

Berlin, 22. August 2024

## Trassenpreiskrise: Jetzt ist der Bundestag gefragt 3-Stufen-Vorschlag der GÜTERBAHNEN seit März im Verkehrsministerium

Die gut sichtbare Steilkurve der Trassenpreisentwicklung im Schienenverkehr muss nach dem Willen der GÜTERBAHNEN „jetzt vom Bundestag gesperrt und zurückgebaut werden“, fordert GÜTERBAHNEN-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling. Der Verbandschef zeigt sich unzufrieden mit den Versuchen der Bundesregierung, das Problem kleinzureden und wolkig auf die Zukunft zu verweisen. Den langjährigen Warnungen der Branche zum Trotz, beschleunigt die Bundesregierung den Preisanstieg für die Schienennetznutzung durch immer größere Eigenkapitalzuführungen an die Netztochter DB InfraGO. Kerkeling: „Am vergangenen Freitag haben die Ampel-Spitzen noch eine 4,5-Milliarden-Euro-Schippe draufgelegt.“ Nach derzeitigem Stand soll das Eigenkapital der DB InfraGO von rund 11 Milliarden Euro allein bis 2026 um etwas mehr als 20 Milliarden Euro, d.h. auf ca. 31 Milliarden Euro anwachsen. Auch danach sind weitere Eigenkapitalsteigerungen angekündigt. Kerkeling weiter: „Im worst case erwarten wir eine Verdoppelung der faktisch von den Güterbahn-Unternehmen zu zahlenden Trassenpreise gegenüber den schon stark ansteigenden Trassenpreisen des Jahres 2025. Unsere Kunden werden in Scharen auf die Straße abwandern.“ Bevor der Schienengüterverkehr aus wirtschaftlichen Gründen nach und nach von der Bildfläche verschwindet, sollte, so Kerkeling, „sich der Gesetzgeber vergegenwärtigen, was das für den Straßenverkehr, den Energieverbrauch, das Klima und den Arbeitsmarkt bedeutet.“ Die Idee, den künftigen Gewinnanspruch der DB InfraGO (die „kapitalmarktübliche Verzinsung des Eigenkapitals“) abzusenken, hält Kerkeling für rechtlich riskant und unzureichend: „2026 wären bei erwarteten Trassenpreiseinnahmen von bis zu 8,7 Milliarden Euro ein Gewinn von knapp einer Milliarde Euro möglich, selbst wenn der Kapitalzins auf 2 Prozent abgesenkt wird.“

Kerkeling: „Wir setzen nun auf das Parlament und empfehlen einen Drei-Stufen-Plan gegen die Trassenpreisexplosion:

1. Die Aufstockung der Trassenpreisförderung für 2025
2. Die Abschaffung der Kapitalrendite ab 2026
3. Spätestens 2027 eine grundlegende Reform des Trassenpreissystems.

Die für 2025 bereits genehmigten Trassenpreissteigerungen kann nur noch eine Rücknahme der Kürzungen bei der Trassenpreisförderung neutralisieren. Das bedeutet, dass in den Haushaltsberatungen 2025 noch 75 Millionen Euro zusätzlich bereitgestellt werden müssen.“ Für 2026 und 2027 schlagen die GÜTERBAHNEN vor, durch eine geringfügige Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes den Automatismus von Eigenkapitalhöhe und legitimer Gewinnerwartung der DB InfraGO abzuschaffen. Kerkeling: „Das kann die seit dieser Woche endlich breit diskutierte Gefahr einer Trassenpreisexplosion im Fahrplanjahr 2026 deutlich vermindern. Diese zeitkritische Änderung ist einfach und reißt im Gegensatz zu vielen anderen Maßnahmen keine neuen Löcher, denn die mit der Gesetzesanpassung vermeidbaren Sondergewinne der DB

InfraGO sind bisher in keinem Haushalt oder Budget eingeplant.“ Schließlich fordern die GÜTERBAHNEN vom Verkehrsausschuss des Bundestages, ein neues Trassenpreissystem in Auftrag zu geben, das nach der Bundestagswahl beschlossen und ab Ende 2027 wirksam wird.

Kerkeling: „Wir haben dem Bundesverkehrsministerium bereits Mitte März eine Skizze unseres an den verkehrspolitischen Zielen der Politik orientierten Reformansatzes zukommen lassen, aber leider keine Antwort erhalten.“ Die Idee der GÜTERBAHNEN sieht vor, dass die Trassenpreise ähnlich wie bei der Lkw-Maut gesetzlich für einen Zeitraum von fünf Jahren fixiert werden. Der Infrastrukturbetreiber würde dann ohne Gewinnanspruch, aber kostendeckend und wirtschaftlich betrieben – so wie auch die Autobahn GmbH. Durch Rationalisierungsinvestitionen des Bundes kann der Finanzbedarf für den Schienennetzbetrieb gesenkt werden. Der Beschluss von Bundestag und Bundesrat soll nicht nur mit den von Expert:innen vorgeschlagenen Trassenpreiseinnahmen, sondern auch mit Bundesmitteln kalkulieren und diese fixieren. Bundesmittel wie etwa die Trassenpreisförderung, werden heute über separate und oft volatile Programme an die DB InfraGO gegeben. Langfristig planen können die Eisenbahnunternehmen so nicht. Kerkeling: „Es ist Zeit das Ergebnis an den Anfang der Betrachtung zu stellen und ein Trassenpreissystem zu finden, dass die Verkehrsverlagerung auf die Schiene fördert, anstatt sie zu verhindern.“

Hinweis an die Redaktionen:

DIE GÜTERBAHNEN sehen es als ihre Aufgabe an, das für Millionen von Kund:innen der Schiene relevante Trassenpreissystem transparent zu machen. Auf der Webseite [www.die-gueterbahnen.com](http://www.die-gueterbahnen.com) wird parallel eine Infografik zur Funktionsweise des geltenden Trassenpreissystems veröffentlicht. Am Donnerstag, dem 05. September bieten die GÜTERBAHNEN von 10.00 Uhr bis 12.30 Uhr eine zweite Auflage ihres online-Crashkurses zum Trassenpreissystem an. Anmeldungen sind möglich unter [info@netzwerk-bahnen.de](mailto:info@netzwerk-bahnen.de)

Das im Text erwähnte Schreiben an das Bundesverkehrsministerium, das Teil eines mehrjährigen Versuchs ist, in ein Gespräch über ein besseres Trassenpreissystem zu kommen, finden Sie [hier](#).