

## **FlixTrain-Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes**

Angesichts der bereits im Fahrplanjahr 2025 sprunghaft gestiegenen und für das Jahr 2026 drohenden erheblichen Steigerung der Trassenentgelte – insbesondere infolge der erhöhten Eigenkapitalzuführungen an die DB AG und der daraus resultierenden kalkulatorischen Verzinsung – begrüßen wir die gesetzgeberische Initiative des Bundesministeriums ausdrücklich. Dass die geplante Änderung ausschließlich für Betreiber der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes gelten soll, ist ebenfalls positiv zu werten, denn damit wird das Problem dort angegangen, wo es besteht. Ebenfalls wird damit der besonderen Konstellation der Eigentümerschaft und dem tatsächlichen Risiko Rechnung getragen. Auch die gewährte Länge der Stellungnahmefrist ist sehr zu begrüßen und ermöglicht eine angemessene Auseinandersetzung mit dem geplanten Vorhaben. Die im Referentenentwurf vorgesehene Deckelung der Eigenkapitalverzinsung der gemeinwohlorientierten DB InfraGO AG ist ein wichtiger Schritt, um den Zugang zur Schiene nicht weiter zu verteuern und das Gemeinwohlprinzip bei der Infrastrukturfinanzierung zu wahren. Eine vollständige Abkehr der Nutzung von Eigenkapitalzuführungen oder eine Reduzierung der Verzinsung auf 0,0 % halten wir zwingend geboten.

### **Gewinnanspruch vollständig abschaffen – Verzinsung auf 0,0 % festlegen**

Weder das nationale noch das europarechtliche Regelwerk verpflichtet den Schienennetzbetreiber dazu, Rendite zu erwirtschaften. Aufgrund des aktuellen Urteils des EuGH vom 22. Mai 2025 (Rs. C-538/23, Rn. 88 ff.) sowie der neuen EU-Auslegungsleitlinien zur Festsetzung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (C/2025/2606) besteht eine erhebliche Wahrscheinlichkeit, dass die kalkulatorische Eigenkapitalrendite der DB InfraGO AG nicht vereinbar mit dem geltenden Europarecht ist. Beide stellen klar, dass Vollkostenaufschläge nicht der Gewinnerzielung dienen dürfen.

Wir fordern daher, den Gewinnanspruch vollständig abzuschaffen und den Eigenkapitalzins auf 0,0 % festzulegen. Nur so wird dauerhaft sichergestellt, dass das gemeinwohlorientierte Infrastrukturunternehmen DB InfraGO AG gemäß den europarechtlichen Vorgaben handelt und nicht auf Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eigene wirtschaftliche Interessen verfolgt. Im Übrigen fordert der Bund als Eigentümer bei keinen seiner Verkehrsinfrastrukturen eine Vollkostendeckung durch die Nutzerfinanzierung. Daher sollte dies auch nicht bei der bundeseigenen Schieneninfrastruktur die Maßgabe sein.

## **Bezug auf aktuelle Rechtsprechung – VG Köln, Beschluss vom 24.01.2025 (18 L 2172/24)**

Die Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung zeigt sich auch im Beschluss des Eilverfahrens des Verwaltungsgerichts Köln vom 24.01.2025. Auf Antrag der DB InfraGO AG stellte das Gericht fest, dass die Renditeerwartung des Bundes nicht klar gesetzlich geregelt ist – und somit Rechtsunsicherheit besteht. Die DB InfraGO AG stellte mit ihrem Antrag ihre Einnahmensicherung über die Interessen der EVU und des BMDV und handelte damit eindeutig entgegen dem gemeinwohlorientierten Auftrag gemäß ihrer Satzung (§ 2 (1)).

## **Trassenpreisförderung für betroffene EVU**

Es ist weiterhin notwendig, dass EVU, die von unverhältnismäßig hohen Trassenentgelten betroffen sind, kurzfristig durch eine Trassenpreisförderung entlastet werden müssen. Dies dient der Sicherung des Wettbewerbs des Verkehrsangebots auf der Schiene sowie der Erreichung der Klimaziele in Deutschland.

Gleichzeitig betonen wir jedoch die Notwendigkeit einer grundlegenden Reform des Trassenpreissystems, das künftig transparent, planbar und diskriminierungsfrei gestaltet sein muss. Die Deckelung des EK-Zinses ist ein erster Schritt – das langfristige Ziel muss ein nachhaltiges Finanzierungssystem für Infrastruktur sein, bei dem die Gewinnerzielung der Infrastruktur nicht im Vordergrund stehen darf.

## **Hilfsweise: Mittelwertregelung als Übergangslösung**

Sofern die vollständige Abschaffung des Zinses politisch nicht durchsetzbar ist, unterstützen wir hilfsweise den Ansatz, den Mittelwert zwischen risikolosem und marktüblichem Zins als Obergrenze festzulegen. Dieser Kompromiss erscheint im Sinne des Gemeinwohls vertretbar. Gleichwohl weisen wir darauf hin, dass diese Regelung zukünftig auch Raum lässt, höhere Zinssätze zu erlauben und damit die Trassenentgelte weiter in die Höhe treiben kann. Auch besteht das Risiko, dass durch die neue Möglichkeit einer niedrigeren Eigenkapitalverzinsung der falsche Anreiz gegeben wird, nämlich künftig weiterhin das trassenentgeltsteigernde Instrument der Eigenkapitalzuführung zu nutzen. Ebenso sehen wir es als zwingend erforderlich an, dass der abgesenkte Eigenkapitalzins sowohl auf künftiges wie auch auf historisches Eigenkapital gelten muss. Anderenfalls können die Fehlentscheidungen der Vergangenheit sowie deren massive Folgen im Hinblick auf die erhöhten Trassenentgelte nicht mehr korrigiert werden.

Aufgrund dieser Risiken sehen wir in der gesetzlichen Absenkung der Eigenkapitalverzinsung keine dauerhafte Lösung und betonen die dringende Notwendigkeit der Beendigung der Nutzung von Eigenkapitalzuführungen und der Schaffung einer langfristigen und

diskriminierungsfreien Finanzierung der Schieneninfrastruktur, die vom Bund gesteuert und überwacht wird.

### **Dringlichkeit der gesetzlichen Regelung – Inkrafttreten bis Herbst 2025 erforderlich**

Die gesetzliche Regelung muss rechtzeitig vor Abschluss des Genehmigungsverfahrens für das Trassenpreissystem 2026 durch die Bundesnetzagentur in Kraft treten. Nur so kann die neue Zinsregelung in das Verfahren einfließen und der drohende massive Anstieg der Trassenpreise für 2026 wirksam abgemildert werden.

### **Klarstellung und Verbesserung der Formulierungen im Gesetzestext**

Die Formulierungen im Entwurf sollten unserer Ansicht nach sprachlich und inhaltlich überarbeitet werden, mit dem Ziel der Vereinfachung.

Insbesondere könnten die folgenden Punkte überarbeitet und konkretisiert werden:

- In § 26 Abs. 1 Satz 2 bleibt unklar, was unter „geringfügig übersteigen“ zu verstehen ist. Dies könnte einen unnötigen Ermessensspielraum darstellen und könnte zu Rechtsunsicherheit führen.
- Ebenso ist in § 26 Abs. 1 Satz 4 die Formulierung „mehr als geringfügig reduzierte Kosten“ zu unbestimmt.

Wir regen eine klarere Definition dieser Begriffe oder eine konkrete Festlegung der zulässigen Abweichung in Prozentpunkten an.

### **Zusammenfassung:**

Die vorgeschlagene gesetzliche Deckelung ist ein überfälliger und richtiger Schritt, dem jedoch eine konsequente und rechtssichere Umsetzung folgen muss. Eine vollständige Abschaffung der kalkulatorischen Verzinsung ist europarechtlich geboten und haushaltspolitisch vertretbar – denn öffentliche Infrastruktur dient dem Gemeinwohl, nicht der Gewinnmaximierung.