

Berlin, 23. September 2024

Wenn ein Gesetz die Nutzer der Schiene gegeneinander ausspielt

Der SPNV könnte bis 2030 Milliarden auf Kosten anderer einsparen

Im 2016 beschlossenen Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) wurde eine so genannte Trassenpreisbremse beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verankert. Die Warnung, dass damit Kosten auf den Güter- und den Personenfernverkehr abgewälzt werden, blieb seinerzeit ungehört. DIE GÜTERBAHNEN haben nun ausrechnen lassen, was der SPNV bisher gespart hat und sparen könnte. Die Prognose zeigt, wie problematisch die Bremse in der aktuellen Trassenpreiskrise und rund um die Diskussion um das Deutschlandticket wird.

Bis 2030 könnte der SPNV mit Hilfe der Trassenpreisbremse bis zu sieben Milliarden Euro einsparen, die durch Güterbahnen, ICE, Flixtrain und andere Anbieter im Güter- und Personenfernverkehr auf der Schiene ersetzt werden müssten. Zu diesem Ergebnis kommt eine von den GÜTERBAHNEN in Auftrag gegebene [Studie des Instituts INFRAS](#), die die Folgen der Trassenpreisbremse genauer beziffert, sollte es keine Anpassungen des Preissystems für die Schienentrassen geben. Für die Länder, die den SPNV bestellen und finanzieren, lohnt sich die Trassenpreisbremse immer, wenn die Kosten bei der DB InfraGO stark ansteigen – das ist momentan wie nie zuvor der Fall. Die anderen Verkehrsarten – Fern- und Güterverkehr – zahlen dann die Zeche. DIE GÜTERBAHNEN rufen Bundestag und Bundesrat an, den „Fremdkörper“ Trassenpreisbremse aus dem System zu entfernen.

„Diese Prognose hält der Politik den Spiegel vor, wie dringend der Änderungsbedarf ist. Die Bundesländer haben über den Bundesrat 2016 mit der Trassenpreisbremse ihre eigenen Interessen durchgesetzt – ohne Rücksicht darauf, dass dies zu höheren Kosten für den Güter- und Fernverkehr führen kann. Sich vor den Folgen der geplanten Eigenkapitalerhöhungen bei der DB zu schützen, lässt sie nun womöglich noch stärker daran festhalten. Es ist nicht im Sinne der Verkehrswende, einen Teil des Schienenverkehrs vor steigenden Preisen zu schützen, während die anderen Gefahr laufen, unter der Last zusammenbrechen. Nachhaltig ist nur eine Lösung, die für den gesamten Schienenverkehr fair ist und den Beteiligten Sicherheit bringt. Wir brauchen ein neues Trassenpreissystem.“

INFRAS hat errechnet, dass der SPNV zwischen 2017 und 2022 bereits etwa 200 Millionen Euro gespart hat, die auf den Güter- und Fernverkehr umgelegt wurden. Dazu wurde angenommen, dass die Trassenpreise für den Nah- und Fernverkehr ohne eine Bremse gleich schnell gestiegen wären. In diesem Zeitraum stiegen die Kosten für den Betrieb der Infrastruktur nur um moderate zwei bis drei Prozent. Doch die aktuelle Kostenentwicklung zeichnet ein dramatisches Bild für die kommenden Jahre: Während die Trassenpreise für den SPNV ab Dezember 2024 nur um maximal 0,6 Prozent steigen dürfen,

werden die Preise für den Fernverkehr um 17,7 und für den Schienengüterverkehr um 16,2 Prozent steigen. Wenn die Politik die Situation nicht entschärft, wird es noch viel drastischer in den Jahren danach. Der SPNV wäre ab Dezember 2025 mit der vorgezeichneten Steigerung von drei Prozent noch gut bedient – für Güterbahnen und Fernzüge könnten die Kosten nämlich um 50 Prozent steigen.

Eine bessere Qualität liefert die DB InfraGO dafür nicht. Um nicht auf den hohen Kosten sitzen zu bleiben, müssen die Fern- und Güterverkehrsunternehmen die Preise für die Endkunden ebenfalls erhöhen. Im Güterverkehr ist das die verladende Wirtschaft aus Industrie und Handel, im Fernverkehr letztlich Privatpersonen, die höhere Ticketpreise zahlen. Das schadet der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und verdrängt die Unternehmen und Menschen auf andere Verkehrsträger. Im Güterverkehr lassen die Kunden dann per Lkw transportieren. „Dieses Trassenpreissystem schadet den verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Bundesregierung. Das wiegt umso schwerer, da Lkw nur auf sechs Prozent der Straßen Maut zahlen und Pkw überhaupt nicht. Die Diskussion um Nutzerfinanzierung konzentriert sich einseitig auf den Schienenverkehr.“