

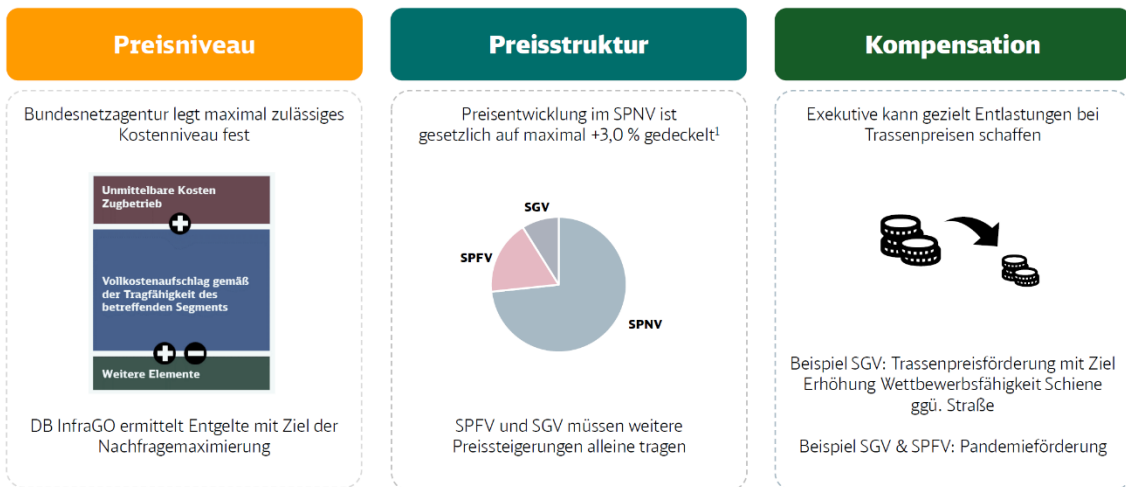


THEMENDIENST

Wie Trassenpreise errechnet und festgelegt werden

(Berlin, 6. November 2024) Die DB InfraGO kalkuliert jährlich die Kosten für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur und errechnet die Entgelte, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für die Nutzung der Trassen zu zahlen sind. Die Anträge reicht das Unternehmen bei der Bundesnetzagentur ein. Die Bundesnetzagentur prüft die Angaben und fällt eine Entscheidung. Diese wird im ersten Quartal 2025 erwartet.

Das Grundprinzip der Entgeltbildung:



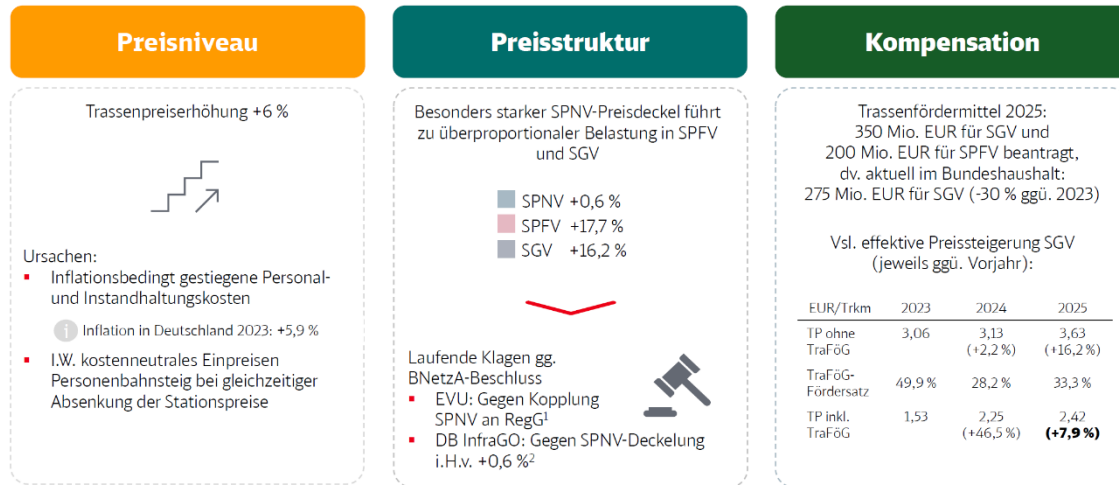
(1) Betrifft auch Stationspreise

Wofür werden Trassenpreise erhoben?

Alle Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung des 33.400 Kilometer umfassenden Streckennetzes, die der Bund nicht finanziert, muss die DB InfraGO über Trassenentgelte decken. Diese „Schienenmaut“ muss von allen Nutzern der Streckeninfrastruktur gezahlt werden. Die Preise werden so kalkuliert, dass auskömmliche Mittel für Unterhaltung und Betrieb des Netzes zur Verfügung stehen. Die Trassenpreiserhebung ist in Deutschland streng reguliert; die Bundesnetzagentur genehmigt die Entgelte.



Recap Trassenpreissystem 2025:



(1) Gegen grds. Entgeltbildung SPNV gem. § 37 (2) ERegG i.V.m. § 5 (3) RegG

(2) Gegen Entkopplung von RegMittel-Entwicklung gem. § 5 Abs. (10) RegG

Was hat die DB InfraGO für das Fahrplanjahr 2025/2026 bei der Bundesnetzagentur beantragt?

Im August/September 2024 hat die DB InfraGO das Stellungnahmeverfahren zu den Nutzungsbedingungen 2026 einschließlich der voraussichtlichen Trassenpreisentgelte durchgeführt. Den Unterrichts- und Entgeltgenehmigungsantrag hat die DB InfraGO Anfang Oktober 2024 gestellt. Der Antrag der DB InfraGO beinhaltet Steigerungen gegenüber 2025: 23,5 Prozent für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), 1,5 Prozent für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sowie 8,5 Prozent für den Schienengüterverkehr (SGV). Das entspricht 16,2 Prozent insgesamt.

Für 2026 müssen vor allem die Effekte aus der Eigenkapitalerhöhung für die DB InfraGO bis 2026 in Höhe von insgesamt bis zu rund 21 Milliarden Euro einschließlich deren Verzinsung einberechnet werden. Zusätzlich sind gestiegene Instandhaltungskosten zu berücksichtigen.

Weshalb sollen die Trassenpreise im Nahverkehr um 23,5 Prozent steigen?

2025 sind die Güterverkehrs- und Fernverkehrsunternehmen überproportional von hohen Trassenpreisen belastet. Diese Unternehmen müssen kompensieren, was an Entgelten aus dem SPNV fehlt. Bereits seit 2018 sind die Trassenentgelte im Schienengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr stärker gestiegen als im Schienenpersonennahverkehr. Denn eine Regelung im Regionalisierungsgesetz begrenzt hier die Entgelterhöhung pauschal auf bisher 1,8 Prozent, ab 2026 um 3,0 Prozent und entkoppelt sie somit von den tatsächlichen Kosten für Unterhaltung und Betrieb. Für 2025 wurde die Steigerung der Trassenpreise im SPNV von der Bundesnetzagentur auf 0,6 Prozent begrenzt.

Dagegen haben die DB InfraGO und eine Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen vor dem Verwaltungsgericht Köln geklagt, weil sie darin einen Verstoß gegen das EU-Recht



sehen. Das Gericht hat dazu mittlerweile den Europäischen Gerichtshof angerufen, eine Entscheidung zu treffen. Das Prinzip der relativen Tragfähigkeit soll eine bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit ermöglichen – tatsächlich verzerrt die Preisbremse für den Nahverkehr den Wettbewerb.

Dass die DB InfraGO trotz Preisbremse für 2026 dennoch plus 23,5 Prozent für den SPNV beantragt, geschieht vor dem Hintergrund dieser Klage: Sollte sich die Deckelung im SPNV als europarechtswidrig erweisen, könnte die derzeitige Kopplung der SPNV-Entgelterhöhung an die jährliche Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel entfallen. Von diesem Szenario geht die DB InfraGO AG aus. 23,5 Prozent entsprechen der tatsächlichen Entwicklung der vom Bund gezahlten Regionalisierungsmittel seit 2018 einschließlich einmaliger Erhöhungen, die bisher außen vor blieben. Nur wenn jetzt die 23,5 Prozent Steigerung beantragt werden, können sie ggf. im Jahr 2026 realisiert werden.

Weshalb sollen die Trassenpreise im Nahverkehr um 23,5 Prozent steigen?

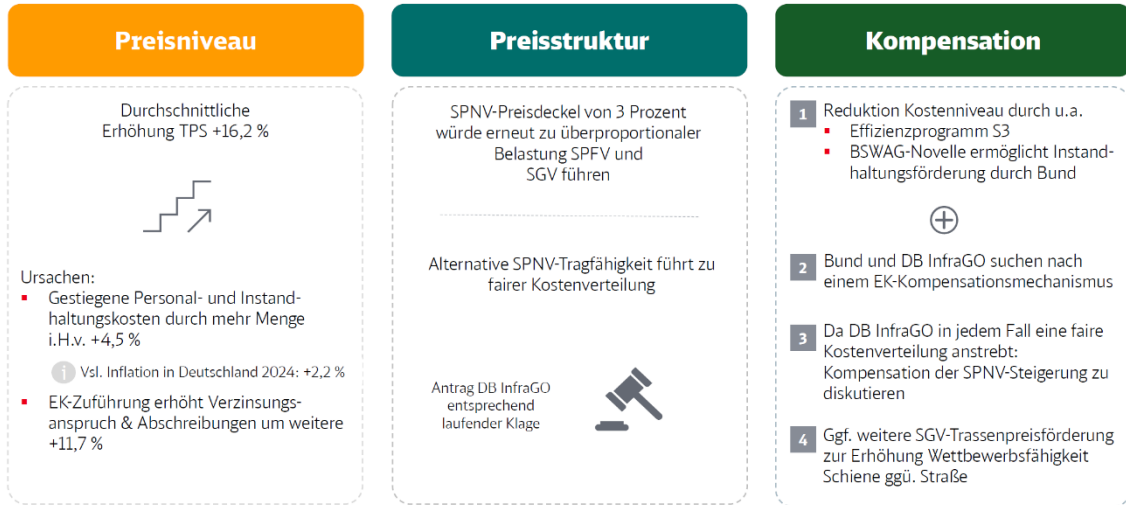
2025 sind die Güterverkehrs- und Fernverkehrsunternehmen überproportional von hohen Trassenpreisen belastet. Diese Unternehmen müssen kompensieren, was an Entgelten aus dem SPNV fehlt. Bereits seit 2018 sind die Trassenentgelte im Schienengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr stärker gestiegen als im Schienenpersonennahverkehr. Denn eine Regelung im Regionalisierungsgesetz begrenzt hier die Entgelterhöhung pauschal auf bisher 1,8 Prozent, ab 2026 um 3,0 Prozent und entkoppelt sie somit von den tatsächlichen Kosten für Unterhaltung und Betrieb. Für 2025 wurde die Steigerung der Trassenpreise im SPNV von der Bundesnetzagentur auf 0,6 Prozent begrenzt.

Dagegen klagen die DB InfraGO und eine Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen vor dem Verwaltungsgericht Köln, weil sie darin einen Verstoß gegen das EU-Recht sehen. Das Prinzip der relativen Tragfähigkeit soll eine bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit ermöglichen – tatsächlich verzerrt die Preisbremse für den Nahverkehr den Wettbewerb.

Dass die DB InfraGO trotz Preisbremse für 2026 dennoch plus 23,5 Prozent für den SPNV beantragt, geschieht vor dem Hintergrund dieser Klage: Sollte sich die Deckelung im SPNV als europarechtswidrig erweisen, könnte die derzeitige Kopplung der SPNV-Entgelterhöhung an die jährliche Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel entfallen. Von diesem Szenario geht die DB InfraGO AG aus. 23,5 Prozent entsprechen der tatsächlichen Entwicklung der vom Bund gezahlten Regionalisierungsmittel seit 2018 einschließlich einmaliger Erhöhungen, die bisher außen vor blieben. Nur wenn jetzt die 23,5 Prozent Steigerung beantragt werden, können sie ggf. im Jahr 2026 realisiert werden.



Ausblick Trassenpreissystem 2026:



Wie an einer Lösung für ein faires und funktionierendes Trassenpreissystem gearbeitet wird

Die zusätzlichen Mittel, die mit der Eigenkapitalerhöhung und den Darlehen zur Verfügung stehen, sind wichtig, um das Schienennetz zu modernisieren. Erstmals wird es deshalb 2024 gelingen, die Überalterung der Infrastruktur zu stoppen.

Klar ist auch: Die Eigenkapitalerhöhung und deren erforderliche Verzinsung sollten die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zusätzlich belasten. Dafür steht die DB mit dem Bund in fortgeschrittenen und vertrauensvollen Gesprächen. Das Ministerium will zeitnah einen konkreten Fahrplan vorlegen, wie gemeinsam mit der Branche und den Bundesländern der Finanzierungsmechanismus der Schieneninfrastruktur in Deutschland zukunftssicher gemacht werden kann. Im Jahr 2026 wird ein „Reset“ der Trassenpreise angestrebt, sodass die Steigerungen bei den Entgelten künftig wieder in für alle Verkehrssegmente vertretbaren Umfängen erfolgen.