



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*

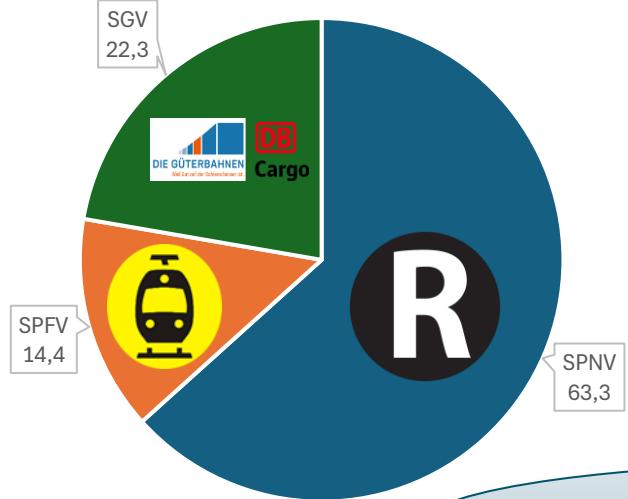
Autobahn GmbH des Bundes soll  
„schwarze Null“ schreiben...

# Wie wird Schieneninfrastruktur bezahlt?

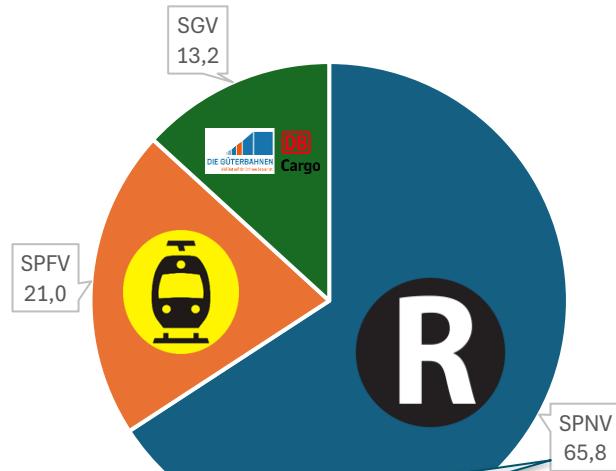
unmittelbare Kosten des Zugbetriebs (uKZ)	Vollkostenaufschläge (VKA)	Leistungs- & Finanzierungsvereinbarung (LuFV III, künftig LV InfraGO)	Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)	ggf. weitere?
Fahrplanerstellung & Fahrdienstleitung	Instandhaltung	Ersatzinvestitionen	Aus- & Neubau	Digitalisierung
Trassenentgelte				
Haushaltsmittel (+SVIK)			(nicht maßstäblich!!)	

# Wie hoch sind die relativen Anteile der Verkehrsarten?

Trassenkilometer in %



Trasseneinnahmen in %

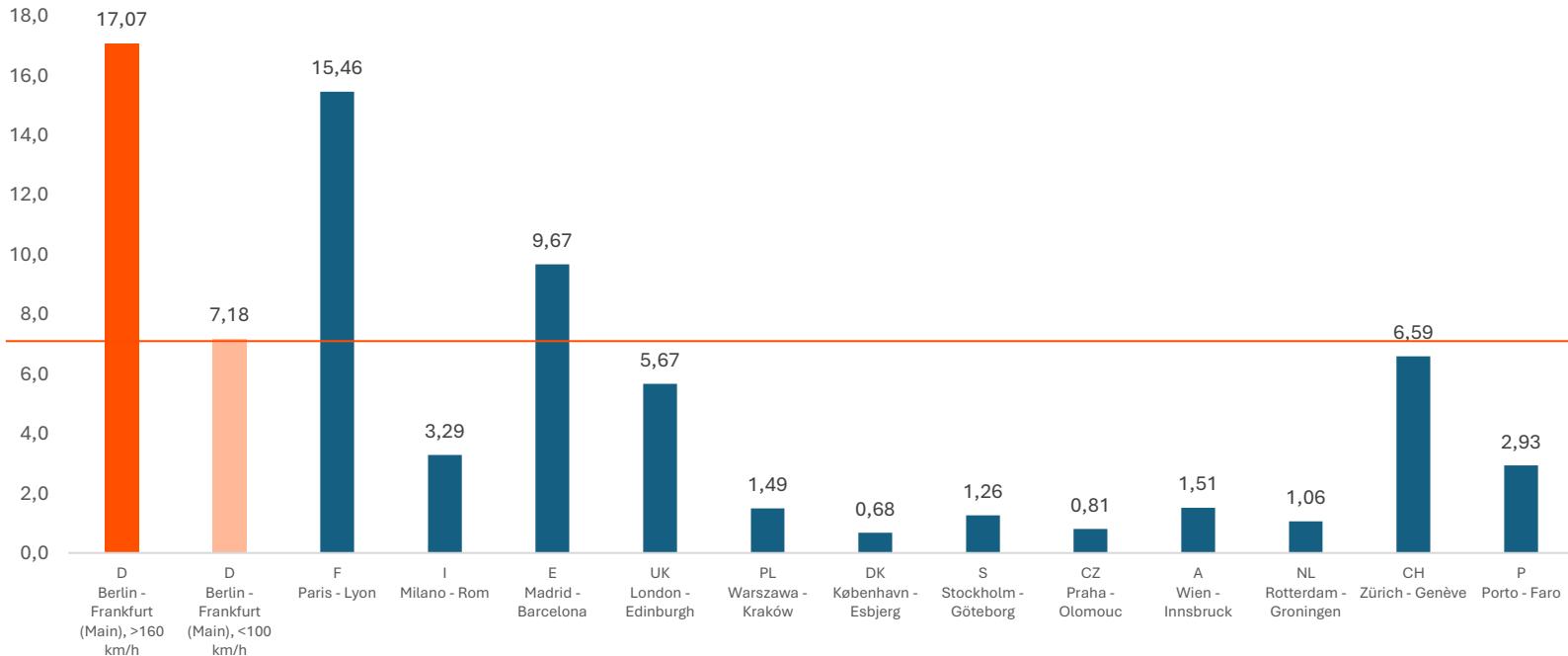


Folgen für  
Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege  
(EU-Rechtskonformität der Trassenpreisbremse!)

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

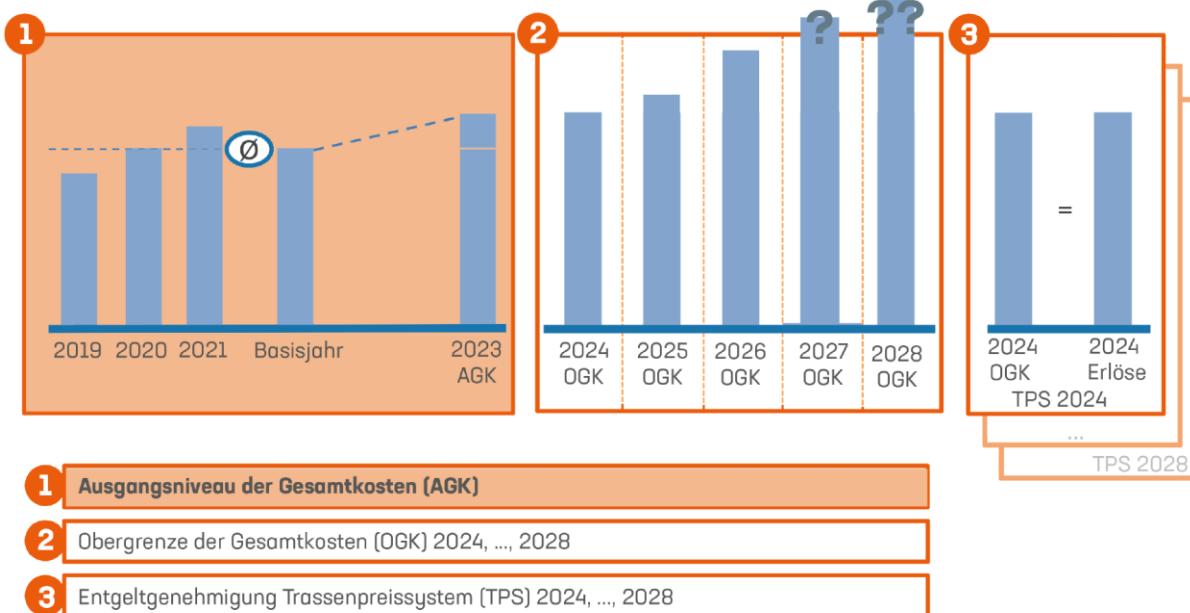
# Europäischer Vergleich: Wo steht Deutschland?

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?



## 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

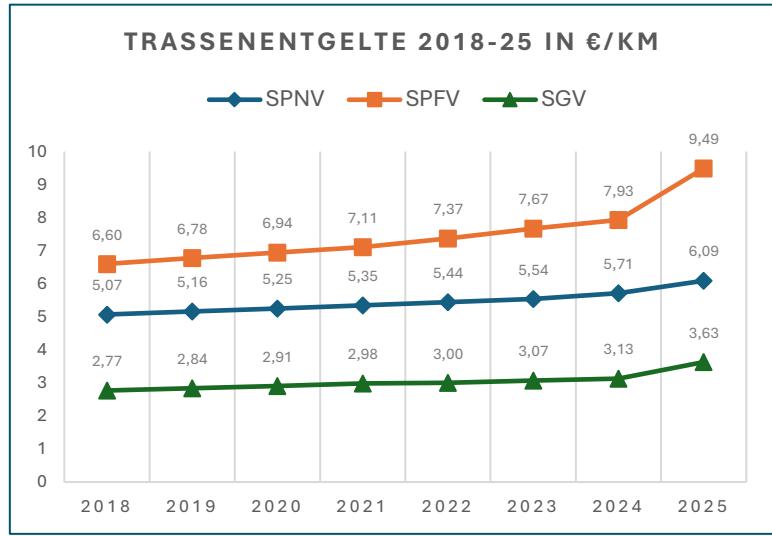
SPNV	SPFV	SGV	Alle
1,8% (2024: 3%)	3,1%	2,1%	2,2%

## ⌚ 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



# 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
	Sachsen	6,324	0,800
	Hessen	5,920	0,800
SPFV	Nacht	3,28	1,097
	Metro Tag <100 km/h	7,18	1,097
	Metro Tag >160 km/h	17,07	1,097
SGV	Standard	3,73	1,511
	Sehr schwer	5,36	2,846
	Gefahrgutganzzug	4,66	1,511

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	6,31	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	12,11	9,85	6,93
SPFV Metro Tag >160 km/h	20,45	13,94	4,61	3,60
SGV Standard	4,2	4,6		

- 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

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

Februar 2025:  
Bundesnetzagentur (BK10-25-0024 E)  
genehmigt  
**7,841 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?

<b>Modell A:</b>	
- OGK bei 7,84 Mrd. Euro	
- mit SPNV-Trassenpreisbremse	
SPNV	+3%
SPFV	+25%
SGV	+25%
Ø über alle	+11%
<b>Modell B:</b>	
- OGK bei 7,84 Mrd. Euro	
- ohne SPNV-Trassenpreisbremse	
SPNV	+23%
SPFV	-9%
SGV	±0%
Ø über alle	+12%
<b>Modell C:</b>	
- OGK bei 7,4 Mrd. Euro	
- mit SPNV-Trassenpreisbremse	
SPNV	+3%
SPFV	+10%
SGV	+14%
Ø über alle	+6%
<b>Modell D:</b>	
- 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 Klimaschutzbau 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

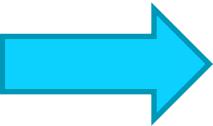
**erster logischer Bruch:** „Kapitalmarktüblichkeit“ unterstellt, aber Bund fordert (die in der LuFV vorgesehene) Dividende von 650 bzw. 700 Mio. Euro gar nicht ein

- 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:

Wieviel Eisenbahn  
können/wollen/müssen wir uns leisten?

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



**VDV** Die Verkehrs-  
unternehmen

**MOFAIR**

Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

**Bundesverband  
SchienenNahverkehr**

Wir gestalten Mobilität.

**DIE GÜTERBAHNEN**

Weil Gut 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 OGK 2026  
in der Hauptsache

12.12. (spätestens)  
Entscheidung der  
Bundesnetzagentur  
zum TPS 2026

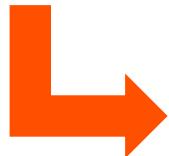
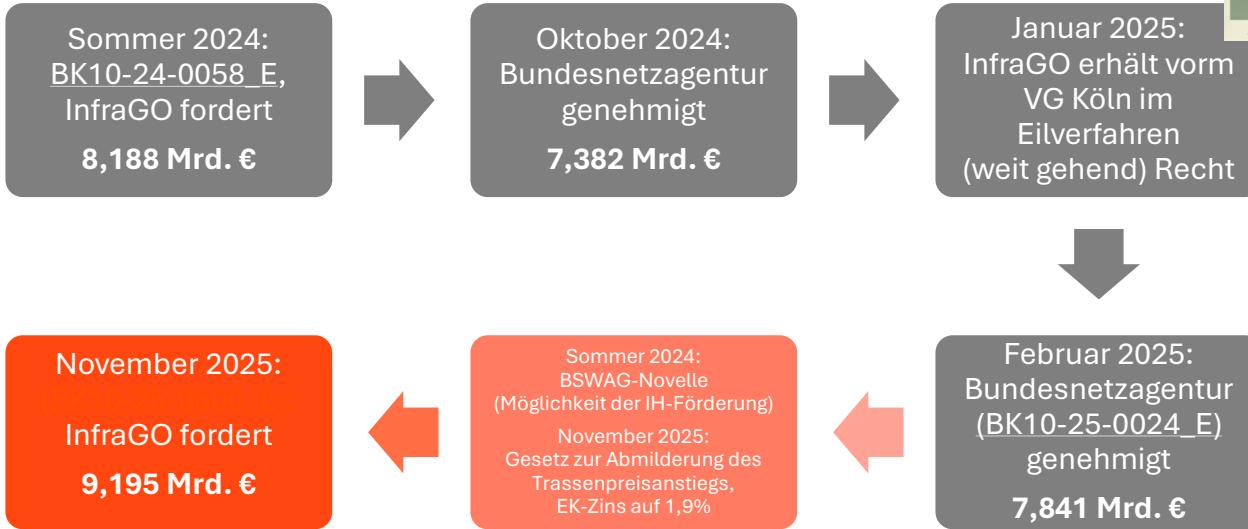
15. bis 19.12.  
gebührenfreie  
Stornierungen ohne  
Anrechnung auf  
Annahmequote

möglichst umgehend:  
Einigung zwischen  
Bund und Ländern  
über  
RegMittelsteigerung

14.12. 2025  
Fahrplanwechsel



## Grundlage für TPS 2026: OGK 2026 (II)



???

# 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)

anderseits:



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



# Wohin entwickeln sich die Regionalisierungsmittel?

