

An die Mitglieder
des Verkehrsausschusses
des Deutschen Bundestages

Berlin, 23. September 2024

Drei-Punkte-Programm zur Verhinderung der Trassenpreiskrise

Sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses,

die drohenden Trassenpreissteigerungen stellen eine akute Bedrohung für die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland dar. Nachdem die DB-InfraGO AG im Dezember ihre Entgelte im Schienengüterverkehr bereits um gut 16 Prozent erhöht, drohen weitere Preissteigerungen von bis zu 50 Prozent für das Fahrplanjahr 2026. Und die Prognosen erwarten unter unveränderten Regeln auch zukünftig steigende Preise.

Der Verkehrsausschuss muss jetzt handeln, um ausufernde Preissteigerungen für Industrie und Handel zu verhindern und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu sichern.

Aus Sicht der Branche kann diese Krise nur durch ein dreistufiges Programm verhindert werden, das durch den Bundestag gleichzeitig und sofort auf den Weg gebracht werden muss, um eine Neuauflage der Diskussion mitten im Wahlkampf 2025 zu verhindern:

1. Für die **Kurzfrist**perspektive braucht es eine Wiederanhebung der Trassenpreisförderung im Bundeshaushalt 2025 auf 350 Millionen Euro. Aktuell sind im Regierungsentwurf des Budgets nur 275 Millionen Euro vorgesehen.
2. Für die **Mittelfrist**perspektive (2026) sollte die Bestimmung im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), auf die seitens der DB InfraGO ein hoher Gewinnanspruch gestützt werden kann (Anlage 4 zu § 37 ERegG, Abschnitt 5.1), gestrichen werden. Um bis 2026 zu greifen, sollte dies sofort aus der Mitte des Bundestages heraus als Änderung der ERegG-Anlage beantragt werden – gesetzestechnisch könnten hierfür auch die Haushaltsgesetzgebung 2025 oder das geplante Moderne-Schiene-Gesetz in Frage kommen.
3. Die **längere Mittelfrist**perspektive erfordert die Entwicklung eines neuen Trassenpreissystems. Die Nutzerkosten für Fahrten auf dem bundeseigenen Schienennetz sollten durch ein Gesetz für den Zeitraum von jeweils fünf Jahren festgeschrieben werden – so wird es auch beim Straßengüterverkehr gehandhabt.

Statt die Trassenpreise auf der Grundlage eines schlecht gemachten Gesetzes zu genehmigen, soll die Bundesnetzagentur federführend mit dem Betreiber der Schieneninfrastruktur (derzeit DB InfraGO) den Vorschlag des Gesetzes ausarbeiten. Die Preiskalkulation soll neben den Einnahmen von den Eisenbahnunternehmen auch alle bisherigen staatlichen Mittelflüsse bündeln und gesetzlich fixieren. Das schafft Verlässlichkeit für alle Beteiligten.

Anstelle eines versteckten Gewinnanspruchs in Milliardenhöhe sieht das Modell der GÜTERBAHNEN einen „Effizienzzuschlag“ vor. Dieser soll für alle transparent sein und Effizienzverbesserungen fördern. Mit einem Aufschlag pro Trassenkilometer wird der Infrastrukturbetreiber angereizt, mehr hochwertigen Verkehr auf die Schiene zu bringen. Von diesen Einnahmen können dann Erfolgsprämien an Mitarbeiter:innen und Management ausgezahlt und Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität und Arbeitgeberattraktivität umgesetzt werden.

Warum die bisherigen Pläne des BMDV zur Zinsabsenkung nicht ausreichen

Auslöser der Krise ist die Umstellung der staatlichen Finanzierungsaufgabe Schieneninfrastruktur (gemäß Artikel 87 e des Grundgesetzes) von Baukostenzuschüssen auf Eigenkapitalzuführungen. Während die bislang üblichen Baukostenzuschüsse trassenpreisneutral sind, führen die derzeit für die DB InfraGO bis 2026 geplanten über 20 Milliarden Euro an Eigenkapitalzuführungen als Nebenfolge zu einem stark steigenden Gewinnanspruch der DB InfraGO bei der Berechnung der Grundlage für die Trassenpreise.

Die DB InfraGO hat dazu eine außergewöhnliche Erhöhung ihres Kostenniveaus um nahezu 1,3 Milliarden Euro in nur einem Jahr beantragt - von 6,8 Milliarden Euro 2025 auf 8,1 Milliarden Euro im Jahr 2026. Zum Vergleich: Über sechs Jahre (von 2019 bis 2025) stiegen die Kosten insgesamt nur geringfügig höher, um ca. 1,5 Mrd. Euro, an. Nach dem deutschen Vollkostenprinzip können alle diese Kosten auf die Nutzer der Schiene umgelegt werden. Da der Nahverkehr aufgrund der Trassenpreisbremse nach § 37, Abs. 2 ERegG maximal mit einer Preissteigerung von 3 Prozent beteiligt werden kann, drohen in der Folge weitere Trassenpreissteigerungen für die eigenwirtschaftlich zu erbringenden Güter- und Personenfernverkehre von bis zu 50 Prozent.

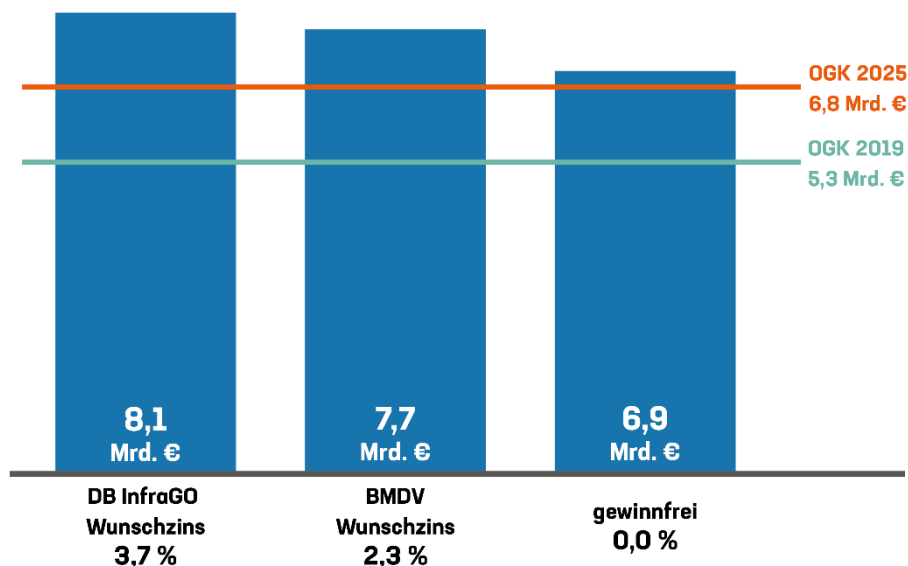
Verkehrsminister Wissing kündigte medienwirksam an, diesem Problem mit einer Absenkung des Eigenkapitalzinses begegnen zu wollen. Doch das laufende Genehmigungsverfahren bei der Bundesnetzagentur offenbart einen tiefen Dissens zwischen der DB InfraGO und dem Bund. Im bisherigen gesetzlichen Rahmen muss der Kapitalzinssatz nur „kapitalmarktüblich“ sein und wird auf Antrag der DB InfraGO AG durch die Bundesnetzagentur festgelegt. Bislang ist keine Initiative des Bundesverkehrsministeriums bekannt, daran etwas zu ändern. Obwohl das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) beteuern, nur einen

geringeren Kapitalzins von ca. 2,3 Prozent zu fordern, besteht die DB InfraGO weiterhin auf einem deutlich höheren Zins - zuletzt 3,7 Prozent.

Der Argumentation der DB InfraGO im Genehmigungsverfahren zufolge soll mit den zusätzlichen Erlösen, die mithilfe des höheren Eigenkapitalzinsanspruchs zu erzielen wären, ein wirtschaftliches Risiko der DB InfraGO abgesichert werden. Der jüngste Antrag der DB InfraGO führt „ungeplante Zwischenfälle, Unfälle und Katastrophen“ oder „Forderungsausfälle und Währungsverluste“ an, ebenso wie mögliche Risiken der „Planabweichung“, die auf die Nutzer der Schiene umgelegt werden sollen. Natürlich ist es nicht undenkbar, dass die toxische Kombination aus steigenden Trassenpreisen und schlechter Betriebsqualität zu sinkenden bzw. unter Plan liegenden Trassenpreiserlösen führt. Nicht nachvollziehbar ist der Schluss, den Eisenbahnverkehrsunternehmen deswegen noch höhere Preise abzuverlangen und diese marktschädliche Dynamik so noch weiter zu beschleunigen.

Selbst wenn die DB InfraGO aber bereit wäre, der Argumentation ihres Eigentümers zu folgen, würde eine Absenkung des Kapitalzinses dank der gewaltigen Höhe der Eigenkapitalzuführung den geplanten Kostensteigerungen nur eine kleine Delle beschieren. Da der Bund die Eigenkapitalbasis der DB InfraGO bis 2026 insgesamt verdreifachen möchte, würden bei einem abgesenkten Kapitalzins von 2,3 Prozent noch gut 0,7 Milliarden Euro an Gewinn fällig. Zusätzlich muss das neu eingesetzte Eigenkapital im Gegensatz zu Baukostenzuschüssen abgeschrieben werden – auch diese Abschreibungen, ein mittlerer dreistelliger Millionenbetrag, würden über die Trassenpreise künftig auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen umgelegt und somit Teil der Trassenpreiskrise. Unsere Grafik zeigt die prognostizierten Auswirkungen der verschiedenen Zinshöhen.

Kosten für den Betrieb der Infrastruktur (OGK 2026) in Milliarden Euro
Vergleich von 3,7 % - 2,3 % - 0 % Gewinnzins



In Kombination mit weiteren Inflationseffekten müssten im Fall des Wunschzinses von Verkehrsminister Wissing Mehrkosten von immer noch nahezu einer Milliarde Euro (statt 1,3 Milliarden Euro) in einem Jahr von den Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgebracht werden. Damit würden – weiterhin unter Berücksichtigung der SPNV-Trassenpreisbremse – Preiserhöhungen von ca. 35 Prozent (statt 50 Prozent) für den Fern- und Güterverkehr anfallen, ungefähr das 14-fache einer üblichen jährlichen Trassenpreissteigerung. Die Folge für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene wären immer noch fatal.

DB InfraGO und der Bund haben darüber hinaus für die nachfolgenden Jahre weitere Eigenkapitalerhöhungen angekündigt, die den Gewinnanspruch und die Kosten für Abschreibungen automatisch in die Höhe treiben würden. Ohne eine grundlegende Änderung des ERegG drohen daher auch in den folgenden Jahren vergleichbar hohe Preisanstiege. Eine Kompensation durch steigende Trassenpreisförderungen halten wir dann für undenkbar. Die hier skizzierten zusätzlichen Einnahmen des Infrastrukturbetreibers sind zu keinem Zeitpunkt ge- oder verplant worden. Ein Verzicht auf diesen zerstörerischen Mechanismus durch Streichung der o.g. Vorschrift im Eisenbahnregulierungsgesetz reißt dementsprechend auch an keiner Stelle ein finanzielles Loch auf.

Die Schieneninfrastruktur bildet das Rückgrat einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrspolitik in Deutschland. Stark steigende Trassenpreise gefährden nicht nur den Fortbestand des Schienengüterverkehrs, sondern auch das Erreichen der Klimaziele und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Es liegt in der Verantwortung des Bundestages, durch entschlossenes Handeln die Schiene zu stärken und nicht zuzulassen, dass die gewaltigen Kostensteigerungen die Transporte auf die Straße verlagern. Nur durch gezielte Maßnahmen, wie sie in unserem dreistufigen Programm vorgeschlagen werden, kann eine drohende Trassenpreiskrise noch abgewendet werden. Das Trassenpreissystem kollabiert vor unseren Augen – es ist Zeit, es neu zu gestalten.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer



Neele Wesseln
Geschäftsführerin