

POLICY BRIEF | 16. MÄRZ 2026

Grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem

Zur Förderung wettbewerbsfähiger und
planbarer Trassenpreise

Maleika Wörner, Rebekka Heikkilä, Anne Greinus

Im Auftrag von DIE GÜTERBAHNEN / Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

INFRAS

DENKEN
ÜBER
MORGEN

Impressum

Grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem

Zur Förderung wettbewerbsfähiger und planbarer Trassenpreise

Policy Brief, 16. März 2026

20260316 Policy Paper Grenzkostenbasiertes TPS GÜTERBAHNEN bereinigt.docx

Auftraggeber

DIE GÜTERBAHNEN / Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Oliver Smock, Peter Westenberger

Autorinnen und Autoren

Maleika Wörner, Rebekka Heikkilä, Anne Greinus

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Tel. +41 44 205 95 95

Inhalt

Zusammenfassung	4
1. Ausgangslage und Reformbedarf	5
2. Ein grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem	6
2.1. Ausgestaltung eines neuen Trassenpreissystems	6
2.2. Trassenpreise im Grenzkostensystem versus Vollkostensystem	7
3. Fiskalische und volkswirtschaftliche Wirkungen	9
3.1. Fiskalische Wirkungen	9
3.2. Volkswirtschaftliche Wirkungen	12
Grundlagen	14

Zusammenfassung

Das deutsche Trassenpreissystem ist reformbedürftig. Das heutige Vollkostenprinzip belastet die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Es steht im Widerspruch zum europäischen Grundsatz, wonach sich Trassenentgelte grundsätzlich an den unmittelbar durch den Zugbetrieb entstehenden Kosten orientieren sollen. Aufschläge zur Kostendeckung sind erlaubt. Sie dürfen jedoch nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

Der vorliegende Vorschlag entwickelt ein grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem für Deutschland. Kern des Vorschlags ist, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen primär die **unmittelbar entstehenden Kosten des Zugbetriebs** tragen. An die Stelle des heutigen Gewinnanspruchs tritt ein klar definierter **Effizienzaufschlag**. Zugleich werden die Trassenpreise jeweils für **fünf Jahre im Voraus** festgelegt. Ein grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem mit differenzierten Aufschlägen, abgestimmt auf eine Periode der Leistungsvereinbarung, ist **fair**, unterstützt die **Verlagerung** auf die Schiene und schafft **Planungssicherheit**.

Von einem reformierten System profitieren alle Marktsegmente, am stärksten jedoch der Schienenpersonenverkehr. Im Vergleich zu einem Vollkostensystem sinken die Trassenpreise im vorgeschlagenen Modell deutlich. Für 2027 ergeben die Berechnungen gegenüber dem bisherigen System Preisrückgänge von rund 54 % im Schienengüterverkehr, 85 % im Schienenpersonenfernverkehr und 84 % im Schienenpersonennahverkehr. Für die Bereitstellung des Mindestzugangspakets wird 2027 ein Mittelbedarf von rund 8 Milliarden Euro angenommen. Dieser kann durch eine Kombination aus Trassenpreiseinnahmen, Instandhaltungszuschüssen des Bundes sowie der Umwidmung bestehender Förderungen gedeckt werden. Unter der Annahme, dass diese Mittel künftig zielgerichtet zur Kostendeckung der DB InfraGO eingesetzt werden können, entsteht kein zusätzlicher Finanzierungsbedarf des Bundes.

Auch volkswirtschaftlich spricht die Reform für sich. Niedrigere und über eine LV-Periode planbare Trassenpreise stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und verbessern die Voraussetzungen für eine Verkehrsverlagerung. Eine Verlagerung auf die Schiene reduziert Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, Unfallkosten und weitere externe Belastungen des Verkehrs. Dadurch können zwischen 2027 und 2031 Umweltkosten in der Größenordnung von rund **4,7 bis 22,1 Milliarden Euro** eingespart werden. Fiskalisch ist zwar zu berücksichtigen, dass eine Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene auch Mindereinnahmen bei straßenbezogenen Steuern und Abgaben auslösen kann. Gleichwohl überwiegen aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht die Vorteile einer Reform. Ein grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem mit Effizienzaufschlägen ist ein fairer, wirksamer und finanzierbarer Weg zu wettbewerbsfähigeren und verlässlicheren Trassenpreisen in Deutschland.

1. Ausgangslage und Reformbedarf

Das deutsche Trassenpreissystem (TPS) der DB InfraGO AG wurde 2017 auf Basis des [Eisenbahnregulierungsgesetzes](#) (ERegG) implementiert und berücksichtigt die [EU Richtlinie 2012/34/EU](#). Diese Entgelte sind ein wesentlicher Kostenfaktor für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Seit 2016 sind die durchschnittlichen Trassenpreise in allen Verkehrsarten gestiegen, v.a. im Schienenpersonenfernverkehr.

Die EU-Richtlinie 2012/34/EU legt fest, dass Entgelte in Höhe der durch den Zugbetrieb unmittelbar entstehenden Kosten festzulegen sind. Um eine volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten einschließlich einer „angemessenen“ Rendite zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge erheben. Die Höhe der Entgelte darf jedoch nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

Die Anwendung des Vollkostenprinzips widerspricht der Grundidee der grenzkostenbasierten Preise bei natürlichen Monopolen wie einem Eisenbahnnetz. In den EU-Mitgliedsstaaten ist das Ziel einer Vollkostendeckung daher auch eine Ausnahme. Ein europäischer Vergleich zeigt, dass die Trassenpreishöhen stark variieren (IRG Rail). Im Jahr 2023 lagen die Trassenentgelte im Personenverkehr im Durchschnitt bei etwa 5,60 Euro und im Güterverkehr bei 2,80 Euro je Zugkilometer (IRG-Rail 2025). In Deutschland lagen die Werte im Jahr 2023 bei fast 6 Euro im Personenverkehr und gut 3 Euro im Güterverkehr je Zugkilometer.

Die kurzfristige Reduktion und Fixierung der zulässigen Rendite der DB InfraGO durch das Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes ([Drucksache 21/1499](#)) ist ein Schritt in die richtige Richtung (Bundestag 2025a). Es ist aber eine umfassende Reform des deutschen Trassenpreissystems angezeigt. Dies zeigte auch die [Anhörung](#) „Trassenentgelte“ vom 13. Oktober 2025 (Bundestag 2025b). GÜTERBAHNEN legte bereits im Juli 2025 ein entsprechendes [Konzeptpapier](#) vor (GÜTERBAHNEN 2025). Der VDV mit Allianz pro Schiene und dem Bundesverband Schienennahverkehr publizierten im Oktober ein [Branchenpapier](#) zur Reform des TPS (VDV / Allianz pro Schiene / BSN 2025). Und auch das [Dezernat Zukunft](#) wies auf den Reformbedarf und Wechselwirkungen hin ([Dezernat Zukunft](#) 2025). Im [Koalitionsvertrag](#) ist schließlich festgeschrieben: „Das Trassenpreissystem reformieren wir.“ (CDU / CSU / SPD 2025). Die 2025 veröffentlichten Auslegungsleitlinien der Europäischen Kommission unterstreichen die Bedeutung transparenter, diskriminierungsfreier und marktfähiger Entgeltsysteme. Die Umstellung auf ein grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem ist rasch anzugehen. Das System der Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist komplex und zu überprüfen, um Fehlanreize zu vermeiden.

2. Ein grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem

2.1. Ausgestaltung eines neuen Trassenpreissystems

Das Ziel der Reform des Trassenpreissystems ist die Schaffung eines transparenten, effizienten und wettbewerbsfähigen Systems, das auf Grenzkosten basiert. Das vorliegend entwickelte grenzkostenbasierte Trassenpreissystem wurde für eine Einführung ab 2027 konzipiert. Die Kernelemente des reformierten Systems, basierend auf dem Konzeptpapier der GÜTERBAHNEN (2025), sind:

- **Transparenz und Effizienz:** Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen primär die unmittelbar durch den Zugbetrieb entstehenden Kosten. Ein klar definierter Effizienzaufschlag ersetzt den bisherigen Gewinnanspruch der DB InfraGO.
- **Langfristige Planbarkeit:** Trassenpreise werden jeweils für fünf Jahre bzw. im Einklang mit der geltenden Leistungsvereinbarung im Voraus festgelegt, um Planungssicherheit zu gewährleisten.
- **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit:** Die Reform zielt darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken. Faire und planbare Preise fördern die Nutzung der Schiene und damit die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene.
- **Bündelung der Mittelflüsse:** Die bestehenden Bundesmittel (z.B. Trassenpreisförderung oder die Infrastrukturanteile der SPNV-Finanzierung über die Regionalisierungsmittel) werden gebündelt und fließen direkt in die Finanzierung des Schienennetzes. So lassen sich nachgelagerte Fördermaßnahmen reduzieren und die Finanzierung der Infrastruktur transparenter und effizienter gestalten.
- **Verkehrspolitische Aufschläge:** Verkehrspolitische Aufschläge (z.B. zur Förderung des Lärm- und Umweltschutzes sowie neuer technischer Innovationen) sind grundsätzlich möglich.

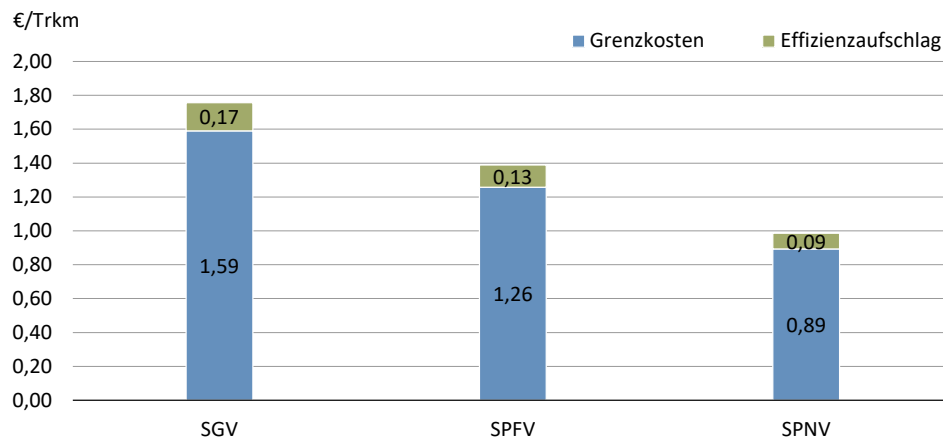
Die Trassenentgelte basieren auf den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKZ) gemäß DB InfraGO. Die uKZ für das Jahr 2027 wurden anhand der uKZ des Jahres 2026 und der durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate der uKZ zwischen 2019 und 2026 berechnet.

Der bisherige Gewinnanspruch wird durch einen Effizienzaufschlag ersetzt. Für den Effizienzaufschlag wird angenommen, dass das EIU eine Rendite erwirtschaften darf. Gemäß Art. 32 (Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen) der [EU-Richtlinie 2012/34/EU](#) wird ein prozentualer Aufschlag auf die uKZ definiert. Für die Herleitung des prozentualen Aufschlags wird ein angemessener Gewinn von 130 Millionen Euro

angenommen.¹ Dies entspricht 10,5 % an den geschätzten Einnahmen der uKZ im Jahr 2027 in Höhe von 1 240 Millionen Euro.

Abbildung 1 zeigt die Zusammensetzung der Trassenpreise je Segment für das Jahr 2027. Sie setzen sich aus den Grenzkosten sowie einem Effizienzaufschlag zusammen.

Abbildung 1: Zusammensetzung der Trassenpreise pro Segment für 2027



SGV: Schienengüterverkehr; SPFV: Schienenpersonenfernverkehr; SPNV: Schienenpersonennahverkehr, Trkm: Trassenkilometer.

Grafik INFRAS.

Gemäß europäischem Recht sind verkehrspolitische Aufschläge für einen Beitrag zur Deckung der Vollkosten des EIU grundsätzlich möglich. Im vorgeschlagenen System wird vorerst darauf verzichtet.

2.2. Trassenpreise im Grenzkostensystem versus Vollkostensystem

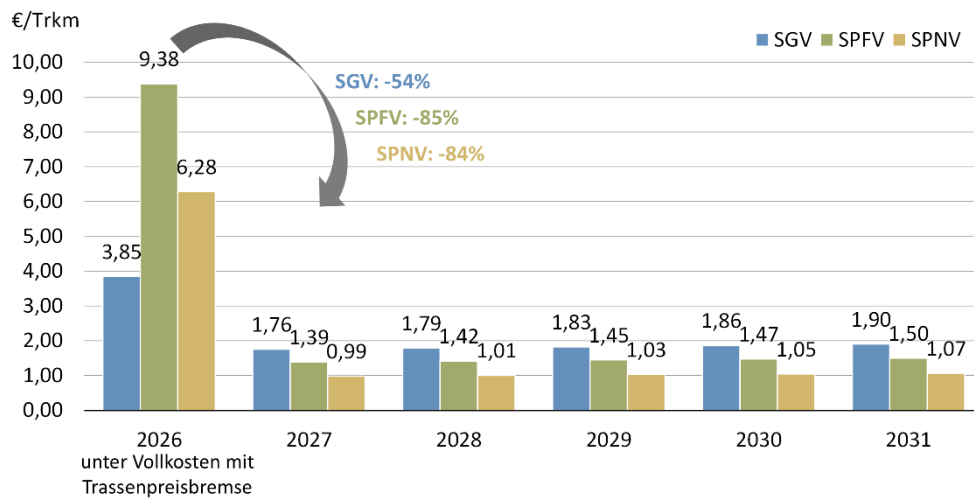
Abbildung 2 zeigt, dass die Trassenpreise in allen drei Segmenten im grenzkostenbasierten System mit Effizienzaufschlag gegenüber einem System mit Vollkostenaufschlägen deutlich sinken. Im SGV liegen die Trassenpreise im Jahr 2027 im Vergleich zu 2026 um rund 54 % tiefer, im SPFV um rund 85 % und im SPNV um rund 84 %.² Anders ausgedrückt werden im Jahr 2026 5,6 Milliarden Euro von der DB InfraGO durch Vollkostenaufschläge erwirtschaftet, wobei der absolut größte Teil im SPNV mit 3,7

¹ Dies ist eine getroffene Annahme und ist mit Unsicherheiten behaftet. Der hier definierte angemessene Gewinn entspricht einem abgesenkten Gewinn, der auf Grundlage der Kapitalbasis, des Eigenkapitalzinses und eines aus den Vollkostenaufschlägen abgeleiteten Abzugs berechnet wurde.

² Da die Ermittlung der Grenzkosten mit Unsicherheiten behaftet ist, wurden ergänzend zur Basisvariante zwei weitere Szenarien mit um 25 % bzw. 50 % höheren Grenzkosten betrachtet. Mit höheren Grenzkosten fällt die Abweichung vom heutigen System geringer aus: Im SGV liegen die Trassenpreise im Jahr 2027 gegenüber 2026 um rund 44 % bzw. 34 % tiefer, im SPFV um rund 82 % bzw. 78 % und im SPNV um rund 81 % bzw. 77 % bei um 25 % bzw. 50 % höheren Grenzkosten.

Milliarden Euro erbracht und faktisch durch die Regionalisierungsmittel des Bundes für die Länder (für das Jahr 2026 betragen die gesamten Regionalisierungsmittel 11,9 Milliarden Euro³) finanziert wird. Die Entwicklung der Trassenpreise zwischen 2027 und 2031 wird ausschließlich durch die unterstellte Inflationsrate von 2 % bestimmt, da die Trassenpreise ab 2027 für fünf Jahre fixiert sind.

Abbildung 2: Entwicklung der Trassenpreise pro Segment



SGV: Schienengüterverkehr; SPFV: Schienenpersonenfernverkehr; SPNV: Schienenpersonennahverkehr, Trkm: Trassenkilometer.

Grafik INFRAS.

³ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG), Anlagen 1-4, Zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 25.11.2025 I Nr. 287.

3. Fiskalische und volkswirtschaftliche Wirkungen

3.1. Fiskalische Wirkungen

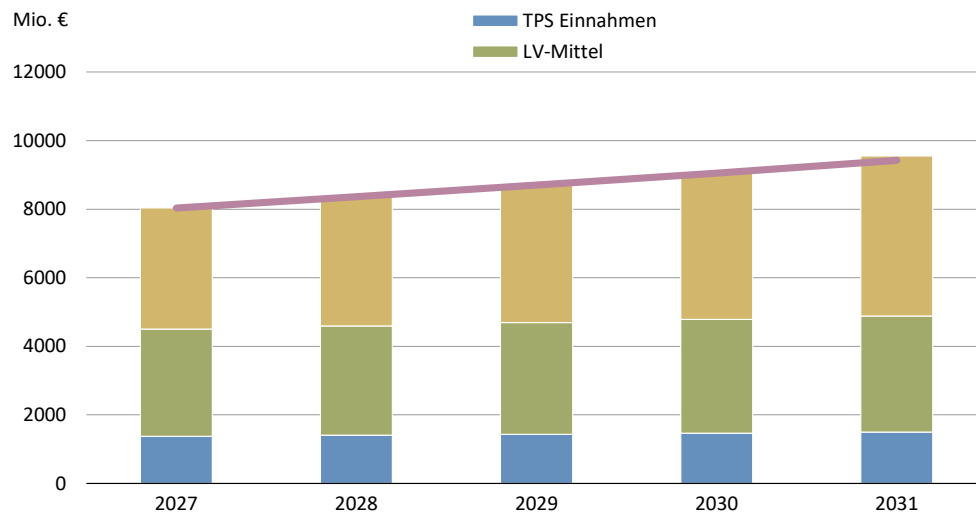
Zusätzlich zu den Trassenpreiseinnahmen erhält DB InfraGO öffentliche Mittel im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), welche ab 2027 durch eine neue, fünfjährige Leistungsvereinbarung (LV) des Bundes abgelöst werden soll.

Der gesamte Mittelbedarf der DB InfraGO für die Bereitstellung der Bestandteile des sogenannten „Mindestzugangspakets“ wird für das Jahr 2027 mit rund 8 Milliarden Euro angenommen. Die erwarteten Einnahmen im grenzkostenbasierten Trassenpreissystem betragen im Jahr 2027 rund 1 370 Millionen Euro und steigen bis 2031 auf etwa 1 500 Millionen Euro.⁴ Zur Deckung der ungedeckten Kosten gehen wir davon aus, dass die Instandhaltungszuschüsse für das Jahr 2027 rund 3 Milliarden Euro betragen.

Die restliche Finanzierungslücke kann durch Umwidmung von Regionalisierungsmitteln und Trassenpreisförderungen in Höhe von rund 4 Milliarden Euro gedeckt werden. Den größten Beitrag leisten dabei die Regionalisierungsmittel, ein kleinerer Anteil entfällt auf Fördermittel für den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonenverkehr (BMF 2026).

Unter diesen Annahmen ergibt sich kein zusätzlicher Finanzierungsbedarf des Bundes. Wie Abbildung 3 zeigt, kann der Mittelbedarf durch Trassenpreiseinnahmen, umgewidmete Bundesmittel und Instandhaltungszuschüsse gedeckt werden.

⁴ Die Trassenkilometer pro Segment wurden bis einschließlich 2025 den Marktuntersuchungen Eisenbahnen der Bundesnetzagentur entnommen. Für das Jahr 2026 wird ein Prognosewert des NEE verwendet. Ab 2027 werden die Trassenkilometer anhand der durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate zwischen 2019 und 2026 fortgeschrieben.

Abbildung 3: Finanzierungsbedarf Bund

TPS: Trassenpreissystem, LV: Leistungsvereinbarung

Grafik INFRAS.

Finanzierungsbedarf bei höheren Grenzkosten

Da die Bestimmung der Grenzkosten in Grenzen variabel ist, wurden ergänzend zur Basisvariante zwei weitere Varianten mit um 25 % bzw. 50 % erhöhten Grenzkosten berücksichtigt. Dies auch vor dem Hintergrund potenziell steigender Mittelbedarfe für Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur und damit tendenziell steigenden Grenzkosten bzw. uKZ.

Auch bei um 25 % bzw. 50 % höheren Grenzkosten liegen die Trassenpreise in allen Segmenten deutlich unter dem Niveau eines Vollkostensystems. Höhere Grenzkosten bedeuten in einem grenzkostenbasierten Trassenpreissystem auch höhere Trasseneinnahmen. Mit 25 % bzw. 50 % höheren Grenzkosten müssen dementsprechend 22 % respektive 30 % weniger Fördermittel gegenüber der Basisvariante im Jahr 2027 umgewidmet werden, um die Finanzierungslücke zu schließen.

Bei der fiskalischen Bewertung ist neben dem zusätzlichen Abgeltungsbedarf für die Schieneninfrastruktur auch zu berücksichtigen, dass eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu Mindereinnahmen bei straßenbezogenen Steuern und Abgaben führen kann. Gehen die Verkehrsleistungen auf der Straße zurück, sinken tendenziell die Einnahmen aus der Energiesteuer, der Mehrwertsteuer auf Kraftstoffe sowie

im Güterverkehr aus der Lkw-Maut. Dem stehen zusätzliche Einnahmen im Schienenverkehr gegenüber, im Personenverkehr insbesondere über die Mehrwertsteuer auf Fahrscheine. Steuerzahlungen der DB als Unternehmen bei einem positiven Jahresergebnis dürften demgegenüber nur von untergeordneter Bedeutung sein. Insgesamt ist daher eher von einem negativen fiskalischen Effekt auszugehen, weil der Straßenverkehr derzeit höhere direkte Steuereinnahmen generiert als der Schienenverkehr. Demgegenüber stehen positive volkswirtschaftliche Wirkungen (Kapitel 3.2).

Fazit: Unter der Voraussetzung, dass die bestehenden Regionalisierungsmittel umgewidmet und die Instandhaltungszuschüsse aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mindestens auf dem Niveau des Jahres 2025 zuzüglich Inflation fortgeführt werden, kann die Umstellung auf ein grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem bis 2031 ohne Finanzierungslücke erfolgen.

Grundlagen zur Ermittlung des Finanzierungsbedarfs und dessen Deckung

- Mittelbedarf: Im Rahmen der vorliegenden Berechnungen wurden einerseits die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) als Näherungswert und andererseits der Zielerlös der DB InfraGO betrachtet. Für die Berechnungen wurde der Zielerlös für das Jahr 2027 zugrunde gelegt und für die Folgejahre mit der durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate zwischen 2019 und 2026 der OGK von 4 % fortgeschrieben. Die Annahme eines höheren Mittelbedarfs als der OGK trägt dem voraussichtlich künftig hohen Sanierungs- und Finanzierungsbedarf der Infrastruktur Rechnung. Da die Entwicklung des Bedarfs aber ungewiss ist und Gegenstand laufender Abstimmungen zwischen Bund und DB InfraGO, ist dies als konservative Schätzung zu verstehen.
- Umgewidmete Bundesmittel:
 - Umgewidmete Regionalisierungsmittel: Die Höhe der umgewidmeten Regionalisierungsmittel wurde als Differenz zwischen den Trassenpreisen des SPNV im bisherigen System mit Vollkostenaufschlägen und den Trassenpreisen des SPNV im neuen grenzkostenbasierten System berechnet.
 - Umgewidmete Fördermittel: Die Fördermittel für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr wurden dem Bundeshaushalt 2026 entnommen und für die Folgejahre mit einer Inflationsrate von 2 % fortgeschrieben.
- LV-Mittel: In der geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III, 3. NT) sind zusätzliche Instandhaltungszuschüsse des Bundes für die Jahre 2023–2026 definiert. Die Entwicklung dieser Zuschüsse ist nicht bekannt. Wir gehen davon aus, dass der Bund mindestens die Zuschüsse des Jahres 2025 (3.067 Mio. Euro) auch künftig zahlen wird. Dieser Wert wird als Ausgangsbasis verwendet und für die Folgejahre mit einer Inflationsrate von 2 % fortgeschrieben.

3.2. Volkswirtschaftliche Wirkungen

Die Umstellung auf ein grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem senkt die Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen und stärkt damit die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern. Mit fairen und planbaren Preisen können zusätzliche Verkehre auf die Schiene verlagert werden. Es erhöht außerdem die Planungssicherheit und bringt Stabilität.

Gegenüber einem System mit Vollkostenaufschlägen sinken die Trassenpreise im SGV um rund 54 %, im SPFV um rund 85 % und im SPNV um rund 84 % (Abbildung 2). Zugleich werden die Trassenpreise ab 2027 für fünf Jahre festgelegt. Bis 2031 verändert

sich ihr Niveau damit im Wesentlichen nur noch entsprechend der unterstellten Inflation. Dies schafft Planungssicherheit für Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Besteller.

Volkswirtschaftlich ist zu erwarten, dass die Entgeltreform zu mehr Schienenverkehr führt. Im Schienengüterverkehr kann dies helfen, bestehende Verkehre zu sichern, Rückverlagerungen auf die Straße zu vermeiden und zusätzliche Transporte auf der Schiene wirtschaftlich darstellbar zu machen. Im Personenverkehr verbessern sinkende Trassenpreise die Grundlage für ein attraktiveres und dichteres Angebot. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Verkehrsleistungen von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Wird für den SGV im Jahr 2027 ein Trassenpreis von 1,76 Euro pro Trassenkilometer angenommen, steigt die Nachfrage im SGV gegenüber dem Vollkostensystem (mit 3,85 Euro pro Trassenkilometer im Jahr 2026) schätzungsweise um 5 bis 10 %– und unterstützt damit das im Koalitionsvertrag (CDU/CSU/SPD 2025) formulierte Ziel, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Eine solche Verlagerung entlastet andere Verkehrsträger, reduziert externe Kosten und stärkt die Effizienz des Verkehrssystems insgesamt. Wo mehr Verkehr auf der Schiene abgewickelt wird, sinken in der Regel Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, Unfallkosten und weitere externe Belastungen des Verkehrs. Auf Grundlage der neuen Kostensätze pro Tonnenkilometer gemäß der Methodenkonvention 4.0 (UBA 2026) ergibt sich für das Jahr 2027 infolge der Verlagerungswirkung eine Nettoeinsparung bei den externen Kosten von knapp 1 Milliarde bis gut 4,7 Milliarden Euro. Darin sind die externen Kosten, die durch die auf die Schiene verlagerten Tonnenkilometer entstehen, bereits berücksichtigt. Über den gesamten Betrachtungszeitraum von 2027 bis 2031 würde die Verlagerungswirkung des grenzkostenbasierten Trassenpreissystems die Umweltkosten insgesamt um mindestens 4,7 und höchstens 22,1 Milliarden Euro reduzieren.⁵

Eine Verkehrsverlagerung in größerem Umfang setzt allerdings voraus, dass ausreichende Netzkapazitäten und eine verlässliche Betriebsqualität vorhanden sind.

⁵ Für das Minimum wurden ein tieferer Anteil der Trassenpreise an den gesamten Transportkosten der Schiene (15 %) und der tiefere Kostensatz gemäß der Methodenkonvention angenommen. Für das Maximum wurden ein höherer Anteil der Trassenpreise an den gesamten Transportkosten der Schiene (29 %) sowie die höheren Kostensätze der Methodenkonvention angenommen.

Grundlagen

BMF 2026: Bundeshaushalt digital, URL: <https://www.bundeshaushalt.de/DE/Bundeshaushalt-digital/bundeshaushalt-digital.html>, Letzter Zugriff 09.03.2026.

Bundesnetzagentur 2025: Beschlusskammer 10, BK10-24-0396_E_2. Teilbeschluss, öffentliche Fassung, Dezember 2025.

Bundestag 2025a: Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes, Drucksache 21/1499, URL: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/014/2101499.pdf>, Letzter Zugriff 12.03.2026.

Bundestag 2025b: Anhörung «Trassenentgelte», URL: <https://www.bundestag.de/ausschuesse/verkehr/sitzungen/1110042-1110042>, Letzter Zugriff 09.03.2026.

CDU / CSU / SPD 2025: Verantwortung für Deutschland, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU, SPD, 21. Legislaturperiode.

DB InfraGO 2024: Antrag auf Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze des Mindestzugangspakets der DB InfraGO AG mit Wirkung ab 13.12.2026 (TPS 2027), inklusive Anlage 7b Anhang 1.

Dezernat Zukunft 2025: Entgleist: Wie eine intransparente und komplexe Finanzierungsstruktur die Kosten der Schiene in die Höhe treibt, URL: <https://dezernatzukunft.org/wp-content/uploads/2025/05/Huwe-et-al.-2025-Entgleist.pdf>, Letzter Zugriff: 12.03.2026.

GÜTERBAHNEN 2025: Der Weg zum Gemeinwohl-Trassenpreissystem, Konzeptpapier, Juli 2025.

INFRAS 2024: Kurzanalyse zur Trassenpreissbremse für den SPNV, Policy Paper im Auftrag von DIE GÜTERBAHNEN.

IRG Rail 2025: 13th Annual Market Monitoring Working Document, März 2025.

UBA 2026: Handbuch Umweltkosten, Methodenkonvention 4.0.

VDV / Allianz pro Schiene / BSN 2025: Reform des Trassenpreissystems im Schienenverkehr, Branchenpapier, September 2025.