

**Bundesministerium für Verkehr**

Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Wien, 11.07.2025

**Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen ausdrücklich das Anliegen des Bundesministeriums für Verkehr, durch eine gesetzliche Anpassung des Eisenbahnregulierungsgesetzes die Trassenentgelte insbesondere im Hinblick auf die Eigenkapitalverzinsung ab dem Jahr 2026 zu stabilisieren. Die im Entwurf vorgesehene Absenkung des anzusetzenden Eigenkapitalzinssatzes hin zu einer realistischeren Renditeerwartung ist ein richtiger und notwendiger Schritt, um übermäßige Preissteigerungen im Schienenpersonenverkehr zu vermeiden.

**1. Absenkung des Eigenkapitalzinssatzes**

Einleitend ist festzuhalten, dass die Frage ob und in welcher Höhe eine Verzinsung des Eigenkapitals des Betreibers eines Monopols zulässig ist, nicht ohne vorherige detaillierte Prüfung der Kosten, die unmittelbar im Zusammenhang mit dem Zugbetrieb anfallen, beantwortet werden kann. Grundsätzlich handelt es sich bei derartigen Zinsen nicht um Kosten, die im Zusammenhang mit dem Betrieb variieren, sodass die Zulässigkeit der Verrechnung von Zinsen kritisch zu hinterfragen ist.

Sollte weiterhin an der Möglichkeit der Eigenkapitalverzinsung festgehalten werden, ist aus Sicht der Marktteilnehmer ein möglichst geringer Zinssatz anzusetzen. Diese sollte maximal die risikolose Verzinsung oder aber einen noch darunter liegenden Zinssatz erlauben. Eine derartige Festsetzung des Zinssatzes würde wohl am ehesten die

Risikosituation, der ein Monopolist, welcher sich noch zusätzlich zumindest mittelbar im Eigentum der öffentlichen Hand befindet, abbilden.

Für die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie die WESTbahn würde dies eine wesentliche Verbesserung darstellen, da so Trassenentgelterhöhungen infolge einer künstlich hoch angesetzten kalkulatorischen Eigenkapitalverzinsung verringert werden.

## 2. Anwendung auf gesamtes Eigenkapital

Grundsätzlich darf auch hier auf das unter 1. einleitend gesagte verwiesen werden. Sollte die Meinung vorherrschen, dass ein Infrastrukturbetreiber Zinsen auf sein Eigenkapital verrechnen können soll, dann ist die Anwendung des neuen abgesenkten Zinssatzes auf das gesamte Eigenkapital und nicht nur auf neu zugeführtes Kapital ein notwendiger Schritt. Schließlich trägt diese Regelung zur Dämpfung der Trassenentgelterhöhungen ab dem Jahr 2026 bei. Denn gerade die kalkulatorischen Kapitalkosten sind ein zentraler Bestandteil der Gesamtkostenobergrenze und damit der maßgebliche Hebel zur Steuerung der Trassenpreisentwicklung.

## 3. Vermeidung von Doppelfinanzierung

Die Regelung zur Absenkung der Obergrenze der Gesamtkosten bei staatlichen Zuwendungen für Instandhaltung begrüßen wir. Dadurch wird eine Doppelfinanzierung von Instandhaltungsmaßnahmen durch Zuwendungen und Trassenentgelte vermieden. Eine solche Doppelfinanzierung würde faktisch zu einer Überkompensation des Infrastrukturbetreibers führen, zulasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Trassenpreise tragen müssen. Dies wäre nicht nur ordnungspolitisch problematisch, sondern auch wettbewerbsverzerrend, da es Unternehmen außerhalb des DB-Konzerns strukturell benachteiligen würde, die keine vergleichbaren Zugriffsmöglichkeiten auf staatliche Mittel haben und gleichzeitig durch höhere Trassenpreise belastet werden.

## 4. Jährliche Festlegung der Obergrenze der Gesamtkosten

Zu diesem Punkt ist festzuhalten, dass die Festschreibung einer Renditeerwartung des Bundes an den Betreiber der Infrastruktur grundsätzlich zu hinterfragen ist. Es ist zwar europarechtlich nicht explizit untersagt, dass ein Infrastrukturbetreiber Renditen erwirtschaftet, entsprechende Zielvorgaben aus der Sphäre des Eigentümers sind jedoch nicht mit der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers vereinbar. Diese Unabhängigkeit bezieht sich explizit auch auf die Festsetzung der Infrastrukturbenützungsentgelte. Bei diesem Prozess sind ausschließlich die

europarechtlich determinierten Kriterien vom Infrastrukturbetreiber anzuwenden. Hier ist jegliche Einmischung aus der Sphäre des Bundes unzulässig.

#### 5. Keine automatische Weitergabe von Entlastungen an EVU

Obwohl die Maßnahme auf eine Abmilderung von Trassenentgelterhöhungen zielt, ist derzeit unklar, in welchem Umfang die DB InfraGO AG diese Kostensenkungen tatsächlich in Form sinkender oder stabiler Trassenpreise an die EVU weitergibt. Es fehlt bislang an einer verbindlichen Regelung oder einem wirksamen Mechanismus, der gewährleistet, dass die durch die Absenkung des Eigenkapitalzinssatzes und weitere kostendämpfende Maßnahmen bewirkten Entlastungen im Rahmen der Entgeltregulierung auch tatsächlich und vollständig in Form stabiler oder sinkender Trassenpreise an die Nutzer – also die EVU – weitergegeben werden.

Zwar enthält der Gesetzentwurf eine Reihe von Regelungen, die auf eine Senkung der kalkulatorischen Gesamtkosten bei der DB InfraGO AG abzielen. Doch eine rechtlich oder operativ gesicherte Durchleitung dieser Kostensenkungen auf die Höhe der tatsächlichen Trassenentgelte fehlt. Hier bedarf es zusätzlicher Transparenz und ggf. regulatorischer Sicherstellungen.

Die geplante Änderung des ERegG ist daher aus unserer Sicht ein wichtiger Schritt zur Stabilisierung der Trassenentgelte und damit zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Sie greift zentrale Anliegen der Branche auf, es bleibt jedoch darauf zu achten, dass die Entlastung auch tatsächlich bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen ankommt und dass künftige Regelungen marktneutral ausgestaltet werden, um faire Wettbewerbsbedingungen für alle Akteure im Schienenverkehr zu gewährleisten.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature block]

Geschäftsführer