

Berlin, 13. Oktober 2025

Preisexplosion der Trassenpreise: GÜTERBAHNEN fordern faire gesetzliche Grundlagen zur Finanzierung der Schiene

Geplantes Gesetz kann Trassenpreisanstieg nur abmildern – nur Nullrendite verhindert den Preisanstieg

DIE GÜTERBAHNEN begrüßen ausdrücklich den Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Abmilderung des Trassenpreisanstiegs, der am 13. Oktober ab 12.30 Uhr in einer öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestages behandelt wird – warnen aber: Ohne die vollständige Abschaffung des Gewinnanspruchs bei der DB InfraGO AG droht zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember immer noch eine Trassenpreissteigerung von bis zu 16 Prozent.

Der Branchenverband mit annähernd 120 Mitgliedsunternehmen bewertet den Regierungsentwurf (Bundestagsdrucksache 21/1499) als wichtigen, aber unvollständigen Schritt.

„Es ist richtig, die zurzeit bei 5,2 Prozent liegende Eigenkapitalverzinsung der DB InfraGO zu begrenzen – aber es reicht nicht“, erklärt Oliver Smock, Referent für Eisenbahnpolitik der GÜTERBAHNEN. „Die Schiene braucht keine Rendite, sondern Wettbewerbsfähigkeit und Stabilität.“

Die von der Bundesregierung geplante Senkung der Eigenkapitalverzinsung der DB InfraGO AG um 3 Prozentpunkte reicht bei Weitem nicht aus, um die Trassenpreise zu stabilisieren. Im Gegenteil – sie würden nach der 16,2 prozentigen Erhöhung im Vorjahr erneut um bis zu 16 Prozent steigen. Das gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Lkw und treibt die Transportkosten der Industrie weiter in die Höhe. Diese ächzt ohnehin unter Zöllen und steigenden Energiekosten und wandert durch die steigende „Schienenmaut“ bei gleichzeitig mehrjährig stabiler Lkw-Maut auf die Straße ab. Dieser Effekt wurde zuletzt massiv durch die Planungsunsicherheit bei den Trassenpreisen beschleunigt.

„Stellen Sie sich vor, Sie kaufen heute ein Auto – aber erfahren erst in sechs Monaten, was es tatsächlich kostet“, Smock. „Genauso funktioniert derzeit das Trassenpreissystem – und das ist für Unternehmen nicht tragbar.“

Nur mit der Senkung des Eigenkapitalzins der DB InfraGO AG auf 0 Prozent und damit dem vollständigen Verzicht auf Rendite wird die jährliche Belastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen um rund eine Milliarde Euro gesenkt, ohne die Infrastrukturfinanzierung zu gefährden. So wäre zudem erstmals echte Gleichbehandlung der Schiene mit Bundesfernstraßen und Wasserwegen hergestellt, denn dort planen die staatlichen Betreiber seit jeher keine Gewinne ein.

DIE GÜTERBAHNEN fordern den Bundestag auf, das Gesetz zu überarbeiten und zügig zu verabschieden, damit es rechtzeitig zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember wirksam wird. Mittelfristig muss die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag angekündigte grundlegende Reform des Trassenpreissystems starten – mit stabilen Preisen, echten Effizienzreizen und einer konsequenten Ausrichtung am Gemeinwohl.

Hintergrund

Mit dem „Gesetz zur Abmilderung des Trassenpreisanstiegs im Schienenverkehr“ will die Bundesregierung den Anstieg der Trassenpreise ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 dämpfen. Kern des Entwurfs ist die Reduzierung der Eigenkapitalverzinsung der bundeseigenen DB InfraGO AG von derzeit 5,2 Prozent auf rund 2,2 Prozent. Nach Berechnungen der Branche würde diese Maßnahme die erwarteten Preissteigerungen jedoch nur geringfügig abfedern.

Die Trassenpreise werden auf Grundlage der erwarteten Kosten der DB InfraGO AG für den Schieneninfrastrukturbetrieb (ohne Neubau und Ersatzinvestitionen) und ihrer gesetzlich garantierten Gewinnmarge berechnet. Der im Eisenbahnregulierungsgesetz geregelte „automatische Gewinnanspruch“, bewirkt, dass jede Kapitalaufstockung des Bundes – selbst, wenn sie zur Stabilisierung des Netzes gedacht ist – über die Verzinsung unmittelbar zu höheren Trassenpreisen führt.

Nach Auffassung der GÜTERBAHNEN ist diese Systematik weder marktgerecht noch gemeinwohlorientiert. Weder bei den Bundesfernstraßen noch bei den Bundeswasserstraßen oder anderen „Netzen des Bundes“ wird ein Gewinn auf das eingesetzte Kapital erhoben. Die vollständige Abschaffung des Gewinnanspruchs für die DB InfraGO AG und eine Nullverzinsung des Eigenkapitals ist demnach ein unerlässlicher Schritt zu Fairness und Gerechtigkeit.

Die neuen Trassenpreise gelten ab dem 14. Dezember 2025, werden in diesem Jahr aber erst wenige Wochen zuvor verbindlich festgelegt – zu spät für verlässliche Kalkulationen und Verträge im Güterverkehr. Sollte die Bundesregierung an ihrem Regierungsentwurf festhalten und die Verzinsung des Eigenkapitals auf 2,2 Prozent festschreiben, müsste gleichzeitig eine Verdopplung des Trassenpreisförderungs (TraFöG) von 265 Millionen Euro auf über eine halbe Milliarde Euro beschlossen werden, um die Trassenpreise für den Güterverkehr stabil zu halten.

Auf Einladung der CDU/CSU-Fraktion nimmt GÜTERBAHNEN-Referent Oliver Smock an der heutigen [öffentlichen Anhörung „Trassenentgelte“ des Verkehrsausschusses](#) um 12:30 Uhr teil.