

Bundesministerium für Verkehr  
Referat E 11 - Grundsatz nationales und europäisches Eisenbahnrecht -  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin  
Per E-Mail: [REDACTED]@bmv.bund.de

Hamburg, 11.07.2025  
III-3-200

### **Referentenentwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes – Stellungnahme des ZDS**

Sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie vielen Dank für die eingeräumte Möglichkeit, im Rahmen der Verbändeanhörung zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenpreisanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes eine Stellungnahme abgeben zu können.

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) ist der Bundesverband der 150 am Seegüterumschlag in den Häfen beteiligten Betriebe in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der ZDS vertritt die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen. Der ZDS setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken sowie ihre Standortbedingungen einschließlich ihrer Hinterlandverkehre in der EU und im Verhältnis zu Nachbarstaaten zu sichern.

Der Entwurf setzt an einem zentralen Kostentreiber der Trassenpreisexplosion an, nämlich der Verzinsung des DB-InfraGO-Eigenkapitals. Statt rund sechs Prozent soll der Infrastrukturbetreiber nur noch etwas mehr als zwei Prozent Eigenkapitalzins ansetzen können. Mit der Neuregelung würden die Trassenpreise im Schienengüterverkehr statt um bis zu 35 Prozent nach überschlägigen Berechnungen anderer Verbände nur noch um rund 15 Prozent ansteigen. Der Gesetzentwurf ist ein daher wichtiger Schritt, um den Schienenverkehr vor solchen Kostensteigerungen zu bewahren, denen Gewinnsteigerungen bezogen auf die DB-Infrastruktur zugrunde liegen, sowie den Kostendruck etwas abzusenken. Das Ziel des Gesetzentwurfes, die preistreibende, gesetzlich vorgesehene Verzinsung des Eigenkapitals der DB InfraGO zu reduzieren erscheint deshalb aus Hafensicht begrüßenswert.

**ZDS - Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.**  
**HAMBURG** Am Sandtorkai 2 | D-20457 Hamburg | Tel. +49 40 88 36 57 87 0 | Fax +49 40 88 36 57 88 8  
**BERLIN** Leipziger Platz 8 | D-10117 Berlin | Tel. +49 30 22 01 25 69  
info@zds-seehaefen.de | www.zds-seehafen.de | VR-Nr.: 6833 | Steuer-Nr.: 17/437/01093 | LR-Nr.: R004160

Allerdings stehen wir jeglichen Trassenpreiserhöhungen kritisch gegenüber, da diese der Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene eher behindern, statt zu fördern. Unserer Ansicht nach sollte - analog zu den Autobahnen und Wasserstraßen - mit dem Betrieb staatlicher Infrastruktur überhaupt keine Gewinnerzielung erfolgen. Deshalb sollte perspektivisch eine Abschaffung der Kapitalrendite erfolgen – kurzfristig bedarf es jedoch der sofortigen Fortschreibung und Aufstockung der Haushaltsmittel zur Trassenpreisförderung.

Aufgrund der Streckensanierungen müssen die Güterzüge längere Umwege fahren. Nach unserem Kenntnisstand erfolgt bei vorangemeldeten sogenannten Regeltrassen die Berechnung der Trassenpreise auf Basis der angemeldeten Trasse. Bei einer Umleitung dieser Regelzüge auf eine Alternativroute, die immer eine Verlängerung der Strecke mit sich bringt, werden die Trassenpreise nur für die Regeltrasse berechnet. Diese Regeltrassen müssen allerdings weit im Voraus - mindestens ein Jahr - angemeldet werden.

Hafenumschlagsunternehmen bzw. Eisenverkehrsunternehmen (EVU), die insbesondere im Massengutbereich/Getreideumschlag tätig sind, können nur einen Teil der benötigten Trassen so weit im Voraus anmelden, da es aufgrund veränderter Warenströme durch z. B. gute oder schlechte Ernten immer wieder zu Veränderungen im Transport kommen kann. Der See-Transport von Massengut erfolgt häufig in Form des Charterverkehrs (Trampschiffahrt) ohne festgelegten Fahrplan. Somit sind die dafür notwendigen Bahn-Transporte nur schwer zu kalkulieren. Diese werden als sog. „ad hoc-Trassen“ angemeldet. Steht die angemeldete „ad hoc-Trasse“ nicht zur Verfügung und wird eine Umleitung notwendig, dann erfolgt die Berechnung des Trassenentgeltes auf Basis der Umleitungsstrecke, was zu deutlichen Mehrkosten führt. Hier wäre ein dahingehender Systemwechsel dringend geboten, dass die Trassenentgelt-Berechnung für „ad hoc-Verkehre“ analog zu den Regelzügen erfolgt.

Die anstehenden Baumaßnahmen an den Hochleistungstrassen sind bekannt, Umleitungsstrecken für den Güterverkehr werden ausgewiesen, die um ein Vielfaches länger als die Regeltrassen sind. Den EVU entstehen aufgrund der baustellenbedingten Sperrungen und erforderlichen Umleitungen nicht nur höhere Personal- und Energiekosten, sondern es müssen bei „ad hoc-Zügen“ die höheren Trassenentgelte der Umleitungsstrecke gezahlt werden. Vor dem Hintergrund, dass die EVU bereits heute unter einem enormen finanziellen Druck stehen und dass es politisches Ziel ist, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, sollten die Trassenentgelte ausschließlich auf Grundlage der kürzeren Regeltrasse in Rechnung gestellt werden. Dies wäre im Sinne eines attraktiven Schienengüterverkehrs.

Vor diesem Hintergrund ist eine Abmilderung der Trassenentgelte durch den Gesetzentwurf gut aber nicht ausreichend, da es nach wie vor zu Preissteigerungen im Schienengüterverkehr führt. Die Trassenpreise machen inzwischen einen erheblichen Anteil der Betriebskosten bei vielen Unternehmen aus. Die Auswahl des Verkehrsträgers für Gütertransporte orientiert sich im Ergebnis überwiegend an den dabei anfallenden Transportkosten. Daher sind Stabilität und Verlässlichkeit der Trassenpreise entscheidende Faktoren im intermodalen Wettbewerb. Ohne eine auskömmliche Förderung können Eisenbahnverkehre auf Dauer nicht konkurrenzfähig Verkehre am Markt agieren bzw. umweltgerechte Transportwege anbieten.

Perspektivisch sollte das Trassenpreissystem – auch unter Beteiligung der Hafenwirtschaft – grundlegend überarbeitet werden, damit der Schienengüterverkehr eine echte Alternative zum Lkw darstellt und auch unter ökonomischen Aspekten attraktiv ist.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Der ZDS ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung unter der Nr. 004160 eingetragen.