aber:
 - die Effekte aus den Eigenkapitalerhöhungen sind zu gravierend
 - Reform zu komplex, um sie übers Knie zu brechen



für 2026 (und 2027) weiter Trassenpreisförderungen vorsehen
evtl. in Abhängigkeit von der Entscheidung des EuGH variabel
zwischen den Verkehrsarten

Lösungen (4): Einführung Grenzkostenprinzip (=uKZ)

- 📁 Entlastung der Zugangsberechtigten
(bis zu 40% der Produktionskosten sind Infrastrukturnutzungsentgelte!)
 - 📁 fairerer Wettbewerb zwischen Schiene und Straße (s. o.)
 - 📁 Steuerung des Netzzugangs nur in begründeten Ausnahmefällen über (prohibitive) Trassenpreise
 - 🔊 Einfügen einer echten Qualitäts-/Verfügbarkeitskomponente
 - § Entlastung des Sektors von überbordender Regulierung
 - § uKZ sind klar festzulegen, ggf. einmalig anzupassen (Beispiel Österreich 2021)
 - § Streit über Abschreibungen, Zinssätze etc. betrifft ausschließlich die Vollkostenzuschläge
- Folgende Frage muss politisch entschieden werden, darf nicht verrechtlicht werden:

Wieviele Eisenbahn
können/wollen/müssen wir uns leisten?

Von einer rechtlich-wirtschaftswissenschaftlichen... ...zu einer (haushalts-)politischen Debatte



VDV Die Verkehrs-
unternehmen

MOF/AIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Bundesverband
SchienenNahverkehr
Wir gestalten Mobilität.

DIE GÜTERBAHNEN
Weil Out auf der Schiene besser ist.



Lösungen (4): Einführung Grenzkostenprinzip – mögliche Haushaltsbelastung

	in Mrd. €	(Zwischen-) Summe, Mrd. €
theoretisch zu finanzieren: Volumen der Vollkostenaufschläge insgesamt (2025)	5,6	
zuzüglich: Preissteigerung über alle Verkehrsarten (+6%)	0,3	5,9
abzüglich:		
- Trassenpreisförderung im SGV (HH 2026)	0,275	5,6
- Trassenpreisförderung im SPFV (HH 2026)	0,20	5,4
- Vollkosten im SPNV (2025+6%)	3,8	1,6
...bleiben zu finanzieren	1,6	
bei einer Neudefinition der uKZ	?, < 1,5	

Quelle: Bundesnetzagentur, eigene Berechnungen & Schätzungen.

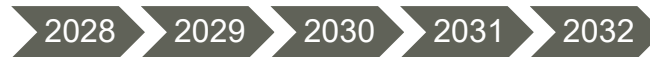
Lösungen (5): stabiler Preispfad



Vorbild LKW-Maut



fünfjähriger,
planbarer Preispfad



- bei zu starkem Kostenanstieg
bei der InfraGO „Abpufferung“
durch den Bund



rollierende Fortschreibung



Synchronisierung mit Infraplan und LV InfraGO

Zeitplan zur Reform: für 2026



4.12.
Verhandlung des
EuGH zur
Trassenpreisbremse

5.12.
Verhandlung des
VG Köln zur OGG 2026
in der Hauptsache

12.12. (spätestens)
Entscheidung der
Bundesnetzagentur
zum TPS 2026

15. bis 19.12.
gebührenfreie
Stornierungen ohne
Anrechnung auf
Annahmekquote

möglichst umgehend:
Einigung zwischen
Bund und Ländern
über
RegMittelsteigerung

14.12. 2025
Fahrplanwechsel



Grundlage für TPS 2026: OGK 2026 (II)



Sommer 2024:
BK10-24-0058_E,
InfraGO fordert
8,188 Mrd. €



Oktober 2024:
Bundesnetzagentur
genehmigt
7,382 Mrd. €



Januar 2025:
InfraGO erhält vorm
VG Köln im
Eilverfahren
(weit gehend) Recht



November 2025:
InfraGO fordert
9,195 Mrd. €



Sommer 2024:
BSWAG-Novelle
(Möglichkeit der IH-Förderung)
November 2025:
Gesetz zur Abmilderung des
Trassenpreisanstiegs,
EK-Zins auf 1,9%



Februar 2025:
Bundesnetzagentur
(BK10-25-0024_E)
genehmigt
7,841 Mrd. €



???

Grundlage für TPS 2026: OGK 2026

Wunschliste der InfraGO

- 📁 für das Netz (exkl. Stationen) 3,85 Mrd. € für Instandhaltung unterstellt (aufwandsmindernd gem. BSWAG-Novelle)...
- 📁 aber:
 - 📁 Zusätzlicher IH-Aufwand (knapp 3 Mrd. €)
 - 📁 „bauaffine Kostensteigerungen“ (+ 0,7 Mrd. €)
 - 📁 „weitere Kostenanstiege“ für Personal und –rekrutierung, Schadenersatz, KRITIS etc. (+0,7 Mrd. €)
 - 📁 aktuelle Werte für Inflations- und Produktivitätsfaktor
 - 📁 bisherige EK-Zinswerte



➡ InfraGO will sich einen Puffer für extrem hohe Trassenpreissteigerungen 2027 ff. schaffen.

➡ Der Bundestag wollte etwas anderes.
Wie verhält er sich nun?

Zeitplan zur Reform: Für 2027 ff.

„Ziel ist, dass die Reform der Regelungen für die Trassenentgelte zum 01. Januar 2027 abgeschlossen ist.“ (sic!)



inhaltliche Erarbeitung der Reform

- mit der Branche
- bis Ende Quartal I/26

Erstellung gesetzlicher Grundlagen (v. a. ERegG)

- bis Kabinettsbeschluss
- bis Ende Quartal II/26

Gesetzesbeschluss

- Bundestag & Bundesrat
- bis Ende Quartal III/26

Umsetzung

- Beschluss OGK und TPS 2027 durch Bundesnetzagentur
- bis Fahrplanwechsel 13. Dezember 2026



zeitlich realistisch nicht zu schaffen! Besser:



ein Jahr für echte Reformdebatte und Sicherung der Finanzmittel



Trassenpreisförderung für 2027 noch vorsehen

Ein Deal zwischen Bund und Ländern?

einerseits:

Regionalisierungsmittel „überdeterminiert“

(teilweiser Ausgleich von Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket)

andererseits:



Bund will
Trassenpreisreform



Länder wollen
mehr Regionalisierungsmittel



Beide brauchen einander –
RegG und ERegG mit
Zustimmungserfordernis
in Bundestag & Bundesrat



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Schiene
29



MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Trassenpreise jetzt begrenzen & mittelfristig senken
Elemente einer Reform der Schienenmaut
von mofair e. V.
August 2025

Die Forderungen im Überblick	1
1. Ausgangspunkt Sommer 2025	2
1.1. Infrastrukturfinanzierung über Eigenkapitalerhöhungen der InfraGO AG	3
1.2. Unsicherheit über die Zukunft der Trassenpreisbremse	5
1.3. Auslegungseffekten 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 der RfM	7
2.1.3. als Übergangslösung: Trassenpreisförmung zum Ausgleich der EKE-Effekte	8
2.2. Mittelfristig: grundlegende Reform der Infrastrukturfinanzierungsstelle	8
2.2.1. Übergang zu Grenzkosten als faire Begrenzung im intermodalen Vergleich	8
2.2.2. Prospekt	9
3. Argumente und Gegenargumente	10
3.1. „Grenzkosten zu teuer“?	10
3.2. „Zahlungsbereitschaften abschätzen“?	11
3.3. „Wir werden sonst der Nachfrage nicht Herr“?	11

Wohin entwickeln sich die Regionalisierungsmittel?

