

PRESSEMITTEILUNG

EuGH-Entscheidung zur Trassenpreisbremse zwingt Bund und Länder an einen Tisch

Paket schnüren: Vergangene Fehler ausgleichen & Grenzkostenprinzip etablieren

Berlin (19. März 2026):

Es war keine Überraschung mehr: Der Europäische Gerichtshof hat in seiner heute verkündeten Entscheidung ([Az: C-770/24](#)) die Trassenpreisbremse des bisherigen [§ 37 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz \(ERegG\)](#) für europarechtswidrig erklärt. Das deutsche Regulierungsgesetz muss geändert werden. Voraussichtlich müssen auch die genehmigten Trassenpreise des Jahres 2025 sowie des seit Dezember 2025 laufenden Fahrplanjahres 2026 im Nachhinein korrigiert und somit falsch allokierte Finanzmittel in Milliardenhöhe umverteilt werden.

Wenn sich nichts ändert, würde die damit anstehende Anhebung der Trassenpreise eine Angebotskürzung im SPNV von mindestens zehn, angesichts der Remanenzkosten, u. a. für Personal und Fahrzeuge, eher von 20 % ergeben.

mofair-Präsident Martin Becker-Rethmann: „Der Bund hat die aktuelle Krise durch die Infrastrukturfinanzierung über Eigenkapital zum Teil selbst geschaffen und eine grundlegende Trassenpreisreform seit mindestens drei Jahren durch Nichtstun verschleppt. Er steht nun vor den Trümmern seiner Politik.

Bund und Länder müssen nun schnell gemeinsam mit der Branche eine Lösung finden. Entstandene Finanzlöcher bei den Ländern muss der Bund stopfen, die Länder müssen im Gegenzug auf den Anteil der Regionalisierungsmittel verzichten, die bisher auf die Vollkostenaufschläge bei den Trassenpreisen entfallen. Ein neues, grenzkostenbasiertes Trassenpreismodell schafft mehr Gerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Luftverkehr.“

Hintergrund der Trassenpreisbremse

Die Trassenpreisbremse war 2016 auf den allerletzten Metern der Beratungen zum Eisenbahnregulierungsgesetz auf Drängen der Länder in den Gesetzestext aufgenommen worden. In den Jahren zuvor waren Infrastrukturnutzungsentgelte, vor allem die

Trassenpreise, stetig gestiegen. Die Länder wollten eine Sicherheit erhalten, dass sie ihre z. T. bis zu fünfzehn Jahre laufenden Verkehrsverträge auch dauerhaft finanzieren können. Angesichts eines Anteils der Trassen- und Stationspreise von um die 40% an den Produktionskosten im SPNV war das ein verständliches Anliegen.

Methodisch sauber aber passte die Trassenpreisbremse nicht zum Rest des Systems, denn mit ihr wurden zwei Drittel der Trassenkilometer aus dem ansonsten genutzten „Markttragfähigkeitsmodell“ (so genannte „Ramsey-Boiteux-Preise“) der Trassenpreisfindung ausgenommen. Über einige Jahre fiel das nur wenig auf, denn die allgemeine Steigerung der Trassenpreise lag nur wenig über der durch die Trassenpreisbremse indirekt vorgegebenen Rate einer jährlichen Steigerung von zunächst 1,8 % für den SPNV. SPNV und SGV waren damit zwar nicht glücklich, hatten aber zumindest Planungssicherheit.

Verschärfender Faktor: Die Eigenkapitalerhöhungen bei der InfraGO zur Umgehung der Schuldenbremse

Das änderte sich mit dem ab Herbst 2023 zu verhandelnden Trassenpreissystem für 2025: In ein und demselben Jahr kulminierten massiv steigende Baupreise (u. a. wegen der anstehenden Generalsanierungen) und die Umrechnung der Kosten für die Bahnsteige aus den Stations- in die Trassenpreise sowie vor allem die Effekte einer Eigenkapitalerhöhung bei der DB InfraGO. Denn um die Schuldenbremse zu umgehen, hatte die damalige Regierung in bisher nicht bekannten Maße trassenpreisneutrale Baukostenzuschüsse (BKZ) durch schuldenbremsenneutrale Eigenkapitalerhöhungen (EKE) bei der InfraGO ersetzt. Für die Jahre 2024 bis 2026 sollten über 20 Milliarden Euro hinzukommen; es wurden letztlich gut 14 Milliarden.

In der Folge stiegen die Trassenpreise für 2025 schlagartig zwischen 15 und 20 % in den beiden eigenwirtschaftlichen Verkehrsarten Fern- und Güterverkehr. Denn sie mussten nun – mit einem Drittel des Trassenaufkommens – die Kostensteigerungen bei der InfraGO quasi allein auffangen.

Dagegen gingen eine Reihe von Eisenbahnverkehrsunternehmen vor. Mit der Begründung, bei der Trassenpreisbremse handele es sich, vereinfacht gesagt, um eine unzulässige Beihilfe zugunsten des SPNV, klagten sie vor dem VG Köln gegen das Trassenpreissystem 2025. Die DB InfraGO tat es ihnen gleich, allerdings mit einem Eilverfahren und in Teilen anderer Begründung. Aus ihrer Sicht schränkt die Trassenpreisbremse, die ja die Trassenpreise für zwei Drittel des Marktes von vornherein festlegt, ihre europarechtlich festgeschriebene unternehmerische Freiheit zu stark ein.

Das VG Köln entschied in dieser Frage aber nicht selbst, sondern [legte den Fall dem EuGH vor](#), nicht ohne seinerseits deutlich zu erkennen zu geben, dass es die Argumentation der Kläger nachvollziehen könne und für valide halte. Der EuGH hat sich dieser Sichtweise heute angeschlossen.

Rückabwicklung der Trassenpreissysteme 2025 und 2026

Die erste Folge ist, dass das aktuelle Trassenpreissystem 2026, ebenfalls noch auf dem alten Rechtsstand genehmigt, korrigiert werden muss. Die eigenwirtschaftlichen Verkehrsarten Fern- und Güterverkehr können zudem vermutlich erhebliche Anteile, die sie in den Jahren 2025 und 2026 bereits zu viel gezahlt haben, von der InfraGO zurückfordern, die sich ihrerseits bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen des SPNV schadlos halten müsste. Diese wiederum würden gemäß ihrer Verkehrsverträge die jeweiligen SPNV-Aufgabenträger (und damit die Bundesländer) um Erstattung in die Pflicht nehmen. Insgesamt müsste bundesweit ein Volumen von mehreren Hundert Millionen Euro verrechnet werden. Geld, das viele Länder vermutlich nicht haben.

Trassenpreisreform: Feuer austreten...

Das Bundesverkehrsministerium steht nun unmittelbar in der Verantwortung, schnellstens ein europarechtskonformes Konzept zur künftigen Entwicklung der Trassenpreise vorzulegen. Dieses muss folgende Punkte beinhalten:

- Marktt tragfähige Preise nach einheitlichen Kriterien für die drei Verkehrsarten SPNV, SPFV und SGV als unmittelbare Folge der EuGH-Entscheidung.
- Verzicht auf weitere Infrastrukturfinanzierung per Eigenkapitalerhöhung bei der InfraGO. Zumindest ist das derzeit auch die Haltung der Koalition auf Bundesebene, die insoweit ihre Vorgängerin korrigiert hat.
- Dauerhafter Verzicht auf eine Verzinsung des InfraGO-Eigenkapitals. Das senkt den Preisauftrieb weiter und dürfte auf lange Sicht europarechtssicherer sein als der derzeit willkürlich festgesetzte, starre Zinssatz von 1,9 % ([Anlage 4 Ziffer 5.2.3. ERegG](#)), der seinerseits den unternehmerischen Spielraum der InfraGO begrenzt.

Trassenpreisreform: ...und positives Signal für die Branche setzen¹

Die Politik muss aber nun angesichts der stark gesunkenen Betriebsqualität auf dem bundeseigenen Netz, und um fairere Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und (innerdeutschen) Luftverkehr zu schaffen, vom bisherigen Vollkostenprinzip auf das Prinzip der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKZ=Grenzkosten) übergehen. Dies ist möglich mit ca. einer Milliarde Euro jährlich aus dem Bundeshaushalt, wenn im Gegenzug

- die Regionalisierungsmittel um den Anteil reduziert werden, die darin bisher die Vollkostenaufschläge ausmachen (gut 3,8 Mrd. Euro),
- Trassenpreisförderungen im SGV und SPFV (knapp 0,5 Mrd. Euro) entfallen und
- anders als bisher sämtliche Kosten etwa für Fahrplanung und Fahrwegsteuerung in die uKZ-Berechnung einbezogen werden.

Bund und Länder haben viel zu verlieren – und zu gewinnen

Die Gelegenheit für eine solche Reform ist so gut wie selten, da beide Seiten dringenden Handlungsbedarf haben:

- Die Länder können ihre Zustimmung zu einer Abschmelzung der Regionalisierungsmittel geben, wenn sie im Gegenzug dafür mindestens dieselbe Verkehrsmenge bestellen können und ihre aus dem Fall der Trassenpreisbremse resultierenden Mehrkosten erstatten bekommen
- Der Bund kann damit ein starkes Signal an den Markt setzen, dass er seine Verkehrsverlagerungs- und Klimaschutzversprechen ernst nimmt.

¹ Siehe hierzu unsere Vorstellungen in einem [Folienvortrag vom Dezember 2025, vor allem Folie 19ff.](#)

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