



Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Vom totalen Chaos zur Berechenbarkeit: Trassenpreise auf Grenzkostenniveau

**16. Deutscher Nahverkehrstag
Koblenz, 25. Juni 2026**

Nils Lehmann



mofair: Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr



Agenda

1. Grundlagen

Straße vs. Schiene – wofür Trassenpreise? – Anteile der Verkehrsarten –
europäischer Vergleich – AGK-OGK-TPS

2. Entwicklung der Trassenpreise bis jetzt und für 2026

3. Wege aus dem Chaos

Ende der EK-Finanzierung – Absenkung Renditeerwartung –
Trassenpreisförderungen – Übergang zum Grenzkostenprinzip (Entlastung und
Entbürokratisierung) – Preispfad

1. Grundlagen

Schiene vs. Straße: Wer muss was zahlen?

Eisenbahn



- 💰 *jedes EVU aller Verkehrsarten*
- 💰 *auf dem gesamten Netz (alle EIU)*
- 💰 *für jeden gefahrenen Kilometer*
- 💰 *für jede Abstellung & Leerfahrt*
- 💰 *Mindestpreise („MZP“)*

DB InfraGO muss Gewinne erzielen,
(grundsätzlich) Dividende ausschütten

(PKW)/LKW

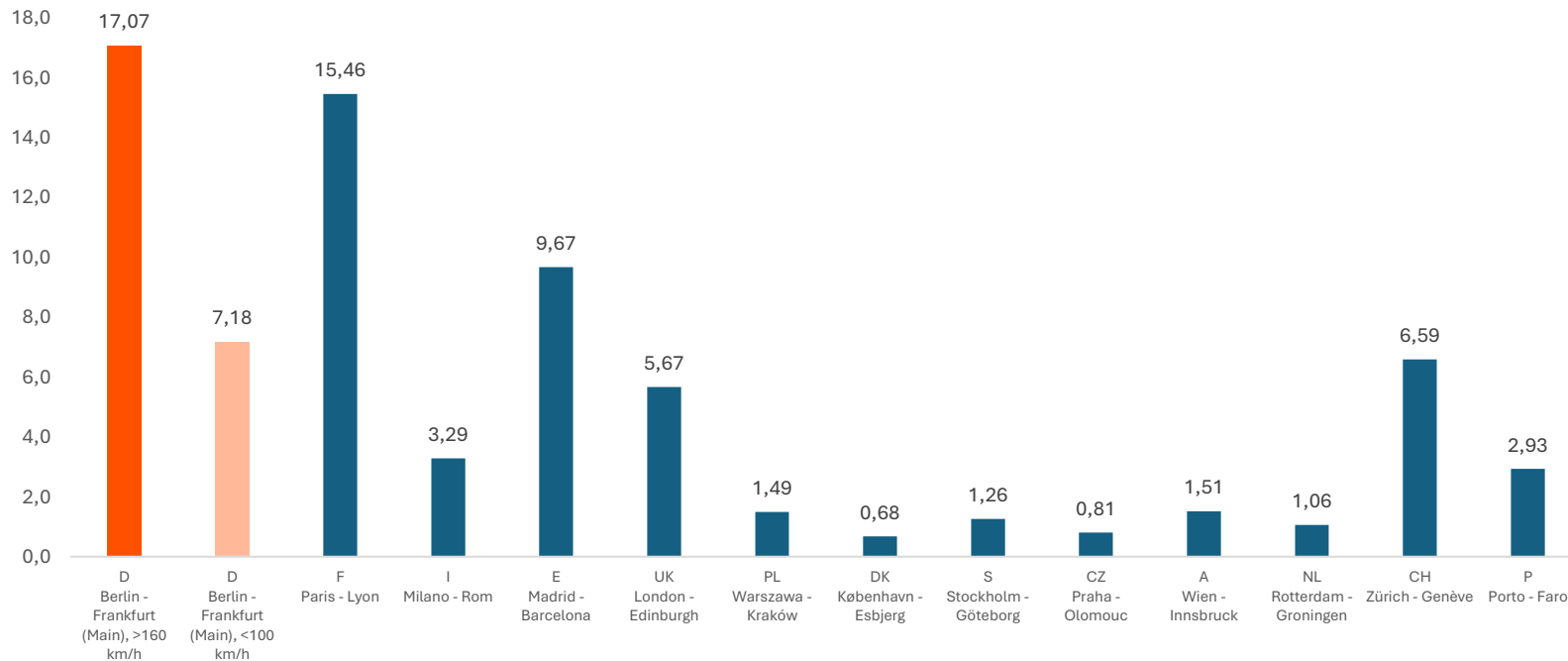


- 💰 *nur Güterverkehr über 3,5 t*
- 💰 *nur auf Autobahnen und gleichgestellten Bundesstraßen*
- 💰 *Abstellung gratis, ggf. Neubau von Parkplätzen*
- 💰 *Höchstpreise*

Autobahn GmbH des Bundes soll
„schwarze Null“ schreiben...

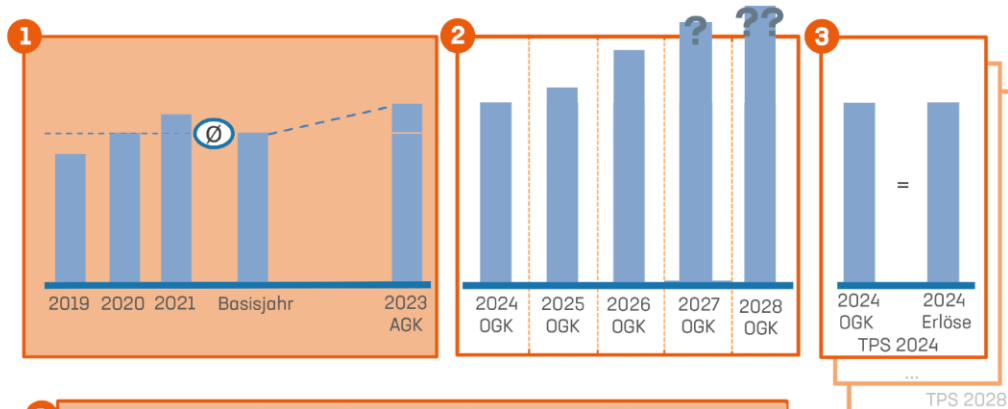
Europäischer Vergleich: Wo steht Deutschland?

Preis pro trkm im SPfV; in Euro



eingeschränkte Vergleichbarkeit; Werte von 2022-25, Quellen: IRG Rail Report, div. Network Statements.

Problematische „Anreizregulierung“ im ERegG



1. Bundesnetzagentur legt vor Beginn einer fünfjährigen Regulierungsperiode das **Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK)** fest.
 - Durchschnittskosten dreier zurückliegender Jahre
 - Preisfortschreibung auf letztes Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode
2. Für jedes einzelne Jahr wird unter Berücksichtigung von
 - Inflationsfaktor und
 - Produktivitätsfaktor
 die **Obergrenze der Gesamtkosten (OGK)** bestimmt.
3. Anhand historischer Verkehrsmengen wird die OGK auf die Verkehrsarten und deren Segmente „verteilt“. Daraus ergibt sich das **Trassenpreissystem (TPS)** für ein einzelnes Jahr.

Was die InfraGO an zusätzlichen Trkm vermarkten kann, ist ihr Gewinn (=Anreiz).

Dabei zu berücksichtigen:

- uKZ **müssen** gedeckt werden
- zuzüglich einer Rendite, „die der Markt tragen kann“ (§ 36 Abs. 2 ERegG)
- absolute und relative Markttragfähigkeit
- Kosten des „Mindestzugangspakets“ (MZP) im Fokus der Betrachtung

2. Preisentwicklung bis jetzt und für 2026

Wie haben sich die Trassenpreise 2018-26 entwickelt?

durchschnittliche Steigerung 2018-24

SPNV	SPFV	SGV	Alle
1,8% (2024: 3%)	3,1%	2,1%	2,2%

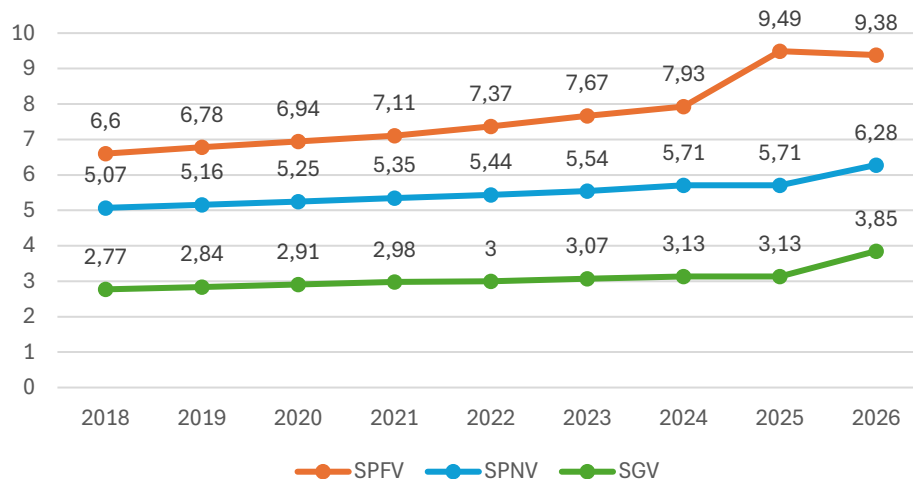
Beschluss TPS 2025 ([BK10-23-0400 E](#)):

SPNV	SPFV	SGV	Alle
0,6% (6,7%)	17,7% (19,7%)	16,2%	6,0% (10,9%)

Gründe für den Sprung 2024/25:

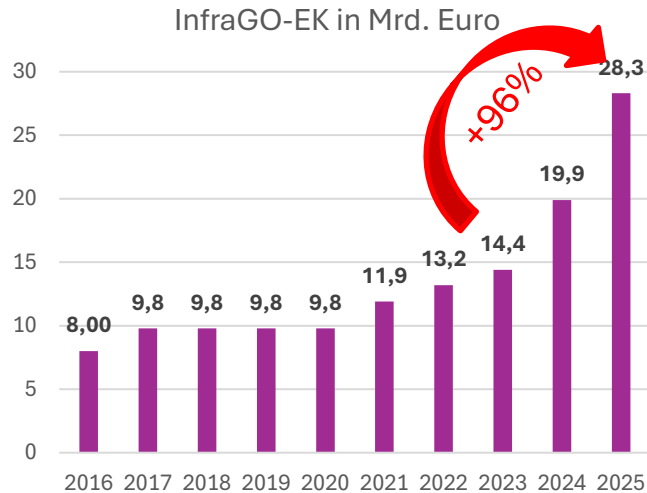
- † Baukostensteigerung +6%
- † Umgliederung Bahnsteigkosten ([WESTbahn-Urteil](#))
- † stärkere Ausschöpfung der OGK wegen (damals noch) *erwarteter* BSWAG-Änderung
- † verschärfend für eigenwirtschaftliche Verkehre:
[Trassenpreisbremse § 37 Abs. 2 ERegG](#) und abgesenkte Förderungen

Trassenpreise im gewichteten Durchschnitt



Der Brandbeschleuniger: Eigenkapitalerhöhungen bei der DB (InfraGO)

- EKE statt Baukostenzuschüsse, um Schuldenbremse *formal* einzuhalten
 - Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) ändert daran – nichts:
 - allein im Jahr 2025 stieg das EK der InfraGO um 42% (8,4 Mrd. Euro)



	bei 20 Mrd. € EKE 2024-26		bei „nur“ 14 Mrd. € EKE 2024-26	
	mit SPNV-Trassenpreisbremse	ohne SPNV-Trassenpreisbremse	mit SPNV-Trassenpreisbremse (3,0%)	ohne SPNV-Trassenpreisbremse (23,5%)
SPNV-Lastfahrt Hessen	6,10	7,31	6,10	7,31
SPNV-Lastfahrt Berlin	7,07	8,46	7,07	8,46
SPFV Nacht	4,33	3,41	3,95	3,04
SPFV Metro Tag <100 km/h	11,03	8,11	9,85	6,93
SPFV Metro Tag >160 km/h			20,45	13,94
SGV Standard	4,61	3,60	4,61	3,60

über das ganze Jahr völlige Unsicherheit!!

TPS 2026: Szenarien Anfang November 2025

Zwei wesentliche Fragen
(damals noch) offen:

❖ Kommt das
Trassenpreisanstiegs-
abmilderungsgesetz?
ja/nein?

⚡ Wie entscheidet der
EuGH zur
Trassenpreisbremse
des
§ 37 Abs. 2 ERegG?
Ist sie
europarechtswidrig
ja/nein?

Modell A:

- OGK bei 7,84 Mrd. Euro
- mit SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+3%
SPFV	+25%
SGV	+25%
Ø über alle	+11%

Modell C:

- OGK bei 7,4 Mrd. Euro
- mit SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+3%
SPFV	+10%
SGV	+14%
Ø über alle	+6%

Modell B:

- OGK bei 7,84 Mrd. Euro
- ohne SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+23%
SPFV	-9%
SGV	±0%
Ø über alle	+12%

Modell D:

- OGK bei 7,4 Mrd. Euro
- ohne SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+23%
SPFV	-28%
SGV	-13%
Ø über alle	+6%

Der Trassenpreiskrimi 2026



Sommer 2024:
BK10-24-0058_E,
InfraGO fordert
8,188 Mrd. €



Oktober 2024:
Bundesnetzagentur
genehmigt
7,382 Mrd. €



Januar 2025:
InfraGO erhält vorm
VG Köln im
Eilverfahren
(weit gehend) Recht



Februar 2025:
Bundesnetzagentur
(BK10-25-0024_E)
genehmigt
7,841 Mrd. €



Sommer 2024:
BSWAG-Novelle
(Möglichkeit der IH-Förderung)
November 2025:
Gesetz zur Abmilderung des
Trassenpreisanstiegs,
EK-Zins auf 1,9%



November 2025:
(BK10-25-0600_E):
InfraGO fordert
9,195 Mrd. €



Dezember 2025:
BNetzA genehmigt
6,991 Mrd. €



bedeutet:

SPNV	+3%
SPFV	-1,2%
SGV	+5,8
Ø	+2,4%



EuGH-Urteil und die Folgen



⚖️ EuGH erklärt ...

- ⚖️ § 37 Abs. 2 ERegG für EU-rechtswidrig...
- ⚖️ ... und schränkt diese Einschätzung nicht ein, d. h. Rechtswidrigkeit ab Einführung im Jahr 2016 (erstmalige Anwendung: TPS 2018)

⚖️ weiteres Verfahren:

- ⚖️ VG Köln setzt Verfahren aus und verweist an BNetzA
- ⚖️ Bundesnetzagentur wird TPS 2025 und 2026 neu bescheiden (**heute** ist ömV! Auch: Heute MPK!)
- ⚖️ Je nach Entscheidung der BNetzA müsste InfraGO ca. 400-800 Mio. Euro p. a. vom SPNV nachträglich erfordern und SGV und SPFV erstatten (vs. ab HJ II/26). Sockelwirksam.
- ⚖️ Umgang mit bisherigen Trassenpreisförderungen?
- ⚖️ Rückabwicklung wird sich bis 2027 hinziehen



„Public Viewing“ in der Geschäftsstelle 19. März 2026

Ein Deal zwischen Bund und Ländern – Wann, wenn nicht jetzt?



Bund muss & will
Trassenpreisreform
umsetzen
(Koa-Vertrag / „Agenda“)



Länder wollen (*brauchen*)
mehr Regionalisierungsmittel
für AMP und *Ausgleich EuGH-
Urteil*



Beide brauchen einander –
RegG und ERegG mit
Zustimmungserfordernis
in Bundestag & Bundesrat



Wege zu den Trassenpreisen 2025-27, HEUTE ömV



1. Neubescheidung der TPSe 2025 ([BK10-26-0046_E](#)) und 2026 ([BK10-26-0047_E](#))

- ☞ Kernfrage: Wie wird die „Markttragfähigkeit“ des SPNV bewertet?
 - ☞ jährliche „Rechenformel“ (plus 1,8 bzw. 3%) ist nach EuGH rechtswidrig
 - ☞ Konstanthalten des SPNV-Anteils an den gesamten Trasseneinnahmen von 2017 – *fixer Deckungsbeitrag*?
 - ☞ einmaliger Ausgleich, danach verfügbare Regionalisierungsmittel als Kalkulationsgrundlage – *Koppelung RegG-Mittel*?

2. erstmalige Festlegung TPS 2027 ([BK10-25-0640_E](#)):

- ☞ noch keine OGK für 2027 ([BK10-25-0059_E](#)) festgelegt:
Instandhaltungsbeitrag des Bundes unklar, weitere offene (Kosten-)Fragen
- ☞ Umgang mit anderen Entgelten (Storno etc.)

3. Wege aus dem Chaos

Lösungen (1): sofortige Beendigung der Eigenkapitalerhöhungen

- Wettbewerbsbahnen mahnen seit dem Beschluss zum Klimaschutzpaket im Herbst 2019(!) an, dass Eigenkapitalerhöhungen...
 - wettbewerblich sehr bedenklich sind
 - wegen Verzinsung und Abschreibung die Trassenpreise treiben
- BM(D)V(I) und DB (Netz/StuS/InfraGO) wollen davon nichts wissen
 - × Es stimme nicht (?!)...
 - ☹ ...und wenn doch, dann merke man es erst in der nächsten Regulierungsperiode (!)
(aber: § 26 Abs. 1 ERegG)
 - ! Ende 2023: Erkenntnis, dass es ein Problem gibt
- seitdem: Arbeit des BM(D)V „mit Hochdruck“ an einer Trassenpreisreform
- trotz SVIK-Steigerung des EK der InfraGO allein 2025 um 42%, in mehreren Tranchen
- ✓ endlich: für den Haushalt 2026 **keine EKE bei der InfraGO mehr** vorgesehen



Lösungen (2):

Absenkung des Renditeanspruchs (auf Null)

- ERegG schreibt (schrieb) in Anlage 4 Abs. 5 u. a. eine „kapitalmarktübliche“ Verzinsung des Kapitals vor
- Bedeutung wächst mit dem Eigenkapital

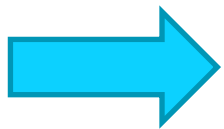
erster logischer Bruch: „Kapitalmarktüblichkeit“ unterstellt, aber Bund fordert (die in der LuFV vorgesehene) Dividende von 650 bzw. 700 Mio. Euro gar nicht ein

- Gesetzentwurf zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes fordert „Mittelwert aus dem risikolosen Zinssatz und dem kapitalmarktüblichen Eigenkapitalzinssatz“ ($\approx$ derzeit EK-Zinssatz i. H. v. 2,2%)
- ✓ Gesetzesbeschluss schreibt 1,9% als *konkreten* Wert fest

zweiter logischer Bruch: Kapitalmarktorientierung bleibt grundsätzlich bestehen, aber Gesetzgeber legt einen **starren** Zinswert fest (Rechtsunsicherheit!)

Lösungen (3): zunächst weiter Trassenpreisförderung(en)

- hohe nominelle Preise, gegen die man „anfordert“, sind grundsätzlich nicht zielführend
- aber:
 - die Effekte aus den Eigenkapitalerhöhungen sind zu gravierend
 - Reform zu komplex, um sie übers Knie zu brechen



- für 2026 (und 2027) weiter Trassenpreisförderungen vorsehen in Abhängigkeit von der Entscheidung des EuGH variabel zwischen den Verkehrsarten
 - BMV „setzt“ Förderrichtlinie für SPFV „aus“ (200 Mio. Euro) – für den SGV bisher nicht?!

Lösungen (4):

Einführung Grenzkostenprinzip (=uKZ)

- 📁 Entlastung der Zugangsberechtigten
(bis zu 40% der Produktionskosten sind Infrastrukturnutzungsentgelte!)
 - 📁 fairerer Wettbewerb zwischen Schiene und Straße (s. o.)
 - 📁 Steuerung des Netzzugangs nur in begründeten Ausnahmefällen über (prohibitive) Trassenpreise
 - 🔊 Einfügen einer echten Qualitäts-/Verfügbarkeitskomponente
 - § Entlastung des Sektors von überbordender Regulierung
 - § uKZ sind klar festzulegen, ggf. einmalig anzupassen (Beispiel Österreich 2021)
 - § Streit über Abschreibungen, Zinssätze etc. betrifft ausschließlich die Vollkostenzuschläge
- Folgende Frage muss politisch entschieden werden, darf nicht verrechtlicht werden:

Wieviele Eisenbahnen
können/wollen/müssen wir uns leisten?

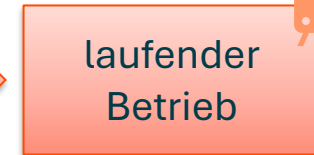
Von einer rechtlich-wirtschaftswissenschaftlichen... ...zu einer (haushalts-)politischen Debatte



VDV Die Verkehrs-
unternehmen

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Bundesverband
SchienenNahverkehr
Wir gestalten Mobilität.



DIE GÜTERBAHNEN
Weil Out auf der Schiene besser ist.

Lösungen (4): Einführung Grenzkostenprinzip – mögliche Haushaltsbelastung

	in Mrd. €	(Zwischen-) Summe, Mrd. €
theoretisch zu finanzieren: Volumen der Vollkostenaufschläge insgesamt (2025)	5,6	
zuzüglich: Preissteigerung über alle Verkehrsarten (+6%)	0,3	5,9
abzüglich:		
- Trassenpreisförderung im SGV (HH 2026)	0,275	5,6
- Trassenpreisförderung im SPFV (HH 2026)	0,20	5,4
- Vollkosten im SPNV (2025+6%)	3,8	1,6
...bleiben zu finanzieren	1,6	
bei einer Neudefinition der uKZ	?, < 1,5	

Quelle: Bundesnetzagentur, eigene Berechnungen & Schätzungen.

Lösungen (5): stabiler Preispfad



Vorbild LKW-Maut



fünfjähriger,
planbarer Preispfad



- bei zu starkem Kostenanstieg
bei der InfraGO „Abpufferung“
durch den Bund



rollierende Fortschreibung



Synchronisierung mit Infraplan und LV InfraGO

Bisherige Umsetzung

	Forderung	Umsetzungsstand
1.	sofortiges Ende der Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur über Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InfraGO AG	für 2025 nicht umgesetzt, aber für 2026
2.	Absenkung des Renditeanspruchs der DB InfraGO auf null	Rendite per Gesetz auf 1,9% festgelegt
3.	befristete Trassenpreisförderung, um Effekte bisheriger Eigenkapitalerhöhungen zu neutralisieren	HH-Mittel für eine (teilweise) Kompensation (grundsätzlich) vorhanden, Umsetzung angesichts EuGH-Urteil offen
4.	Umstellung aller Infrastrukturnutzungsentgelte auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKZ = Grenzkostenprinzip)	wird vom BMV aktiv bekämpft, z. T. mit unlauteren Mitteln (zus. Mittelbedarf läge angeblich bei 6 Milliarden Euro!)
5.	Etablierung eines auf fünf Jahre angelegten, rollierenden Preispfades, synchron zu Infraplan und der LV InfraGO	offen, vermutlich Bereitschaft vorhanden

Zeitplan zur Reform laut BMV im Herbst 2025

„Ziel ist, dass die Reform der Regelungen für die Trassenentgelte zum 01. Januar 2027 abgeschlossen ist.“ (sic!)



inhaltliche Erarbeitung der Reform

- mit der Branche
- bis Ende Quartal I/26

nicht erfolgt!

Erstellung gesetzlicher Grundlagen (v. a. ERegG)

- bis Kabinettsbeschluss
- bis Ende Quartal II/26

seitens BMV nicht mehr gewünscht!

Gesetzesbeschluss

- Bundestag & Bundesrat
- bis Ende Quartal III/26

Umsetzung

- Beschluss OGK und TPS 2027 durch Bundesnetzagentur
- bis Fahrplanwechsel 13. Dezember 2026
- Fristablauf für kostenfreie Stornierungen am 24. August 2026

Arbeit des BMV an der Trassenpreisreform bisher...



Wie man es sich wünscht...

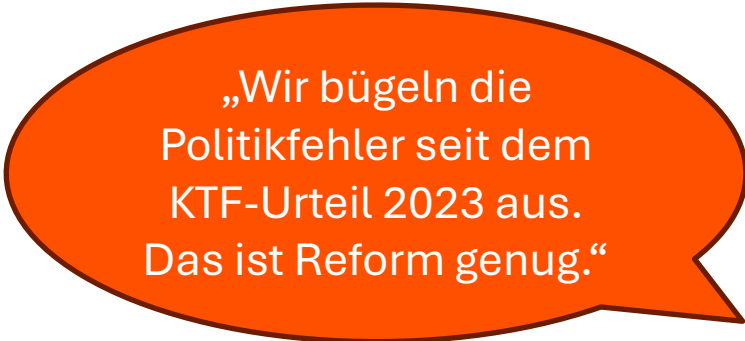


...und wie es ist.

Vorstellungen des BMV...

...Werden mit der Branche nicht breit diskutiert...

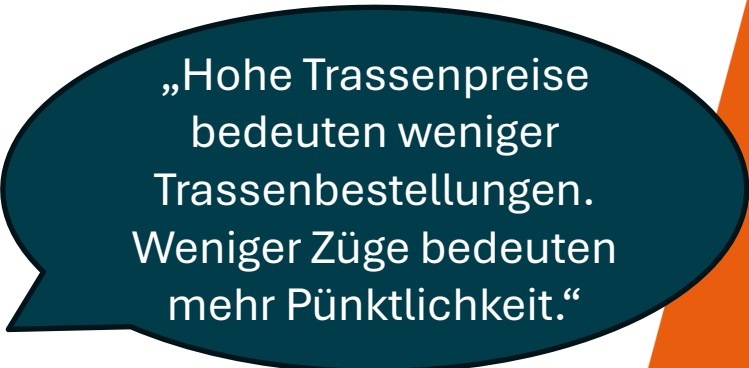
- Es soll (wieder) *keine* Gesetzesänderung geben
– damit so gut wie keine Einflussmöglichkeit des Parlaments (außer über LV InfraGO).
- Das Grenzkostenprinzip (und damit Entbürokratisierung) wird *abgelehnt*.
- Unterm Strich wird *keine* Entlastung des Sektors angestrebt.



„Wir bügeln die Politikfehler seit dem KTF-Urteil 2023 aus. Das ist Reform genug.“



BMV



„Hohe Trassenpreise bedeuten weniger Trassenbestellungen. Weniger Züge bedeuten mehr Pünktlichkeit.“

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Schiene
29



MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Trassenpreise jetzt begrenzen & mittelfristig senken
Elemente einer Reform der Schienenmaut
von mofair e. V.
August 2025

Die Forderungen im Überblick	1
1. Ausgangspunkt Sommer 2025	2
1.1. Infrastrukturfinanzierung über Eigenkapitalerhöhungen der InfraGO AG	3
1.2. Unsicherheit über die Zukunft der Trassenpreisbremse	5
1.3. Auslegungseffekten der EU	6
2. Lösungen	7
2.1. Sofortmaßnahmen	7
2.1.1. sofortige Beendigung der Infrastrukturfinanzierung durch Eigenkapitalerhöhungen (EKE)	7
2.1.2. Absenkung des Renditeanspruchs der RfM	7
2.1.3. als Übergangslösung: Trassenpreisförmung zum Ausgleich der EKE-Effekte	8
2.2. Mittelfristig: grundlegende Reform der Infrastrukturfinanzierungsstelle	8
2.2.1. Übergang zu Grenzkosten als faire Begrenzung im Intermodalen Vergleich	8
2.2.2. Prospekt	9
3. Argumente und Gegenargumente	10
3.1. „Grenzkosten zu teuer“?	10
3.2. „Zahlungsbereitschaften abschätzen“?	11
3.3. „Wir werden sonst der Nachfrage nicht Herr“?	11