

Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. · Wilmersdorfer Str. 50/51 · 10627 Berlin

██████████
Bundesministerium für Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Versand ausschließlich per Mail an
██████████@bmv.bund.de

Bundesverband SchienenNahverkehr e.V.
Wilmersdorfer Str. 50/51 · 10627 Berlin

Tel. 0 30 81 61 60 99-0
Fax 0 30 81 61 60 99-9

info@schienennahverkehr.de
schienennahverkehr.de

Berlin, 11. Juli 2025

RefE für ein Gesetz zur Abmilderung d. Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum vorgelegten Referenten-Entwurf mit Datum vom 19.06.2025 Stellung zu nehmen:

Die Aufgabenträger des SPNV begrüßen die Initiative, die Vorschriften zur Entgeltregulierung zu reformieren.

Mit dem Referentenentwurf soll für die auf 2,2 Prozent abgesenkte Renditeerwartung des Bundes, die in Gestalt der Eigenkapitalverzinsung Eingang in die OGK findet, eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, da bislang ein marktüblicher Zins gem. Anlage 4 zum ERegG anzusetzen ist.

Die Regelungen zur Entgeltregulierung im ERegG haben aufgrund verschiedener preistreibender Umstände insbesondere seit 2024 zu einem Niveau der Trassenpreise in Deutschland geführt, die nicht nur im Vergleich mit anderen europäischen Ländern als hoch einzustufen sind, sondern sich auch in Bezug auf das politische Ziel, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen, als Hemmnis erweisen. Die Trassenpreise steigen inzwischen deutlich stärker als die Inflationsrate und die gesetzlich gem. § 37 Abs. 2 in Verbindung mit § 10 RegG gedeckelte Fortschreibung der Regionalisierungsmittel.

Der EuGH hat über die Frage der Vereinbarkeit dieser gesetzlichen Regelungen zur Trassenpreisbremse im SPNV mit dem Europarecht zu entscheiden. Diese offene Rechtsfrage steht einer rechtssicheren Festlegung der Trassenpreise für alle Marktsegmente entgegen, weil sich aufgrund des Prinzips der Umlage der Gesamtkosten des Betriebs des Schienennetzes des Bundes auf alle Nutzer über Vollkostenaufschläge auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs eine Deckelung der Trassenentgelte für ein Marktsegment (SPNV) erhöhend auf die Entgelte anderer Marktsegmente auswirkt. Dagegen ist gem. entsprechendem Antrag der DB InfraGO auf Genehmigung des Trassenpreissystems für die Netzfahrplanperiode 2026 ohne Berücksichtigung der Deckelung durch die Trassenpreisbremse mit einer Steigerung der Trassenentgelte im SPNV von rund 23,5 Prozent zu erwarten.

Präsidium · Geschäftsführung

Präsident: Thomas Prechtl (BEG mbH)

Vizepräsidenten: Kai Daubertshäuser (RMV GmbH) · Thorsten Müller (ZV SPNV Rheinland-Pfalz Nord)
Peter Panitz (NASA GmbH) · Fritz Rössig (Regionalverband Großraum Braunschweig) · Oliver Wittke (VRR AöR)

Geschäftsführung: Jan Görnemann (Sprecher), Robert Dorn

Bankverbindung

Berliner Sparkasse · BIC BELA2333
IBAN DE89 1005 0000 6600 0105 66

Vereinsregister

Nr. 19563 B · Amtsgericht Berlin-Charlottenburg

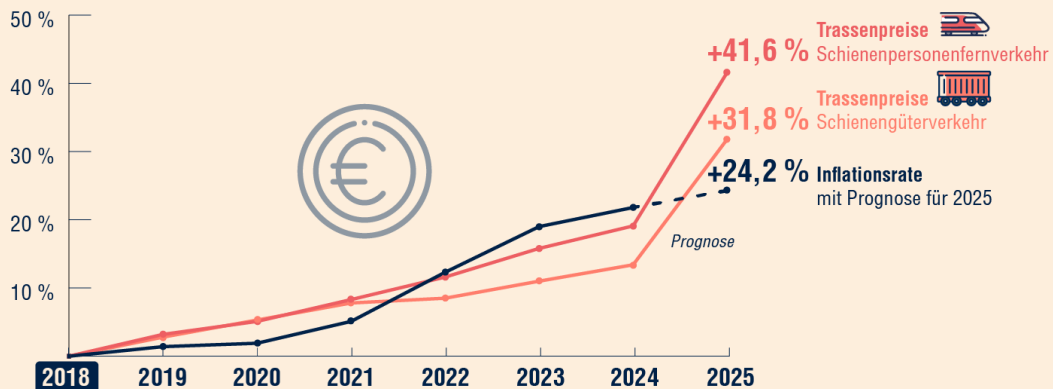
Lobbyregister

R000681

Trassenpreise steigen stärker als Inflationsrate



Trassenutzungsentgelt ohne Trassenpreisförderung, Veränderung zu 2018



Quelle: Allianz pro Schiene | 06/2025 | auf Basis von Destatis, Deutsche Bahn, EU-Kommission
Lizenz: © 1 Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

Quelle: Allianz Pro Schiene, 06/2025, [Trassenpreise - Wie Nutzungsgebühren den Wettbewerb beeinflussen](#), abgerufen am 11.07.2025

Die jetzt im Referentenentwurf vorgesehene Senkung der Eigenkapitalrendite kann vor dem Hintergrund der dargestellten preistreibenden Faktoren, die aufgrund der Regulierungsvorschriften und des Prinzips der Vollkostendeckung zu analogen Steigerungen der Trassenentgelte nimmt einen der preistreibenden Faktoren in den Blick und lässt jedoch die anderen Effekte unberührt, so dass die für die Branche kritische Preisentwicklung nicht aufgefangen wird und weiter zur Belastung der Unternehmen wird, die für die Verwirklichung der Ziele der Bundesregierung in Bezug auf die Steigerung der Verkehrsleistung auf der Schiene erforderlich sind.

Im Übrigen hat die Erhöhung des Eigenkapitals der DB InfraGO neben dem Faktor des in die OGK einfließenden Zinsbetrags für die EK-Verzinsung auch den Effekt, dass sich die auf das EK erfolgende Abschreibungen als weitere Faktor preisstigernd auswirken.

Dieser preistreibende Effekt bleibt im Referentenentwurf völlig unberücksichtigt.

Wenn der Bund weiterhin aufgrund haushalterischer Zwänge durch die Schuldenbremse auf Eigenkapitalzuführungen statt auf Baukostenzuschüsse setzt, dann bedarf es regulatorischer Ausgleichsmechanismen, um die negativen, d. h. trassenpreistreibenden, Auswirkungen für die Zugangsberechtigten aufzufangen und die Belastung der EVU damit zu vermeiden.

Dieser Ansatz fehlt im Referentenentwurf.

Insgesamt bietet der Referentenentwurf mit seinem „minimalinvasiven“ Ansatz keine Antwort auf die Herausforderungen, die sich im Bereich der Entgeltregulierung insbesondere an den Gesetzgeber in seiner Gesamtheit stellen und lösen auch nicht die mit dem Koalitionsvertrag verbundenen Erwartungen an die „Reform des Trassenpreissystems“ ein.

Hier besteht ein so großer Handlungsbedarf und Handlungsdruck, dass diese Herausforderungen aus einem Guss in einem systemisch stimmigen Gesetzentwurf münden sollten.

Vor diesem Hintergrund lehnen wir diesen Referentenentwurf ab.

Mit freundlichen Grüßen

