



VERKEHR & MOBILITÄT

Trassenpreise für die Schiene endlich richtig machen

Sechs konkrete Forderungen

IMPULSPAPIER · JULI 2026

Jan Zeese · Matthias Stoffregen · Georg Bolz · Kai Daubertshäuser



Managerkreis

Unsere Leitlinien

- **Verlässlich:** Trassenpreise müssen langfristig stabil und planbar sein, damit Eisenbahnverkehrsunternehmen auf einer robusten Kostengrundlage attraktive Angebote entwickeln können.
- **Wirtschaftlich tragfähig:** Trassenpreise müssen so bemessen sein, dass ein effizienter und dauerhaft wirtschaftlicher Betrieb von Personen- und Güterverkehren auf der Schiene ermöglicht wird.
- **Betriebsqualität belohnend:** Das Trassenpreissystem muss dem Infrastrukturunternehmen klare Anreize für gute Betriebsqualität setzen insb. in den Bereichen Netzverfügbarkeit, Baustellenmanagement und Kapazität.
- **Verkehrspolitisch lenkend:** Trassenpreise müssen Anreize entlang verkehrspolitischer Prioritäten setzen – etwa bei Verlagerung von der Straße auf die Schiene, Taktverdichtung oder Nachtverkehren.
- **Einfach und gerecht:** Das Trassenpreissystem muss transparent, verständlich und diskriminierungsfrei sein, damit öffentliche Mittel zielgenau wirken und alle Eisenbahnverkehrsunternehmen faire Zugangsbedingungen erhalten.
- **Faire Wettbewerbsbedingungen schaffend:** Trassenpreise dürfen nicht von einer InfraGO als Kapitalgesellschaft im Konzernverbund eines Eisenbahnverkehrsunternehmens kommen, das im Wettbewerb steht. Sie müssen Anreize für Leistung, Qualität, Effizienz und Kundenfreundlichkeit in einem Wettbewerbsmarkt der Eisenbahnverkehrsunternehmen bieten. Insofern halten wir die heutige Konzern-Struktur der DB AG für problematisch.

Inhalt

1	Die Schiene im intermodalen Wettbewerb	4
2	Von der Bahnreform zum Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)	5
3	2018–24: Trassenpreise steigen stetig – Qualität des Netzes nicht	5
4	Irrweg Eigenkapitalerhöhungen	7
5	2025: Sondervermögen allein schafft keine Entlastung	8
6	2026: EuGH kippt die Trassenpreisbremse	8
7	Forderungen	9
7.1	Keine Infrastrukturförderung mehr über Eigenkapitalerhöhungen	9
7.2	Streichung der Gewinnerwartung	10
7.3	Befristete Trassenpreisförderung bis zu größerer Reform	11
7.4	Umstellung auf an Grenzkosten orientiertem System	13
7.5	Etablierung eines mittelfristigen Preispfades	15

1 Die Schiene im intermodalen Wettbewerb

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist über viele Jahre vernachlässigt worden. Das Sparen an Instandhaltung und Ersatzinvestitionen hat den Haushalt einige Jahre entlastet, kommt aber jetzt wie ein Bumerang zurück: Ausfälle häufen sich, die Infrastruktur ist immer häufiger nicht verfügbar und die Beseitigung von Schäden und Überalterung ist teurer, als rechtzeitige und präventive Instandhaltung es je gewesen wäre.

Bei der Schiene tritt dieses Problem in besonderer Weise zutage: Wichtige Magistralen und Knoten sind überlastet, insbesondere die Leit- und Sicherungstechnik ist teilweise hoffnungslos veraltet, der Zustand lässt einen reibungslosen Betrieb nicht mehr zu. Die Verfügbarkeit von Kapazität auf der Infrastruktur ist ein knappes Gut. Dieses wird bepreist, mit dem Ziel, seine Nutzung möglichst effizient zu steuern.

Anders als auf der Straße sind auf der Schiene ausnahmslos alle Züge auf dem gesamten Netz mautpflichtig, egal, ob sie fahren oder Abstellanlagen nutzen. Definiert werden Preise für das „Mindestzugangspaket“, Zusatzleistungen sind extra zu vergüten.

Die Einnahmen aus Trassen-, Stations- und Anlagenentgelten sollen nicht nur den laufenden Betrieb finanzieren, sondern darüber hinaus einen wesentlichen Teil der Investitionen ins System (siehe dazu 5.)

Hier zeigt sich eine deutliche Benachteiligung des erwiesenermaßen klimafreundlicheren Verkehrsträgers Schiene. Für Eisenbahnlogistiker und Spediteure bedeutet dies einen strukturellen Wettbewerbsnachteil gegenüber der Lkw-Spedition, weil hohe und volatile Trassenpreise die Kalkulation erschweren und die Fähigkeit mindern, verlässlich und preislich attraktiv am Markt aufzutreten. Im Schienenpersonennahverkehr wird ein Großteil der Regionalisierungsmittel (ca. 40 %) für diese Entgelte aufgewendet und steht somit für Leistungsbestellungen nicht zur Verfügung.

2 Von der Bahnreform zum Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Diesem Denken war auch die Bahnreform der 1990er Jahre verhaftet: Bundes- und Reichsbahn wurden einmal vollständig entschuldet und für die Investitionen der Folgejahre erhielt die neue Deutsche Bahn AG bzw. ihre Infrastrukturtöchter zinslose Darlehen. Die Politik war sich seinerzeit sicher, dass der Sektor allein durch Effizienzgewinne so profitabel werden könne, dass er die Tilgung dieser Kredite und darüber hinaus künftige Investitionen durch Infrastrukturnutzungsentgelte würde stemmen können.

Dazu kam es nicht, im Gegenteil: In den Jahren vor dem geplanten Börsengang 2008 wurde instandhaltungsintensive Infrastruktur zurückgebaut. Das hieß nicht nur Streckenstillegungen, sondern vor allem das Entfernen heute dringend benötigter Reserven im Netz, z. B. von Überholgleisen, an denen langsamer fahrende Züge, insbesondere Güterzüge, überholt werden können, was zusätzliche Kapazität schaffen würde, und von Überleitstellen, die das Fahren im Gegengleis und so auch im Fall von Baustellen sehr viel mehr betriebliche Flexibilität und Resilienz ermöglichen.

Immerhin wurde durch den Abschluss sogenannter „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen“ (LuFVen) zwischen dem Bund und seinen Unternehmen DB AG, DB Netz, DB Station und Service (seit 2024 fusioniert zur DB InfraGO) sowie der DB Energie anerkannt, dass sich die Schiene nicht allein durch Nutzerfinanzierung erhalten lässt. Bisher gab es drei davon. Eine neue, die sogenannte „Leistungsvereinbarung InfraGO“, die ab 2027 für fünf Jahre gelten soll, ist in Verhandlung. Dies verdeutlicht: Schieneninfrastruktur als solche ist nicht profitabel; sie muss als Teil der Daseinsvorsorge zu einem deutlich größeren Teil aus Steuermitteln finanziert werden – wie es bei der Straße immer schon der Fall und akzeptiert ist.

3 2018–24: Trassenpreise steigen stetig – Qualität des Netzes nicht

Das im Sommer 2016 verabschiedete Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) stellte die Entgeltsystematik für die Trassenpreise und die Stationspreise auf eine völlig neue Grundlage. Erstmals zur Anwendung kam diese ab dem Trassenpreissystem (TPS) 2018.

Die Grundidee ist, dass der „Betreiber der Schienenwege“ (zu 90 % ist dies in Deutschland die DB InfraGO) seine historischen Kosten für den Erhalt und den Betrieb des Netzes gegenüber der Regulierungsbehörde, der Bundesnetzagentur, nachweist. Daraus wird das sogenannte „Ausgangsniveau der Gesamtkosten“ (AGK) errechnet. Auf Grundlage des AGK, das alle fünf Jahre für eine entsprechend lange Regulierungsperiode ermittelt wird, wird Jahr für Jahr unter Nutzung eines Inflations- und eines Produktivitätsfaktors eine „Obergrenze der Gesamtkosten“ (OGK) abgeleitet. Sie bezeichnet den Wert, den der Betreiber der Schienenwege auf die drei verschiedenen Verkehrsarten Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV) und deren einzelne Marktsegmente „verteilen“ und damit die konkreten Trassenpreise bilden darf. Was er über die der Kalkulation zugrundeliegenden historischen Verkehrsmengen hinaus an Trassen absetzen kann, ist sein Mehrerlös, sein „Anreiz“ – daher „Anreizregulierung“.

Für jedes Marktsegment werden zum einen die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKZ) definiert. So verursacht ein Schwerer Güterzug deutlich höhere Grenzkosten als etwa die Leerfahrt eines SPNV-Zuges.

Darüber hinaus darf der Betreiber der Schienenwege so genannte Vollkostenaufschläge, etwa für die Abschreibung der Gewerke oder die Verzinsung des Eigenkapitals berechnen. Diese machen zurzeit über alle Verkehrsarten und Marktsegmente ca. 80 % (!) der erhobenen Preise pro Trassenkilometer aus. Allerdings muss der Betreiber der Schienenwege dabei die so genannte „Markttragfähigkeit“ im Auge behalten, d. h. er muss die Vollkostenaufschläge so auf die verschiedenen Nutzergruppen verteilen, dass Marktaustritte so unwahrscheinlich wie möglich werden. Anders ausgedrückt: Den nächsten Vollkosteneuro muss immer das Marktsegment tragen, dass dies „am wenigsten schlecht“ ertragen kann.

Dieses so genannte „Ramsey-Boiteux“-Prinzip wurde jedoch nie wirklich umfassend angewendet. Auf den letzten Metern der Verhandlungen zum ERegG 2016 setzten die Bundesländer im Ausgleich für entsprechend niedrigere Regionalisierungsmittel durch, dass die Trassen- und Stationspreise von Jahr zu Jahr in genau dem Maße steigen, wie die Regionalisierungsmittel dynamisiert werden (bis kürzlich 1,8 % p. a., inzwischen 3 % p. a.) Die dahinterstehende Idee war, dass die Länder bzw. die Aufgabenträger langfristige Verkehrsverträge (bis zu 15 Jahre) mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen des SPNV abschließen und die Infrastrukturentgelte einen Großteil der dafür anfallenden Kosten ausmachen. Um die Finanzierung der Verträge sicherzustellen, erhielten sie vom Bund Planungssicherheit.

Für die Güter- und Fernverkehrsunternehmen bedeutete dies, dass sie entsprechend mehr der Kostensteigerungen beim Betreiber der Schienenwege tragen mussten. Dies wurde dadurch abgemildert, dass der Güterverkehr seit dem Haushaltsjahr 2018 eine zusätzliche Trassenpreisförderung aus dem Bundeshaushalt erhielt. Etwas Ähnliches gab es beim Schienenpersonenfernverkehr in einzelnen Jahren, vor allem, um einen Teil der Mindereinnahmen aufgrund der Corona-Pandemie auszugleichen. Für die im intermodalen Wettbewerb stehenden Eisenbahnlogistiker und Spediteure blieb die Lage dennoch schwierig: Wo Trassenpreise steigen, ohne dass Qualität, Verlässlichkeit und Kapazität des Netzes gleichermaßen zu- bzw. sogar kontinuierlich abnehmen, sinkt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene unmittelbar.

4 Irrweg Eigenkapitalerhöhungen

Dieses ohnehin schon überkomplexe und fragile Gebilde kam ab dem Herbst 2023 quasi zum Einsturz: Nach dem „KTF-Urteil“ des Bundesverfassungsgerichts kam eine alte Idee zur Umgehung der Schuldenbremse des Grundgesetzes und zur Einhaltung der Maastricht-Kriterien wieder auf: Vor allem der damalige FDP-Bundesfinanzminister Christian Lindner drängte darauf, die Finanzierung der Schieneninfrastruktur zum großen Teil nicht mehr über schuldenbremsenrelevante Baukostenzuschüsse (BKZ) abzuwickeln, die als konsumtive Ausgaben gelten. Stattdessen sollten in den Jahren 2024–26 gigantische 20 Milliarden Euro das Eigenkapital der DB InfraGO stärken und so dem weiteren Infrastrukturverfall Einhalt geboten werden. Eigenkapitalerhöhungen gelten als „finanzielle Transaktion“ und werden daher nicht auf die Schuldenbremse angerechnet.

Der Haken daran: Zusätzliches Eigenkapital muss verzinst werden. Auf Grundlage des ERegG wurde zunächst ein Zinssatz von 5,7 % unterstellt. Die mit dem Eigenkapital finanzierten Gewerke müssen zudem bilanziell verbucht und vor allem abgeschrieben werden. Unter Beibehaltung der Kappung des Trassenpreisanstiegs im SPNV ergaben sich Steigerungsraten in Fern- und Güterverkehr bis knapp unter 20 %. Da von den Produktionskosten des SPNV bis zu 40 % auf die Trassenpreise entfallen können, wird die Dimension des Anstiegs deutlich. Auch im Schienengüterverkehr treffen solche Sprünge Unternehmen besonders hart, weil sie in einem hochpreis- und servicegetriebenen Wettbewerb mit der Lkw-Spedition stehen und Mehrkosten nur begrenzt an ihre Kunden weitergeben können. Die Folge sind gefährdete Verkehre, zurückgestellte Investitionen und ein höheres Risiko, dass Transporte wieder auf die Straße verlagert werden. Daher klagten eine Reihe von Güter- und Fernverkehrsunternehmen sowie die DB InfraGO selbst (!) gegen das Trassenpreissystem 2025. Das zuständige Verwaltungsgericht Köln legte das Verfahren dem Europäischen Gerichtshof zur Grundsatzentscheidung vor, ob die Trassenpreisbremse für den SPNV nach deutschem Recht mit dem Europarecht vereinbar sei.

5 2025: Sondervermögen allein schafft keine Entlastung

Auch das im März 2025 beschlossene „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIK) schaffte keine Entlastung. Mittel für die Instandhaltung des Netzes sowie für Ersatzinvestitionen wurden nun ins Sondervermögen verschoben, aber im Kernhaushalt gekürzt. Die Chance, wenigstens die für 2025 fällige Eigenkapitaltranche von knapp zehn Milliarden Euro in Baukostenzuschüsse umzuwandeln, ließen Bundesregierung und Bundestag ungenutzt verstreichen. Die Summe floss in zwei Teilbeträgen im März und September 2025, steigerte das zu verzinsende Eigenkapital der InfraGO allein innerhalb eines Jahres um 42 % und goss damit Öl in das schon lodernde Trassenpreisfeuer.

Ein partieller Löschversuch wurde im Herbst 2025 unternommen, als Bundestag und Bundesrat ein „Trassenpreisanstiegsabmilderungsgesetz“ verabschiedeten: Zum einen wurden drei Milliarden Euro an Instandhaltungsförderung (möglich geworden durch die Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im Sommer 2024) für die DB InfraGO bewilligt, verbunden mit der Maßgabe, diese zur Absenkung des Zielerlöses für das Jahr 2026 und damit trassenpreismindernd einzusetzen. Außerdem wurde die Verzinsung des Eigenkapitals per Gesetz pauschal auf 1,9 % herabgesetzt, was allein einen Unterschied von mehreren Hundert Millionen Euro ausmachte.

Aber noch vier Wochen vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wussten Fernverkehrsunternehmen nicht, ob die Trassenpreise um 25 % steigen oder vielleicht sogar sinken würden. Schließlich blieben sie de facto stabil. Aber der Weg dahin war mehr als chaotisch und darf sich so keinesfalls wiederholen.

6 2026: EuGH kippt die Trassenpreisbremse

Am 19. März 2026 befand der EuGH: Trassenpreisbremse ist europarechtswidrig. Die Trassenpreissysteme für das abgelaufene Fahrplanjahr 2025 sowie das laufende 2026 müssen neu beschieden werden. SPfV und SGV erhalten „zu viel“ entrichtete Entgelte zurück. Der SPNV dagegen muss rund 400 Mio. Euro pro Jahr nachzahlen – Geld, das die Aufgabenträger im SPNV bzw. die hinter ihnen stehenden Länder gar nicht haben. Angebotskürzungen stehen im Raum. Die genaue, über die InfraGO umzuverteilende Summe muss die Bundesnetzagentur erst noch bestimmen.

Nach geltendem Recht müsste nun also ohne die Trassen- und Stationspreisbremse die „Markttragfähigkeit“ von Preisen im SPNV ermittelt werden – eine anspruchsvolle Aufgabe, insbesondere wenn man gemeinwirtschaftlichen (SPNV) mit eigenwirtschaftlichem Verkehr (SPfV und SGV) vergleichen muss. Jede Antwort, die die Bundesnetzagentur nun finden kann – und sie steht unter enormem Zeitdruck – wird heftig diskutiert und in Frage gestellt, vermutlich juristisch überprüft werden.

7 Forderungen

In dieser komplexen Gemengelage müssen DB InfraGO, Verwaltung und Politik an einem Strang ziehen, um die Fehler der Vergangenheit auszubügeln (Forderungen 1–3). Um das System nachhaltig aufzustellen, bedarf es jedoch noch weitergehender Reformen (Forderungen 4–5).

Ein neues, rationales und europarechtskonformes Trassenpreissystem muss mittels einer deutlichen und dauerhaft wirksamen Senkung der Trassenpreise die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs und auf Basis einer klaren Zuordnung der Finanzverantwortung zwischen Bund und Nutzern eine auskömmliche Finanzierung der Schieneninfrastruktur sichern. Es soll zudem eine höhere Planbarkeit und geringere Volatilität sowie eine Entkopplung der Trassenpreise von kurzfristigen „Kostenschocks“ ermöglichen sowie systembedingte Preissteigerungsspiralen bei Abbestellungen verhindern, eine unbürokratischere Abwicklung ermöglichen und Anreize für effizientes Bauen und Betrieb setzen.

7.1 Keine Infrastrukturförderung mehr über Eigenkapitalerhöhungen

Die Idee, bundeseigene Schieneninfrastruktur über die Erhöhung des Eigenkapitals der entsprechenden Gesellschaften zu fördern, war schon seit ihrer erstmaligen Anwendung (2020–2024 im Rahmen des Klimaschutzpakets des Bundes) hoch problematisch. Die Verwendung der Mittel kann nicht zielgenau gesteuert werden, und Wettbewerbsverzerrungen drohen, da zusätzliches Eigenkapital neben der gemeinwohlorientierten DB InfraGO auch den im Wettbewerb stehenden DB-Konzerngesellschaften nutzt. Insbesondere aber, weil Eigenkapital verzinst und die damit errichteten Gewerke abgeschrieben werden müssen und so die Trassenpreise weiter steigen.

Auch zwischenzeitliche Überlegungen, den Kapitalbedarf über Fremd- statt über zusätzliches Eigenkapital zu bedienen, lösen die Probleme nicht.

Zukünftig muss der Bund seinen grundgesetzlichen Infrastrukturauftrag (Art. 87e Abs. 3 und 4 GG) und somit die staatliche Förderung der Schieneninfrastruktur wieder über wettbewerbs- und vor allem bilanzneutrale Baukostenzuschüsse leisten. Nur so lässt sich verhindern, dass staatliche Finanzierungsentscheidungen mittelbar über steigende Trassenpreise all jene belasten, die im Güter- und Personenverkehr mehr Verkehr auf die Schiene verlagern sollen und wollen.

Unsere Schlussfolgerungen für Entscheidungsträger und politische Aktive:

- **Im parlamentarischen Raum auf Baukostenzuschüsse statt Eigenkapital drängen:** In Haushaltsberatungen, Anträgen und Gesprächen mit dem BMV und dem BMF muss klar eingefordert werden, dass Ersatzinvestitionen und Instandhaltung der Schiene wieder über direkte, bilanzneutrale Zuschüsse finanziert werden.
- **Bei jeder Finanzierungsentscheidung die Trassenpreiswirkung mit abfragen:** Wer Vorlagen, Gesetzentwürfe oder Haushaltsansätze bewertet, muss systematisch prüfen lassen, welche Folgen die gewählte Finanzierungsform für die Trassenpreise im SGV, SPFV und SPNV hat.
- **Die Schiene als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge argumentieren:** In Reden, Papieren und Gesprächen muss deutlich werden, dass ein gemeinwohlorientiertes Netz nicht nach Konzernlogik finanziert werden darf, sondern wie andere öffentliche Infrastruktur verlässlich aus öffentlichen Mitteln abgesichert werden muss.
- **Auf klare Trennung von Infrastrukturfinanzierung und Wettbewerbsbereichen bestehen:** Gegenüber der Bundesregierung und dem DB-Konzern sollte eingefordert werden, dass staatliche Mittel so ausgestaltet werden, dass keine mittelbaren Vorteile für im Markt stehende Konzerngesellschaften entstehen.

7.2 Streichung der Gewinnerwartung

Nachdem die Verzinsung des in den Gewerken der InfraGO gebundenen Eigenkapitals zeitweilig deutlich über vergleichbaren Marktzinssätzen gelegen hatte (5,7 %), hatten Verkehrs- und Finanzministerium mit der Regulierungsbehörde einen Zinssatz abgestimmt, der zwischen dem Markt- und dem sogenannten „risikolosen“ Zinssatz liegt. Dieser Wert hätte für das OGK und das TPS 2025 bei 2,2 % gelegen. Gegen diesen hatte die InfraGO aber geklagt und vor dem Verwaltungsgericht Recht bekommen. Der Bundestag legte den Wert als Reaktion darauf per Gesetz auf 1,9 % fest. Dies hat die Trassenpreise zwar gedämpft, ist aber ebenfalls rechtsunsicher, weil die Kopplung an die Marktentwicklung als Prinzip weiter im Europa- und Bundesrecht steht. Märkte sind dynamisch, die Festlegung auf einen konkreten Prozentsatz also willkürlich.

Konsequenter wäre es, komplett auf einen Verzinsungsanspruch zu verzichten. Diese politische Grundsatzentscheidung würde die Schiene auf eine Ebene mit der Autobahn GmbH heben, von der der gemeinsame Eigentümer Bund keinen Gewinn und keine Verzinsung fordert.

Das bedeutet nicht, dass InfraGO keinen Überschuss erwirtschaften darf; dieser muss allerdings in die Beseitigung von Engpässen und in den Ausbau des Netzes reinvestiert werden.

Unsere Schlussfolgerungen für Entscheidungsträger und politische Aktive:

- **In der politischen Kommunikation die Nullrendite als Grundsatz vertreten:** Abgeordnete und Fachpolitiker sollten deutlich machen, dass der Bund von seiner Schieneninfrastruktur keine Gewinnerwartung haben darf, wenn zugleich mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden soll.
- **Gesetzesänderungen auf einen vollständigen Gewinnverzicht ausrichten:** Statt konkrete Prozentwerte zu verhandeln, sollte in Gesprächen mit Ressorts und Fraktionen das Ziel verfolgt werden, den Verzinsungsanspruch im ERegG grundsätzlich zu streichen.
- **Die Gleichbehandlung mit der Straße offensiv herausstellen:** In Debatten hilft der einfache Vergleich mit der Autobahn GmbH: Wenn der Bund dort keine Rendite erwartet, darf er dies bei der Schiene erst recht nicht tun.
- **Rechtssicherheit höher gewichten als kurzfristige Rechentricks:** Bei Übergangslösungen sollte stets mitgedacht werden, ob sie europarechtlich und regulatorisch tragfähig sind – die Politik muss hier auf ein dauerhaft stabiles Modell statt auf befristete Notkonstruktionen setzen.

7.3 Befristete Trassenpreisförderung bis zu größerer Reform

Der nächste Fahrplanwechsel steht im Dezember 2026 an; die Trassenbestellungen für den Jahresfahrplan 2027 wurden schon getätigt, ohne dass die Zugangsberechtigten wissen, was die Trassen letztlich kosten. Im August läuft zudem die Frist zur kostenfreien Stornierung von Trassen aus. Eine schnelle und zielgerichtete Reform des Trassenpreissystems ist unabdingbar. Angesichts der komplexen Detailfragen, die für eine nachhaltige Trassenpreisreform noch zu klären sind und für die auf Bundes- und Länderebene politische Mehrheiten organisiert werden müssen, ist eine Umsetzung zum Fahrplanjahr 2027 – anders als vom Bundesverkehrsminister in Aussicht gestellt – nicht realistisch. Für den Schienengüterverkehr ist diese Unsicherheit besonders kritisch, weil Verkehre rasch an die Straße verloren gehen können, wenn Preise und Produktionsbedingungen nicht verlässlich kalkulierbar sind.

Daher braucht es noch eine befristete Trassenpreisförderung. Für SPFV und SGV ist hierfür ein Haushaltsansatz vorgesehen. In der Folge des EuGH-Urteils sollten diese Mittel jedoch vorrangig zur Stabilisierung des SPNV eingesetzt werden, um in diesem Bereich der Daseinsvorsorge dort drohende Angebotskürzungen infolge der Rückrechnungen abzuwenden. Allerdings bliebe trotz der vorgesehenen Absenkungen im SPFV und insbesondere im SGV für 2025 und 2026 der Kostendruck hoch. Je nach Marktlage kann dies zu Angebotsreduktionen, verschobenen Investitionen oder steigenden Preisen führen. Zudem scheinen diese Ansätze bereits auf der Streichliste zur Haushaltskonsolidierung zu stehen. Gerade deshalb muss die Übergangslösung so schnell wie möglich durch eine tragfähige Gesamtreform der Trassenpreise abgelöst werden.

Unsere Schlussfolgerungen für Entscheidungsträger und politische Aktive:

- **Für die Übergangszeit auf schnelle Haushaltsklarheit drängen:** In Bundestag, Bundesrat und den zuständigen Ressorts sollte darauf hingewirkt werden, dass Fördermittel frühzeitig beschlossen werden, damit Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger vor dem Fahrplanwechsel Planungssicherheit erhalten.
- **Frist zur kostenfreien Stornierung von Trassenanmeldungen verlängern:** Die Politik sollte bei DB InfraGO und der Bundesnetzagentur darauf drängen, die Frist zur kostenfreien Stornierung von Trassenanmeldungen für 2027 über den August 2026 hinaus zu verlängern, um den EVU die Anpassung an die dann gültigen Trassenpreise zu ermöglichen.
- **Den SPNV als Teil der Daseinsvorsorge prioritär absichern:** Wo infolge des EuGH-Urteils akute Risiken für Angebotskürzungen entstehen, müssen Bund und Länder den Nahverkehr stabilisieren, damit Fahrgäste nicht die Folgen regulatorischer Fehlentwicklungen tragen.
- **Gleichzeitig den Druck für eine echte Reform aufrechterhalten:** Jede Übergangsförderung sollte politisch klar als Brücke bezeichnet werden – nicht als Dauerzustand. Ziel muss bleiben, das Preissystem grundlegend neu aufzustellen.
- **In Gesprächen mit Ländern und Aufgabenträgern früh Bündnisse schmieden:** Gerade sozialdemokratische Verkehrs- und Haushaltspolitiker können helfen, eine gemeinsame Linie von Bund und Ländern zu organisieren, damit Übergangsregelungen tragfähig und mehrheitsfähig werden.

7.4 Umstellung auf an Grenzkosten orientiertem System

Bei allem notwendigen Reparieren und Ausgleichen darf nicht aus dem Blick geraten, dass der Ausgangspunkt der Forderung für eine Trassenpreisreform die Entlastung des umwelt- und klimafreundlichen Schienenverkehrs war. Mit ihr soll die relative Benachteiligung der Schiene gegenüber der Straße verringert werden.

Der Königsweg dazu ist die Umstellung des Preissystems weg vom bisherigen Vollkostenprinzip und hin zu einem Grenzkostenprinzip, konkret zu einem an den unmittelbaren Kosten des Zugverkehrs (uKZ) ausgerichteten System.

Die EU-Kommission hat in ihren „Auslegungsleitlinien“ aus dem Jahr 2025 erneut deutlich gemacht, dass sie das Grenzkostenprinzip als den Regelfall erachtet. Eine Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten sieht es ähnlich und erhebt keine Vollkostenaufschläge. Aber auch dort, wo sie erhoben werden, liegen die Trassenpreise im Ergebnis deutlich unter dem Niveau von Deutschland.

Die Vollkostenaufschläge bei der DB InfraGO machen im Durchschnitt vier Fünftel der Trassenpreise aus. Die Interpretation des BMV, ein Übergang zum Grenzkostenprinzip würde pro Jahr sechs Milliarden Euro zusätzlich kosten, greift jedoch zu kurz.

- Zwei Drittel der Vollkostenaufschläge fallen im SPNV an. Fast vier Milliarden Euro pro Jahr werden als Regionalisierungsmittel erst vom Bund an die Länder gegeben, von diesen über die Aufgabenträger an die SPNV-Eisenbahnverkehrsunternehmen weitergeleitet, die diese dann an den bundeseigenen Infrastrukturbetreiber zahlen. Würden diese Mittel, politischen Einigungswillen vorausgesetzt, aus der Gleichung herausgekürzt, würde sich in der Realität nichts ändern.
- Die bisherigen Trassenpreisförderungen im SPNV und SGV von zusammen rund 500 Mio. €, mit denen der Bund gegen (zu hohe) Trassenpreise des bundeseigenen Infrastrukturbetreibers „anfordert“, würden entfallen.
- Damit verbliebe ein jährlicher Mehraufwand von gut 1,5 Milliarden Euro. Dieser könnte weiter gesenkt werden, wenn die Definition der uKZ an einigen Stellen angepasst würde. Das EU-Recht lässt hier einigen Spielraum. Österreich ist diesen Weg bei seiner Umstellung vom Vollkosten- auf das Grenzkostenprinzip vor einigen Jahren gegangen.

Im Ergebnis könnte die Politik mit einem Aufwand von ca. einer Milliarde Euro pro Jahr eine deutliche Entlastung des Verkehrsträgers Schiene erreichen. Gerade im Schienengüterverkehr würde dies die Wettbewerbsposition gegenüber der Lkw-Spedition spürbar verbessern: Eisenbahnlogistiker und Spediteure könnten verlässlicher kalkulieren, ihre Angebote wettbewerbsfähiger bepreisen und zusätzliche Verkehre leichter auf die Schiene verlagern.

Das Chaos der vergangenen Monate hat darüber hinaus verdeutlicht, dass der Übergang zum Grenzkostenprinzip noch zwei weitere deutliche Vorteile mit sich brächte:

- Die mit der Erhebung von Vollkostenaufschlägen verbundene Notwendigkeit, die relative und absolute Markttragfähigkeit festzustellen, schafft erhebliche Rechtsunsicherheit. Jedes neue Trassenpreissystem mit Vollkostenaufschlägen trüge das Risiko erneuter gerichtlicher Auseinandersetzungen mit sich. Dauerhafte Rechtssicherheit schafft nur das Grenzkostenprinzip.
- Die genaue Ermittlung der anzusetzenden Vollkosten für das Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK), die jährliche Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) und ihre Umlegung auf die Verkehrsarten und deren Marktsegmente im jährlichen Trassenpreissystem ist extrem komplex. Sie bindet hochqualifizierte Kräfte beim Infrastrukturbetreiber, der Regulierungsbehörde und in der gesamten Branche, die nicht zur Verbesserung der Qualität des Eisenbahnsystems zur Verfügung stehen.
- Die uKZ pro Verkehrsart und Marktsegment dagegen sind relativ leicht zu kalkulieren und Jahr für Jahr fortzuschreiben. Das Grenzkostenprinzip dient damit auch der Entbürokratisierung.

Unsere Schlussfolgerungen für Entscheidungsträger und politische Aktive:

- **Das Grenzkostenprinzip als politischen Zielzustand verankern:** In Positionspapieren, Anträgen und Fachgesprächen sollte klar benannt werden, dass die Trassenpreise sich künftig grundsätzlich an den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs orientieren.
- **Die Debatte auf reale Mehrkosten statt auf Bruttosummen lenken:** Wer das Thema politisch vermittelt, sollte darauf hinweisen, dass große Teile der heutigen Geldströme innerhalb des öffentlichen Systems zirkulieren und die tatsächlichen Zusatzbedarfe deutlich niedriger liegen als oft behauptet.
- **Europäische Praxisbeispiele aktiv nutzen:** In Fachgesprächen mit Ministerien, Fraktionen und Ländern lohnt es sich, auf andere EU-Staaten zu verweisen, die mit stärker grenzkostenorientierten Modellen bereits niedrigere und stabilere Trassenpreise erreichen.
- **Entbürokratisierung als sozialdemokratisches Modernisierungsargument nutzen:** Eine einfachere Preislogik entlastet Verwaltung, Branche und Aufgabenträger. Das passt zu einer Linie, die wirksame Regulierung mit praktikabler Umsetzung verbindet.
- **Die Reform immer mit Verlagerungszielen verknüpfen:** Entscheidend ist nicht die Eleganz des Modells, sondern ob mehr Güter und mehr Menschen verlässlich auf die Schiene kommen. Genau daran sollte die SPD jede Ausgestaltung messen.

7.5 Etablierung eines mittelfristigen Preispfades

Die uKZ reagieren deutlich robuster auf externe Schocks wie Baukostensteigerungen oder Zinsschwankungen. Mit ihnen würde zugleich eine weitere langjährige Forderung der Branche erfüllt: mehr Planungssicherheit.

Konkret sollte synchron zum geplanten „Infraplan“, also dem jährlich fortzuschreibenden Infrastrukturentwicklungs- und -finanzierungsplan der InfraGO mit fünfjährigem Horizont, ein Trassenpreisentwicklungsplan etabliert werden. Sollte es wider Erwarten doch zu stärkeren Schwankungen außerhalb des definierten Preiskorridors kommen, müssten diese durch den Bund abgepuffert werden. Nur so können SPfV, SGV und SPNV ihre Angebote stabil im Markt halten, Kundenbeziehungen absichern und zusätzliche Verkehre dauerhaft auf die Schiene bringen.

Unsere Schlussfolgerungen für Entscheidungsträger und politische Aktive:

- **Auf einen verbindlichen Fünfjahreskorridor drängen:** Parlament und Ministerien sollten darauf hinwirken, dass die Entwicklung der Trassenpreise nicht mehr kurzfristig überrascht, sondern in einem nachvollziehbaren mittelfristigen Rahmen festgelegt wird.
- **Preisfad und Infraplan politisch zusammendenken:** Wer über Netzausbau, Generalsanierung und Finanzierung spricht, sollte immer zugleich fragen, welche Preisentwicklung daraus für die Nutzer folgt. Investitions- und Preispolitik dürfen nicht länger getrennt behandelt werden.
- **Abfederungsmechanismen für Sondersituationen mit vereinbaren:** Für außergewöhnliche Kostensteigerungen sollte frühzeitig festgelegt werden, wann und wie der Bund stabilisierend eingreift, damit kurzfristige Schocks nicht unmittelbar auf Fahrgäste, Verlader und Länder durchschlagen.
- **Planungssicherheit als Standort- und Klimafaktor hervorheben:** Gerade gegenüber Haushältern und Wirtschaftsfachleuten sollte betont werden, dass verlässliche Trassenpreise Investitionen erleichtern, Verkehrsangebote stabilisieren und Verlagerung auf die Schiene überhaupt erst dauerhaft möglich machen.

Über die Autoren

Dr. Jan Zeese

Executive und Change-Maker für Logistik und Energie

Dr. Matthias Stoffregen

**Politikwissenschaftler,
Verbandsgeschäftsführer im Bereich
Eisenbahnen**

Dr. Georg F. Bolz

**Freier Mitarbeiter am Institut für Bahntechnik
und Bahnsysteme (ETCS) der TU Darmstadt**

Kai Daubertshäuser

Dipl.-Kaufmann, Prokurist im Bereich ÖPNV

Impressum

© Managerkreis e.V.

Chausseestraße 13, 10115 Berlin

managerkreis.de

ISBN: 978-3-9828330-2-6

Juli 2026

Titelmotiv: KI-generiert

Inhaltliche Verantwortung: Stefan Heimlich

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die des Managerkreis e.V. Eine gewerbliche Nutzung der vom Managerkreis e.V. herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch den Managerkreis e.V. nicht gestattet.