

## Stellungnahme

Zum Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes

Kontakt  
**Dr. Bernhard  
Knierim**

Referent für  
Verkehrspolitik &  
Projekte  
030. 246 25 99 - 31  
[bernhard.knierim@  
allianz-pro-schiene.de](mailto:bernhard.knierim@allianz-pro-schiene.de)

Lobbyregisternr.  
R000866

### Grundsätzliche Anmerkungen

Die hohen Trassenpreise verbunden mit mangelnder mittelfristiger Planbarkeit sind momentan ein großes Problem für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die auf dem deutschen Schienennetz fahren. Wir halten eine Reform des Trassenpreissystems daher für dringend erforderlich und sehen dabei folgende Ziele im Mittelpunkt:

- Absenkung des Preisniveaus:** Die Trassenentgelte der Bahnen des Bundes müssen für alle Akteure wirtschaftlich tragbar sein, ohne dass eine Kostenunterdeckung für die DB InfraGO entsteht. Nur so kann die Schiene wettbewerbsfähig zu anderen Verkehrsträgern, insbesondere zur Straße sein und attraktive Beförderungs- und Transportangebote ermöglichen. Dafür sollten sich Trassenpreise am Grenzkostenniveau orientieren.
- Faire Preisstruktur:** Die Lastenverteilung der Infrastruktrentgelte auf bundeseigenen Schienenwegen muss ausgeglichen über alle Verkehrsarten erfolgen. Die Umsetzung der europäischen Vorgaben zur Entgeltbildung muss im Ziel eine faire und für alle Verkehrssegmente tragbare Verteilung sicherstellen.
- Verlässlicher Preispfad:** Die Entwicklung der Trassenentgelte der Bahnen des Bundes muss robust und resilient sein. Infrastruktrentgelte sollten für mindestens fünf Jahre anhand eines verbindlich definierten Preispfades rollierend fortgeschrieben werden und einen Mechanismus enthalten, der auch bei Sonderereignissen Planungssicherheit bietet. Dabei sind für die DB InfraGO wirksame Anreize für einen effizienten Betrieb erforderlich.

Die Reform muss außerdem größtmögliche Rechtssicherheit bieten und zwingend mit dem Europarecht vereinbar sein, damit Planbarkeit für den Markt besteht. Ferner darf es zu keiner deutlichen Verschiebung bei der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten zu Lasten bestehender Verkehre kommen, und der Fortbestand etablierter Taktfahrpläne für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen muss sichergestellt sein.

Im Sinne der skizzierten Forderungen halten wir den vorliegenden Gesetzentwurf, der lediglich den anzusetzende Eigenkapitalzinssatz der tatsächlichen Renditeerwartung des Bundes an die Betreiber der Schienenwege anleichen soll, für unzureichend.

## Anmerkungen im Einzelnen

### 1. Absenkung des Preisniveaus:

Das EU-Recht sieht als Grundprinzip eine Orientierung an den Grenzkosten vor. Aufschläge sind nur dann vorzunehmen, wenn die staatliche Finanzierung die verbleibenden Kosten nicht abdeckt. Vor dem Hintergrund der Ungleichbehandlung der Verkehrsträger bei der Anlastung von Wegekosten wäre eine Annäherung an das Grenzkostenmodell und eine Senkung der bislang in Deutschland erhobenen Aufschläge ein substantieller Fortschritt für die preisliche Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs mit dem bei den Wegekosten bevorzugten Straßenverkehr.

Die EU-Kommission empfiehlt den Nationalstaaten ausdrücklich das Grenzkostenmodell. Eine Absenkung des Trassenpreisniveaus auf die Grenzkosten würde die intermodale Wettbewerbsfähigkeit aller Verkehrsarten auf der Schiene spürbar stärken. Auch aus Sicht der Allianz pro Schiene ist eine Bepreisung auf Basis der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs vorzugswürdig. Dies würde das Preisniveau deutlich absenken. Die aufwändige Feststellung von Markttragfähigkeiten zur Verteilung von Vollkostenaufschlägen könnte entfallen und das Genehmigungsverfahren vor der Bundesnetzagentur so vereinfacht und die Rechtssicherheit ihrer Entscheidungen gestärkt werden.

Vom Bund erfordert das Grenzkostenmodell eine zusätzliche finanzielle Beteiligung von rund 2 Milliarden Euro pro Jahr. Diese zusätzliche Beteiligung darf jedoch nicht zu Lasten des bereits geplanten Investitions- und Instandhaltungsbudgets gehen.

Falls der Bund die Deckungslücke gegenüber den Vollkosten nicht vollständig schließen will oder kann, muss er mit einer Erhöhung der Beiträge der Bundesfinanzierung das Kostenniveau dennoch möglichst weitgehend senken und somit für eine Verringerung der Vollkostenaufschläge sorgen und die Nutzer spürbar entlasten. Dabei ist die finanzielle Leistungsfähigkeit der EVU und der Verkehrsangebote (z.B. Einzelwagenverkehr) zu berücksichtigen. Ein entscheidender Hebel für eine Senkung des Kostenniveaus liegt außerdem in der Art der Bereitstellung der Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur. Während die bisher übliche Form der Infrastrukturfinanzierung durch Baukostenzuschüsse nicht zu einem Anstieg der Trassenpreise führt, ist dies bei der seit einigen Jahren teilweise praktizierten Infrastrukturfinanzierung durch Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InfraGO AG anders. Eigenkapitalerhöhungen führen zu höheren Abschreibungen und Kapitalkosten und somit steigenden Trassenpreisen. Daher sollte der Bund zur Förderung über direkte Zuschüsse (Investitionen und Instandhaltung) zurückkehren – stabil, transparent und nachvollziehbar. Hierfür müssen die gesetzlichen Fördermodalitäten (u.a. Bundesschienenwegeausbaugesetz) konsequent genutzt werden und bedürfen einer höheren Flexibilität. Hilfsweise ist eine indirekte (z.B. Regionalisierungsmittel) bzw. nachgelagerte Förderung denkbar.

### 2. Veränderungsbedarf der Preisstruktur:

Die aktuell bestehende Trassenpreisbremse für den SPNV hat in den vergangenen Jahren zu einer stabilen Entwicklung der Entgelte im SPNV geführt, jedoch die Entgelte für den SPFV und SGV überdurchschnittlich stark steigen lassen. Derzeit sind mehrere Klagen gegen die Trassenpreisbremse vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) anhängig.

Sollte der EuGH die Trassenpreisbremse für rechtswidrig erklären, besteht unmittelbarer Handlungsbedarf für die Weiterentwicklung der regulierungsrechtlichen Rahmenbedingungen, die eine faire Kostenverteilung auf die Verkehrsarten gewährleistet und einzelne Verkehre vor Überbelastungen schützt. Ein unmittelbares Handeln seitens des Gesetzgebers, bereits vor einem EuGH-Urteil, schafft Planungssicherheit bei allen Marktteilnehmern.

In diesem Fall muss festgelegt werden, nach welchem Verfahren und mit welchen Nebenbedingungen die Preisbildung (Ziel: bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes, vgl. § 36 ERegG) festgelegt werden können, die den Anforderungen der Verkehrsarten und den politischen Erwartungen gleichermaßen gerecht werden können. Das Grenzkostenmodell wäre auch für dieses Problem die einfachste Lösung.

### 3. Veränderungsbedarf Preispfad

Im bisherigen System der Trassenpreise mangelt es den Marktteilnehmern an Planungssicherheit, was die weitere Entwicklung der Entgelte angeht. Die Verankerung eines Prozesses zur Etablierung eines stabilen, verlässlichen und marktverträglichen Preispfades für die Entwicklung der Infrastruktrentgelte auf gesetzlicher Basis gewährleistet die Verbindlichkeit der Planung aller Marktteilnehmer. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass Nutzerentgelte, öffentliche Mittel, Kosten, die Leitstrategie des Bundes und das Leistungsniveau passfähig zueinander sind.

Bund und DB InfraGO sollten sich daher auf einen adäquaten und marktverträglichen Preispfad verständigen – orientiert an verkehrspolitischen Zielen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber weniger nachhaltigen Verkehrsträgern – für einen rollierenden 5-Jahres-Zeitraum (ähnlich LKW-Maut). Die Ermittlung eines intermodal wettbewerbsfähigen Preispfads sollte auf Basis der Empfehlung eines externen Gutachtens und unter Einbindung der Branche erfolgen.

Die Festlegung muss gemeinsam mit der Festlegung der Höhe der staatlichen Zuschüsse auf Basis der von der DB InfraGO prognostizierten und vom Bund sowie der zuständigen Regulierungsbehörde bestätigten Kostenentwicklung für den Infrastrukturbetrieb und Instandhaltungsaufwendungen im Rahmen der LV InfraGO erfolgen. Dies beinhaltet verbindliche Vorgaben für den Infrastrukturbetreiber für eine kostenoptimierte Mittelverwendung. Die Verbände der Branche sind frühzeitig bei der LV InfraGO zu konsultieren.

Bei unerwarteten Planabweichungen ist ggf. sukzessive nachzusteuern. Der Bund entscheidet unter Wahrung der wirtschaftlichen Stabilität der DB InfraGO über notwendige Anpassungen, um Deckungslücken zu reduzieren oder zu kompensieren.

Die LV InfraGO sollte mit dem InfraPlan und der Regulierungsperiode synchronisiert und für die kommenden 5 Jahre jährlich rollierend fortgeschrieben werden.

---

#### Kontakt

Dr. Bernhard Knierim

Referent für Verkehrspolitik & Projekte

030. 246 25 99 - 31

[bernhard.knierim@allianz-pro-schiene.de](mailto:bernhard.knierim@allianz-pro-schiene.de)