



Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

zum Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes anlässlich der Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags am 13. Oktober 2025

I. Einleitung

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft dankt dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags für die Einladung zur öffentlichen Anhörung und nimmt im Folgenden Stellung zum Gesetzentwurf.

II. Bewertung

Die EVG begrüßt, dass der Bund die Vorgaben für die Verzinsung des Eigenkapitals im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ändern will. Der Gesetzgeber würde damit künftige Trassenpreissteigerungen begrenzen. Gleichzeitig sorgen die bereits gewährten Eigenkapitalerhöhungen zugunsten der DB InfraGO für einen gegenläufigen Effekt.

Um die derzeit gesetzlich festgelegte Höhe der Eigenkapitalrendite zu erwirtschaften, muss die DB InfraGO die Trassenpreise für die Nutzung des Schienennetzes signifikant erhöhen. Bisher gilt eine



marktübliche Verzinsung als Maßstab zum Festlegen des Eigenkapital-Zinssatzes. Mit dem nun angestrebten Mittelwert aus marktüblicher und risikoloser Verzinsung kann der Anstieg der Trassenpreise zumindest reduziert werden.

Die vorliegende Gesetzesänderung wird allerdings erst im Jahr 2026 ihre Wirkung entfalten. Doch bereits 2025 steigen die Trassenpreise dramatisch an – im Schienengüterverkehr um 16 Prozent und im Schienenpersonenfernverkehr sogar um 18 Prozent.

Trotz der verminderten Eigenkapitalverzinsung drohen auch für 2026 drastische Trassenpreiserhöhungen, denn der Bundeshaushalt 2025 sieht die Rekordsumme von rund 8,5 Milliarden Euro zusätzlichem Eigenkapital für die Deutsche Bahn vor. Durch die enorme Höhe der Eigenkapitalaufstockungen der vergangenen Jahre wird der vorliegende Gesetzentwurf die Trassenpreissteigerung zwar vermindern, aber nicht ausgleichen können.

Fördermaßnahmen und Eigenkapitalerhöhungen des Bundes

In Millionen Euro

	Güterverkehr			Fernverkehr	Infrastruktur
	Trassenpreis-förderung	Anlagenpreis-förderung	Einzelwagen-förderung	Trassenpreis-förderung	Eigenkapital-erhöhung
2021	944 ¹	76	-	1.778 ¹	2.675
2022	380	37	-	597	1.985
2023	374	84	-	126	1.125
2024	229	20	299	0	5.500
2025	275	35	300	105	8.485
2026 ²	265	-	300	200	-

Ursächlich für diese negative Entwicklung ist die umstrittene Schuldenbremse. Mit der Umwandlung

¹ U.a. Ausgleich für Aufrechterhaltung von Verkehren während der Pandemie.

² Regierungsentwurf Bundeshaushalt 2026 vom 28. Juli 2025.



der bislang üblichen Baukostenzuschüsse in Eigenkapitalerhöhungen hat der Haushaltsgesetzgeber die Schuldenbremse zwar umgangen, aber gleichzeitig der Verkehrswende geschadet und den Industriestandort Deutschland geschwächt. Denn die Bahnen werden einen Großteil der vom Bund verursachten Kostensteigerungen an die Kund:innen weitergeben müssen.

- Für die **Industrie** bedeutet dies steigende Transportpreise und somit schlechtere Bedingungen im internationalen Wettbewerb. Viele Industriestandorte in Deutschland sind insbesondere auf den klimaschonenden, aber aufwändigen Einzelwagenverkehr der Bahn angewiesen. Rapide steigende Kosten gefährden dieses wirtschaftlich angeschlagene Geschäftsmodell von DB Cargo weiter. In der Folge droht die Einstellung der Bedienung zahlreicher Standorte. Eigenkapitalerhöhungen und daraus resultierende Trassenpreissteigerungen haben letztendlich also auch negative Folgen für die Beschäftigung bei den Bahnen und in der deutschen Industrie. Zudem würde der Bund sein selbstgesetztes Ziel, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, gefährden.
- Auch die **Reisenden** im Fernverkehr auf der Schiene würden mit empfindlichen Preissteigerungen von voraussichtlich etwa 10 Prozent im Jahr 2025 konfrontiert. Ohne ausreichende Fördermaßnahmen droht 2026 ein noch größerer Preissprung. Darüber hinaus muss mit Angebotsreduzierungen von bis zu 25 Prozent gerechnet werden. Ursächlich sind die steigenden Fixkosten für die Netznutzung, durch die schon ein geringer Nachfragerückgang ganze Verkehrsangebote unwirtschaftlich machen kann.

III. Forderungen

Damit die drastischen Folgen für die Wirtschaft und die Fahrgäste noch abgewendet werden können, muss der Haushaltsgesetzgeber laufende Förderungen für 2026 mit deutlich mehr Mitteln ausstatten:

- Die **Trassenpreisförderung** im Schienengüterverkehr muss von den vorgesehenen 265 Millionen Euro auf mindestens 350 Millionen Euro erhöht werden. Für die im Koalitionsvertrag angestrebte Verkehrsverlagerung wäre sogar eine Halbierung der Trassenpreise mit jährlich 450 Millionen



Euro notwendig.

- Im Schienenpersonenfernverkehr müssen mindestens die im Haushaltsentwurf eingeplanten 200 Millionen Euro **Trassenpreisförderung** gewährt werden. Die verkehrspolitisch gebotene Halbierung der Trassenpreise würde jährlich 800 Millionen Euro erfordern.
- Anstelle teurer Eigenkapitalerhöhungen sollten im Bundeshaushalt wieder günstige **Baukostenzuschüsse** für den Ausbau des Schienennetzes gewährt werden. Diese erzeugen keine Kapitalrendite und vermeiden von vornherein hohe Kosten für die Netznutzung.
- Zur Stabilisierung des industriepolitisch wichtigen Einzelwagenverkehrs muss die entsprechende **Betriebskostenförderung** von derzeit 300 Millionen Euro auf mindestens 350 Millionen steigen.
- Zusätzlich muss die im Haushaltentwurf 2026 ersatzlos gestrichene **Anlagenpreisförderung** im Schienengüterverkehr mit mindestens 50 Millionen Euro fortgeführt und in den Folgejahren auf 100 Millionen Euro erhöht werden. Im Jahr 2023 betrug diese Förderung noch 84 Millionen Euro.

Darüber hinaus sollte der Bund kurzfristig weitere Unterstützungsmaßnahmen ergreifen, indem er:

- die in Deutschland europaweit mit Abstand höchste **Stromsteuer** für Schienenfahrzeuge auf das europarechtlich erlaubte Mindestmaß reduziert und
- grenzüberschreitende Bahnreisen analog zum klimaschädlichen Luftverkehr von der **Mehrwertsteuer** befreit.

Mittelfristig muss der Bund eine grundlegende **Trassenpreisreform** auf den Weg bringen – mit dem Ziel, lediglich die unmittelbaren Kosten einer Zugfahrt zu erheben (Grenzkostenprinzip). Deutschland belastet die Bahnen dagegen als eines der wenigen Länder in Europa mit den Vollkosten. Diese gehen weit über den Verschleiß der Infrastruktur hinaus und belasten letztendlich Reisende und Wirtschaft mit sämtlichen Betriebs- und Verwaltungskosten im staatlichen Schienennetz.