Herzlich Willkommen

Pressegespräch am 22. Juli 2025

Der Weg zum „Gemeinwohl-Trassenpreissystem“ – Wie wir Preissprünge künftig verhindern können

Peter Westenberger (Geschäftsführer)

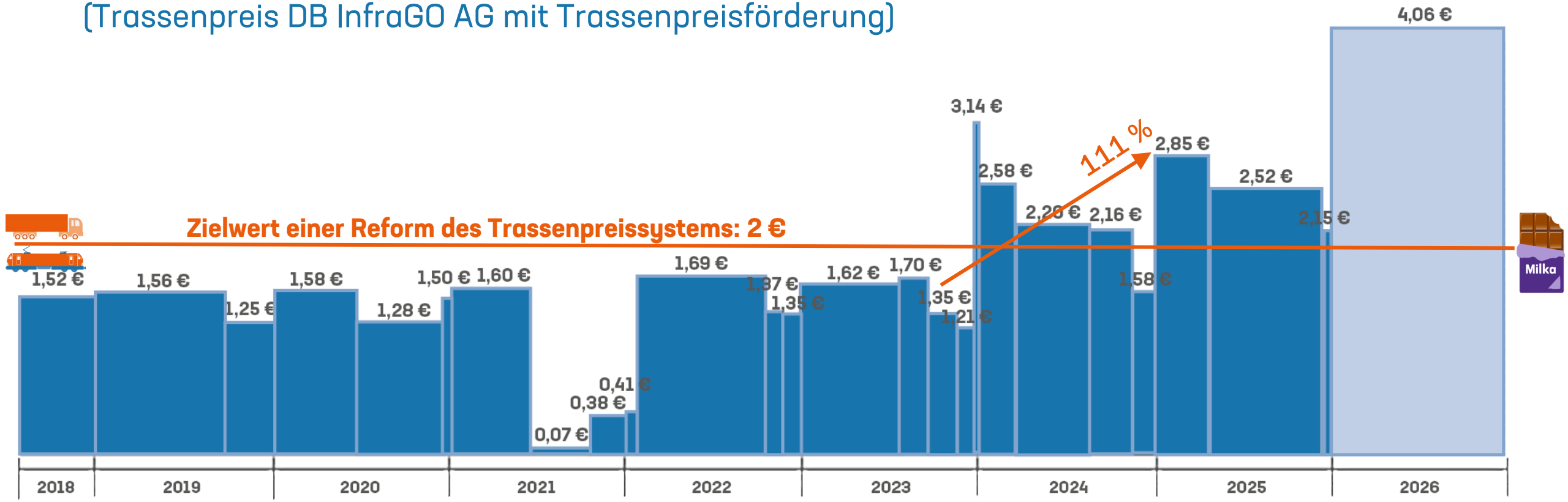
Oliver Smock (Referent)

NEE Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

DIE GÜTERBAHNEN
Weil Gut auf der Schiene besser ist.

Gezahlte Trassenpreise im Schienengüterverkehr

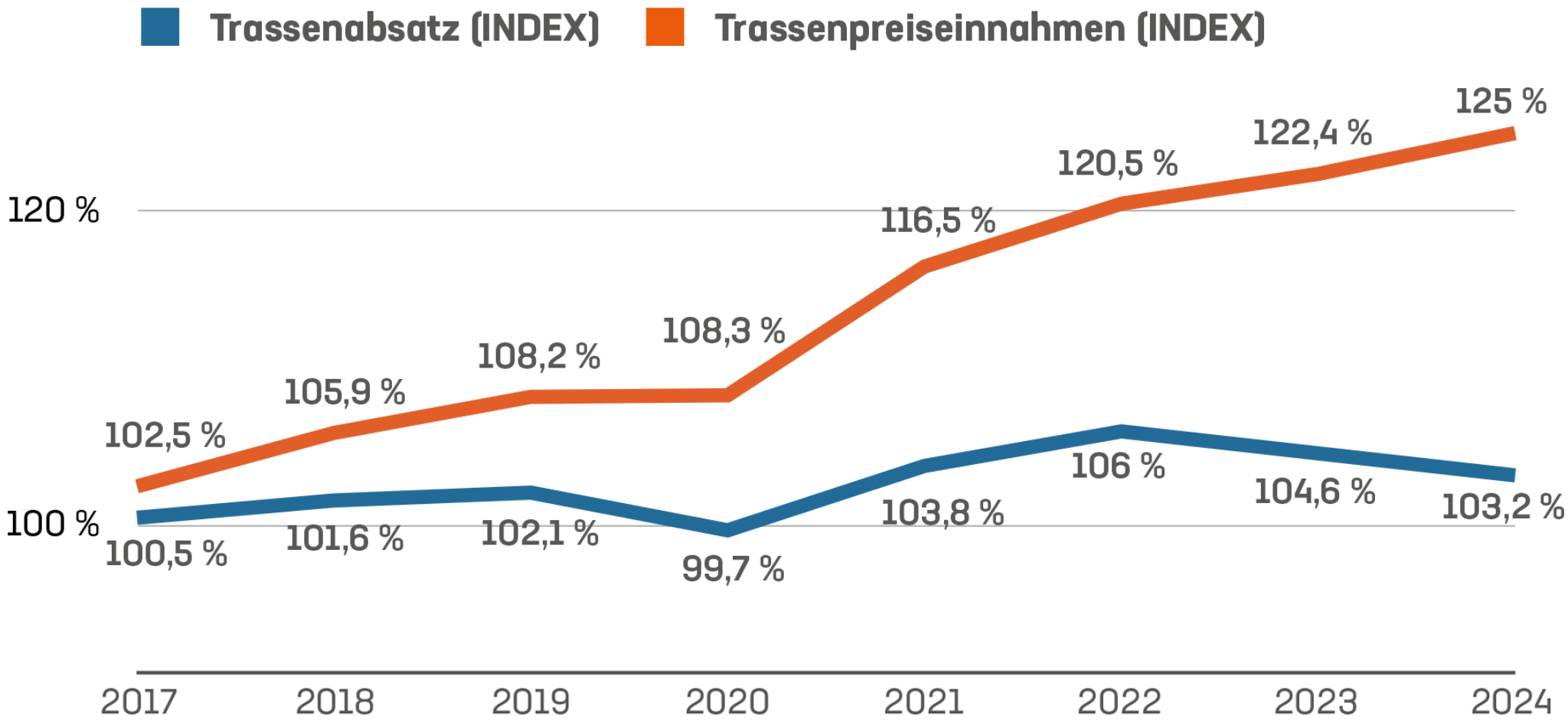
Euro je Trassenkilometer für einen Standard-Güterzug
(Trassenpreis DB InfraGO AG mit Trassenpreisförderung)



Lkw-Maut

Ende 2023 - Anfang 2025: Bei den gezahlten Trassenpreisen wurde die – einmalige - Steigerungsrate der Lkw-Maut im Dezember 2023 (ca. 80 Prozent) schnell überholt.

Einnahmen der DB InfraGO AG aus Trassenpreisen steigen deutlich schneller als der Trassenabsatz

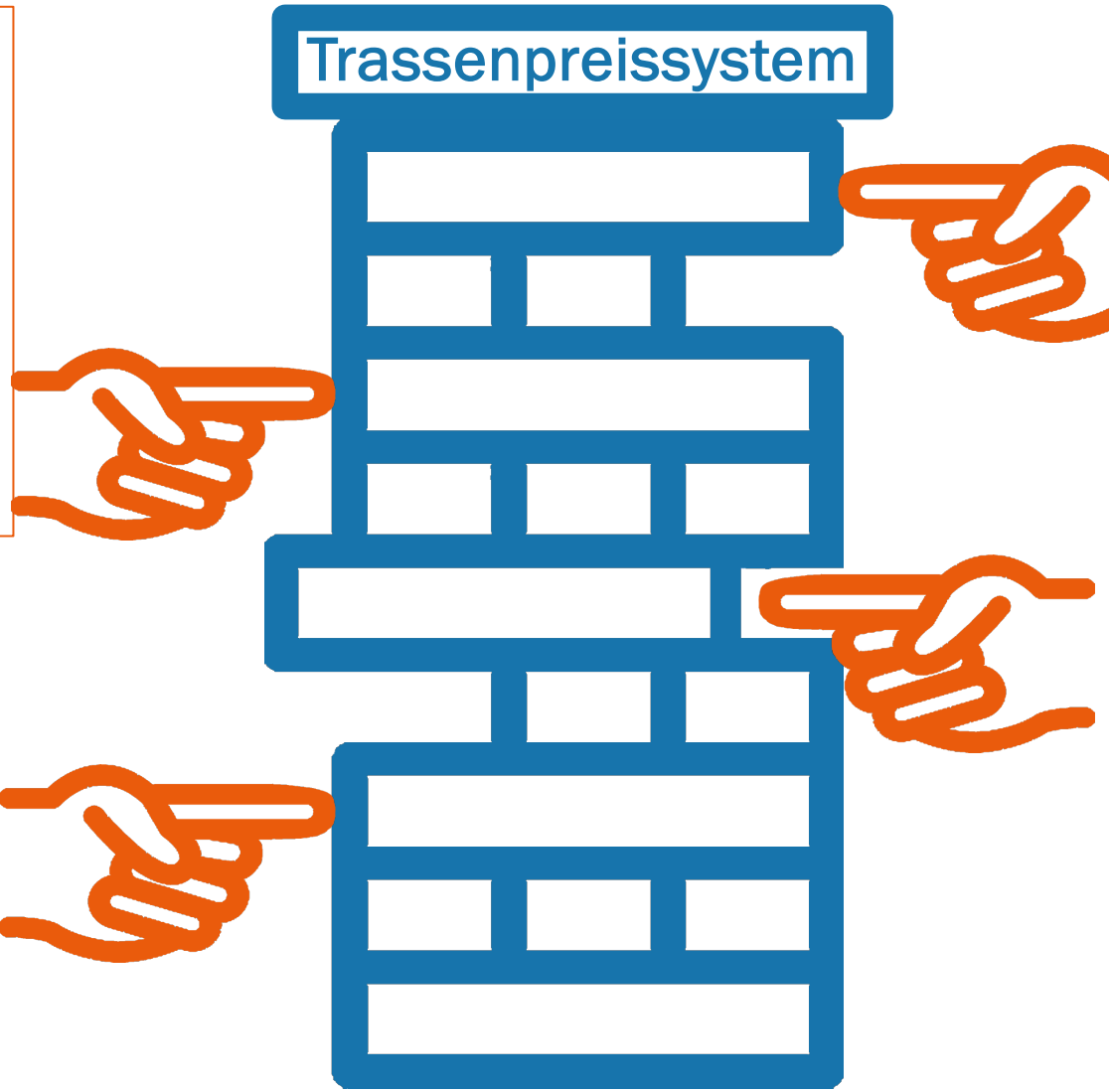


Einige deutsche Regelungen unter rechtlichem Druck

Leitlinien der EU-Kommission

Vollkostenaufschläge kollidieren mit europäischen Zielen

Empfehlung: Grenzkostensystem



Klagen gegen SPNV-Trassenpreisbremse (§ 37 Abs. 2 ERegG)

Zahlreiche EVU & InfraGO

Entscheidung des EuGH wird erst im kommenden Jahr erwartet

Klage der DB InfraGO AG gegen Begrenzung des Gewinnanspruchs durch die BNetzA

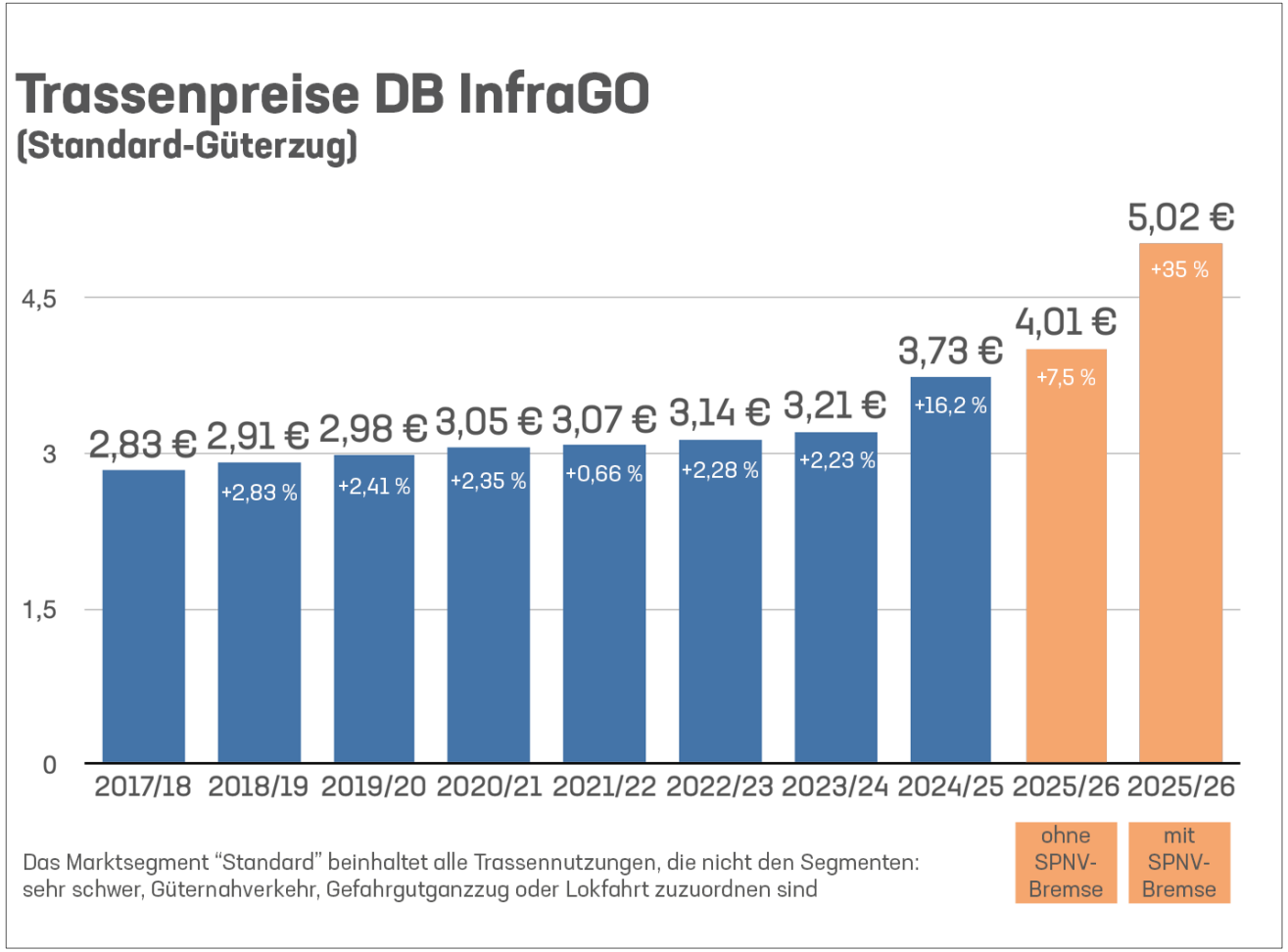
EuGH-Urteil

ÖBB Infra & Westbahn gegen Schienencontrol

Aufschläge dürfen nicht der Erzielung von Gewinnen dienen

Es droht ein Trassenpreiskollaps

- 2025 hohe Preissteigerungen von mehr als 16 Prozent – Trend setzt sich 2026 fort (bis zu +35 Prozent)
- Anteil von 15 bis 27 Prozent an den Produktionskosten im SGV erreicht
- Parallel sinkende Mittel für TraFöG:
  - 2025: 275 Mio. Euro
  - 2026: 255 Mio. Euro
  - 2027: 9 Mio. Euro
- Netzqualität unverändert schlecht, Dienstleistungsqualität der DB InfraGO im freien Fall



Nach der Ankündigung im Koalitionsvertrag: Setzt die neue Regierung die überfällige Trassenpreisreform um?

Wissings Ministerium will „zeitnah einen konkreten Fahrplan“ vorlegen, wie man gemeinsam mit der Bahnbranche und den Bundesländern die Finanzierung der Schiene in Deutschland „zukunftssicher“ machen könne. Doch das beteuert das Ministerium schon lange – und die Zeit drängt.

Wissing: Trassenpreise dürfen Schiene nicht ausbremsen

Veröffentlicht am 11.08.2024 | Lesedauer: 2 Minuten

Theurer will Trassenpreissystematik verändern

Der Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums hat sich für eine veränderte Form der Trassenpreiserhebung ausgesprochen. Kontrovers diskutiert wurde auf dem BME/VDV-Forum zudem, welche Anreize von der Förderung des Einzelwagenverkehrs für die Schiene ausgehen.

Süddeutsche Zeitung

Trassenpreise

„Preisschock“ bei der Schienenmaut - wird Bahnfahren teurer?

20. August 2024, 13:57 Uhr | Lesezeit: 3 Min.

© VerkehrsRundschau, Tobias Koch

CDU CSU SPD Soziale Politik für Dich.

Verantwortung für Deutschland

Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD

21. Legislaturperiode

„Das Trassenpreissystem reformieren wir.“

Wie der Trassenpreiskollaps gestoppt werden kann

- Verkehrspolitische Ziele für Trassenpreishöhe zugrundelegen:
  2 Euro/trkm machen die Schiene wettbewerbsfähig zum Lkw

- Die folgenden Maßnahmen müssen - zeitlich gestaffelt - umgesetzt werden

  - Umwandlung: Baukostzenzuschüsse anstelle von Eigenkapitalerhöhungen
  - Abschaffung: Gewinnanspruch
  - Kompensation: Zusätzliche Abschreibungen
  - Beibehaltung: TraFöG bis mind. 2027
  - Einführung: Gemeinwohl-Trassenpreissystem – auf Grenzkostenbasis (Gesetzesänderung bis Sommer 2026, Wirkung ab 2028)

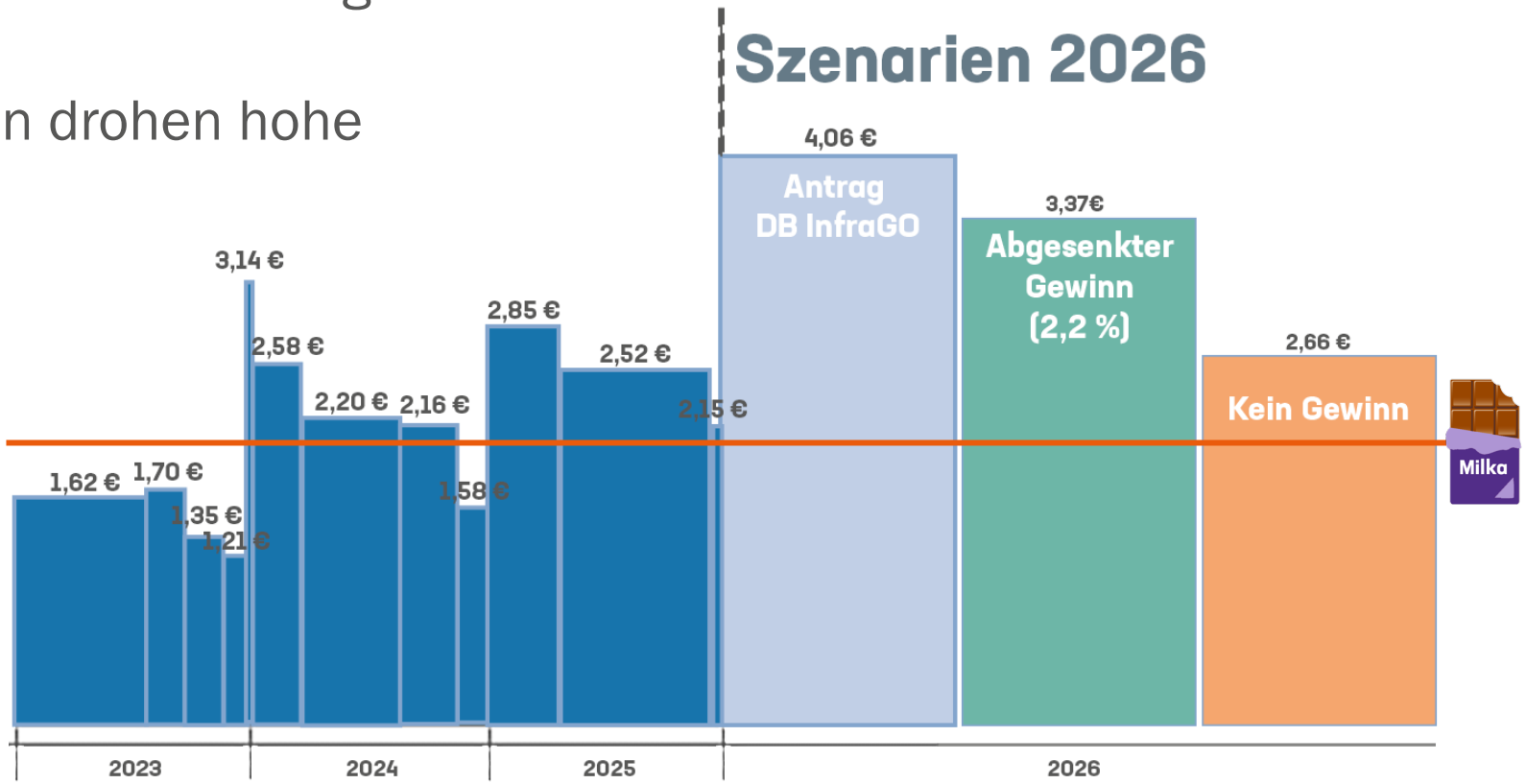
Die Kernelemente des vorgeschlagenen Gemeinwohl-Trassenpreissystems

- Wachstumsorientiertes **Grenzkostensystem** (Startpunkt: 2 Euro/trkm)
- 5-jährige **Festlegung** durch Bundestagsbeschluss, dynamisiert mit sektor-spezifischer Inflation
- **Bündelung** der staatlichen Mittelflüsse (zusätzlicher Finanzierungsbedarf ca. 1 Mrd. Euro p. a.)

- **Effizienzaufschlag** (statt Gewinn), aber weitere **zweckgebundene Aufschläge** mit Bedacht
- Robustes **Vertrags**- und **Ausgleichsystem**
- **Kostenkontrolle,** Über-wachung und Vorbereitung der Fortschreibung durch BNetzA/BaSchi

Trotz erster Initiative des BMV – der Reformauftrag des Koalitionsvertrages ist noch lange nicht erfüllt!

- Erste und begrüßenswerte Initiative des BMV greift methodisch GÜTERBAHNEN- Vorschlag auf
- Auch mit abgesenktem Gewinn drohen hohe Preissteigerungen
- *Staatlich finanzierte* Infrastruktur darf keine Renditemaschine sein! Gleichstellung zu den Fern- und Wasserstraßen mit 0 Prozent Rendite



Vielen Dank!

Pressegespräch am 22. Juli 2025

@diegüterbahnen auf:

Kontakt:
Daniela Morling
Leiterin Kommunikation

E-Mail: morling@netzwerk-bahnen.de
Mobil: +49 151 555 08183
Telefon: +49 30 5314 9147 1

NEE Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

DIE GÜTERBAHNEN
Weil Gut auf der Schiene besser ist.