

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)28-F

vom 09.10.2025

Öff. Anhörung am 13.10.2025



Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

office@netzwerk-bahnen.de
www.die-gueterbahnen.com
www.db-watch.de

Tel: +49 30 53 14 91 47-0

DIE GÜTERBAHNEN (NEE e. V.), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin

Berlin, 09. Oktober 2025

Schriftliche Stellungnahme für die Öffentliche Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags am 13. Oktober 2025 – Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes

Der Verband DIE GÜTERBAHNEN, der Branchenverband der privaten Schienengüterverkehrsunternehmen mit mehr als 110 Mitgliedsunternehmen, begrüßt die Initiative der Bundesregierung und den vorgelegten *Gesetzesentwurf zur Abmilderung des Trassenpreisanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes* ausdrücklich (Bundestagsdrucksache 21/1499). Es ist ein wichtiger und längst überfälliger Schritt, um die drohenden Trassenpreissteigerungen zu begrenzen und die anteilige Nutzerfinanzierung zwischen den bundeseigenen, im Güterverkehr relevanten Infrastrukturen fairer zu gestalten. Gleichwohl sehen wir Anpassungsbedarf im Gesetzesentwurf, da das Potenzial zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und der Korrektur des bisherigen Irrwegs der Gewinnerwirtschaftung mit der Schieneninfrastruktur nicht ausgereizt wird. Dabei geht es um nicht weniger als den fairen Wettbewerb zwischen Güterbahnen und Lkw – und die Zukunft der Transportpreise in Deutschland.

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf schlägt die Bundesregierung vor, die Eigenkapitalverzinsung der DB InfraGO AG zu begrenzen. Statt der gemäß Anlage 4 Pkt. 51 ERegG geltenden „kapitalmarktüblichen Verzinsung“, zuletzt 5,2 Prozent, soll künftig ein Mittelwert aus einem risikolosen Zinssatz und einem kapitalmarktüblichen Zinssatz gelten. Die Eigenkapitalverzinsung repräsentiert den gesetzlichen Gewinnanspruch der DB InfraGO und wird ausschließlich über die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen gezahlten Trassenentgelte („Schienenmaut“) eingenommen. Sie muss bei der Genehmigung der Trassenentgelte durch die Bundesnetzagentur berücksichtigt werden. Die Bundesregierung begründet die Begrenzung damit, dass der „kapitalmarktübliche Eigenkapitalzinssatz derzeit höher liegt als die Renditeerwartung des Bundes“ und dies zu einer marktschädlichen Trassenpreissteigerung führt. Dabei bleibt allerdings **unerwähnt, dass die hohen Zuführungen von Eigenkapital** zur schuldenbremsenneutralen Finanzierung von Schieneninfrastrukturmaßnahmen **durch den Bund** bereits seit 2019 die Bedeutung der Verzinsung als Treiber der Trassenpreisentwicklung enorm erhöht haben. Im Extremfall könnte die formal gemeinwohlorientierte DB InfraGO AG eine Umsatzrendite von rund 13 Prozent erwirtschaften. Der Bund erwartet aktuell eine Rendite von 2,2 Prozent aus der bundeseigenen Schieneninfrastruktur. Auch diese Renditeerwartung ist aus Sicht der

Branche weiterhin zu hoch und steht im starken Kontrast zu den nicht durch Verzinsungsansprüche und Großteils auch nicht einmal durch Nutzungsentgelte finanzierten bundeseigenen Fernstraßen und Wasserwegen.

Zur Absicherung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber weniger nachhaltigen Verkehrsträgern halten wir es deshalb für erforderlich, dass die vorgeschlagene **Änderung der Anlage 4, Nummer 5.2.3** wie folgt angepasst wird:

5.2.3 Für die Verzinsung des Eigenkapitals eines Betreibers der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes **ist in der zweiten Regulierungsperiode (Netzfahrplanperioden 2023/2024 bis 2027/2028) ein Zinssatz von 0,0% anzusetzen.**

Wir begründen diese notwendige Änderung wie folgt:

Auch im Falle eines auf den Mittelwert aus risikolosem und marktüblichem Zins abgesenkten Eigenkapitalzinses der DB InfraGO ist zum bevorstehenden Fahrplanwechsel im Dezember 2025 immer noch mit einem Anstieg der Nutzerentgelte im Schienengüterverkehr von rund 12 bis 16 Prozent zu rechnen. Damit würde sich der problematische Trassenpreisanstieg des Vorjahres (+16,2 Prozent) potenziell wiederholen, der die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs bereits stark belastet und in den vergangenen Monaten vermehrt zu Verkehrsrückgängen geführt hat. Wir entfernen uns damit zunehmend von einer Trassenpreishöhe, die eine Verlagerung von Verkehren auf die klimafreundliche Schiene ermöglicht. Die Möglichkeiten, durch eine nachgelagerte Trassenpreisförderung diese Effekte neutralisieren zu können, werden hingegen immer geringer – auch durch die haushalterischen Restriktionen des Bundes. Um im kommenden Fahrplanjahr die real von den Eisenbahnunternehmen zu erwirtschaftenden Trassenanteile an den Gesamtkosten der Zugfahrt stabil zu halten, wäre schon im Bundeshaushaltsentwurf für 2026 ungefähr eine Verdoppelung des vorgesehenen Budgetansatzes (265 Mio. Euro) erforderlich.

Die so weiterhin steigenden Trassenpreise haben einen starken Einfluss auf die Transportpreise, insbesondere im Bereich der produzierenden Großindustrien (wie bspw. Chemie, Stahl, Baustoffe, Lebensmittel, Energieträger, Industriemaschinen und Fahrzeuge), und damit auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland. Das sind exakt die Branchen, die bereits durch die stark gestiegenen Strompreise an Wettbewerbsfähigkeit verloren haben und die seit jeher essenzielle Bedeutung für die volkswirtschaftliche Entwicklung in Deutschland haben.

Durch das Aussetzen der Eigenkapitalverzinsung kann hingegen die gesamte jährliche Belastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Trassenpreise um mehr als eine Milliarde Euro gesenkt werden, **ohne eine Unterfinanzierung der**

Schieneninfrastruktur zu riskieren. Ein weiterer Anstieg der Trassenpreise wird damit schon im kommenden Fahrplanjahr gänzlich verhindert, die Entwicklung der Transportpreise wird stabilisiert. Die zeitliche Begrenzung der Regelung bis zum Ende der aktuellen Regulierungsperiode ermöglicht es, sowohl die Kapitalrendite bei veränderten wirtschaftlichen oder haushälterischen Rahmenbedingungen anzupassen als auch die angekündigte grundlegende Reform des Trassenpreissystems zu berücksichtigen. Es soll hier angemerkt werden, dass der vom Verband für diese Reform vorgelegte Konzeptvorschlag einen – bilanziell ebenfalls (s. u.) als Gewinn zu erwirtschaftenden – “Effizienzzuschlag” vorsieht, der jedoch niedriger (30 bis 110 Mio. Euro p. a.) sowie von der Erreichung von qualitäts- und kapazitätsrelevanten Zielen abhängig wäre und zweckgebunden im Unternehmen verbliebe.

Eine Festsetzung des Eigenkapitalzinses auf 0,0 Prozent ist auch insofern ratsam, da durch die bereits erfolgten Eigenkapitalzuführungen im Gegensatz zu Baukostenzuschüssen hohe Abschreibungen entstehen, die als zu berücksichtigender Aufwand über die nächsten 30 Jahre das Trassenpreisniveau signifikant höher halten werden, als es beim Einsatz der zuvor üblichen Baukostenzuschüsse zu erwarten gewesen wäre. Ein Verzicht auf eine Rendite würde dieser Entwicklung entgegenwirken und einen irreversiblen Anstieg des Trassenpreisniveaus verhindern.

Europarechtlich gibt es keine Vorgabe für die Renditeerwirtschaftung. Ganz im Gegenteil weisen die aktuellen Ausführungen der Generalanwältin des EuGH im Verfahren C-538/23 vom 22. Mai 2025 und die Leitlinien der Europäischen Kommission zur optimalen Gestaltung eines Trassenpreissystems deutlich darauf hin, dass Gewinne aus Vollkostenaufschlägen mindestens unerwünscht bis unionsrechtswidrig sind und den eigentlichen Zielen eines Trassenpreissystems (insb. der optimalen Kapazitätsnutzung und Wettbewerbsfähigkeit zu weniger nachhaltigen Verkehrsträgern) im Weg stehen. Wie die Generalanwältin des EuGH in ihren Schlussanträgen vom 07. November 2024 ausführt, ist es erforderlich „den Infrastrukturbetreibern Anreize zur Kostensenkung und zu effizienten Verwaltung ihrer Fahrwege zu geben. Mit anderen Worten: “In Anbetracht der Verlockungen, die Monopole für Infrastrukturbetreiber mit sich bringen, besteht das Ziel der Entgeltregelung darin, die anfallenden Kosten vollständig zu decken – mehr aber auch nicht.“ Ein hoher darüber hinaus gehender Gewinnanspruch, der in der Finanzierungsplanung der DB InfraGO nicht vorgesehen war, sondern an den Konzern abgeführt wurde und ihr nun nach eigenen Aussagen primär als finanzieller Puffer dient und Anreize der Kosteneffizienz seit jeher untergräbt, entspricht diesen Ansprüchen nicht.

Auch die europäischen Fiskalrichtlinien stellen in Bezug auf die Aussetzung einer Renditeerwirtschaftung kein Hindernis dar. Die Legitimation von Eigenkapitalzuführungen zur Einhaltung der Restriktionen der Schuldenbremse fußt seit jeher auf einer fiktiven, nur regulativ ermittelten Rendite, die seitens der DB InfraGO in mehreren Jahren nicht

erwirtschaftet und vom Bund nicht eingefordert wurde. Auch aufgrund der zuvor genannten Ziele der Europäischen Kommission in Bezug auf die Trassenpreisgestaltung ist nicht davon auszugehen, dass ein gewinnfreier Betrieb der Schieneninfrastruktur für die zweite Regulierungsperiode in Frage gestellt würde.

Weiterhin greift der Bezug auf die Notwendigkeit einer finanziellen Gegenleistung für die Eigenkapitalzuführungen des Bundes zu kurz, da der Bund durch die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr bereits kurz nach dem Start des geltenden Trassenpreissystems korrigierend durch die Trassenpreisförderung in jährlich dreistelliger Millionenhöhe eingreifen musste. Die weitgehende Umstellung der bundeseigenen Infrastrukturfinanzierung auf Eigenkapitalzuführungen war im geltenden Trassenpreissystem nicht vorgedacht und hätte längst die nun – teilweise – vorgesehene Anpassung des Eisenbahnentgeltregulierung auslösen müssen.

Ein gewinnfreier Betrieb der bundeseigenen Schieneninfrastruktur würde den Konflikt zwischen der (bislang ausschließlich) auf dem Papier existierenden Gemeinwohlorientierung der DB InfraGO und dem weiterhin bestehenden Ziel einer Gewinnausrichtung des Infrastrukturbetriebs auflösen. Damit würde erstmalig eine Gleichbehandlung der Schiene verglichen mit den Bundesfernstraßen und den Wasserstraßen geschaffen, da weder die Bundeswasserstraßenverwaltung noch die Autobahn GmbH des Bundes jemals eine Rendite erwirtschaften sollten.

Aus all diesen Gründen hat der Verband seit vielen Jahren gefordert, den Gewinnanspruch mindestens bis zu einer grundlegenden Neugestaltung des Trassenpreissystems vollständig abzuschaffen und den Eigenkapitalzins auf 0,0 Prozent festzulegen. Sollte der Gesetzgeber diesem Vorschlag nicht folgen, ist hilfsweise darauf hinzuweisen, dass im vorliegenden Gesetzesentwurf konsequenterweise, jedoch im Gegensatz zu einer Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln – keine Unterscheidung zwischen dem Zinssatz für früher eingelegtes, neu hinzugeführtes und etwaig zukünftig zugeführtes Eigenkapital der DB InfraGO getroffen wird. Eine **einheitliche Behandlung des gesamten Eigenkapitals unabhängig vom Zeitpunkt der Zuführung wäre unbedingt zu gewährleisten.**

Essenziell ist, dass das Gesetz in jedem Fall schnellstmöglich in Kraft tritt, um die Trassenpreise ab dem anstehenden Fahrplanwechsel im Dezember wirksam zu dämpfen. Da im Anschluss an das Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes die Trassenpreise durch die Bundesnetzagentur neu festgelegt werden müssen und dazu entweder die Korrektur des Genehmigungsantrages durch die DB InfraGO oder die Aufhebung einer bestehenden Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln in Bezug auf den Gewinnanspruch der DB InfraGO aus Februar 2025 notwendig ist, muss der Gesetzgebungsprozess sehr rasch abgeschlossen werden. Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene leidet derzeit in nicht gekanntem Ausmaß unter der Unsicherheit, in welchem Umfang sich die Trassenpreise als

Kostenbestandteile (mit einem Umfang von bis zu 30 Prozent der Gesamtkosten einer Zugfahrt) im kommenden Jahr ändern.

Mittelfristig ist das seit 2017 geltende Trassenpreissystem grundlegend zu überarbeiten, um Stabilität, Berechenbarkeit und Fairness für alle Akteure zu gewährleisten sowie die verkehrspolitischen Wachstumsziele des Bundes zu unterstützen. Der Auftrag aus dem Koalitionsvertrag zur Reform des Trassenpreissystems ist daher mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht umgesetzt. DIE GÜTERBAHNEN haben vor wenigen Wochen ein [detailliertes Konzeptpapier](#) für ein zukünftiges Trassenpreissystem (DER WEG ZUM GEMEINWOHL-TRASSENPREISSYSTEM) vorgelegt. Im Zentrum des Vorschlags steht die Einführung eines Grenzkostensystems, mehrjährig fixierte Trassenpreise und klare Anreize zur Kosteneffizienz. Eine schnelle Umsetzung der im Koalitionsvertrag angekündigten Reform ist aus unserer Sicht unerlässlich, um den Schienengüterverkehr wieder auf Wachstum auszurichten und die Transportkosten nachhaltig zu senken.

Ansprechpartner:

Oliver Smock

Referent für Eisenbahnpolitik

Tel.: +49 151 65079212

Mail: smock@netzwerk-bahnen.de