



Redigiertes Wortprotokoll der 10. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 13. Oktober 2025, 12:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 800

Vorsitz: Tarek Al-Wazir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Federführend:
Verkehrsausschuss

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

Berichterstatter:
Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

BT-Drucksache 21/1499

Anlage

Ausschussdrucksache 21(15)28-A-G
Stellungnahmen der Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Baumgartner, Günter Donth, Michael Geissler, Dr. Jonas Jordan, Alexander Kölbl, Daniel Orthey, Harald Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Sassenrath, Carl-Philipp Simon, Björn	Bodin, Leif Erik Frauenpreiß, Christoph Grasse, Adrian Günther, Georg Oest, Florian Ößner, Florian Schreiner, Felix Steineke, Sebastian Stracke, Stephan Tauschwitz, Vivian
AfD	Bochmann, René Giersch, Alexis L. Haise, Lars Henze, Stefan Kneller, Maximilian Wiehle, Wolfgang Zons, Ulrich von	Becker, Carsten Goßner, Hans-Jürgen Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Mayer, Andreas Scheurell, Volker Strauß, Otto
SPD	Cademartori, Isabel Kröber, Martin Reichardt, Truels Troff-Schaffarzyk, Anja Vöpel, Dirk Zierke, Stefan	Kreiser, Dunja Mieves, Matthias David Rützel, Bernd Schwartz, Stefan Zorn, Armand
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Al-Wazir, Tarek Broßart, Victoria Gastel, Matthias Michaelsen, Swantje Henrike	Eckert, Leon Müller, Claudia Slawik, Nyke Verlinden, Dr. Julia
Die Linke	Bosch, Jorrit Pantisano, Luigi Schliesing, David	Beutin, Lorenz Gösta Ramelow, Bodo Zerr, Anne



Liste der Auskunftspersonen (Sachverständige, Interessenvertreter und andere Auskunfts-personen)

Tilman Benzing

Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI), Senior Manager Logistik und Verkehr
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Jens Bergmann

DB InfraGO AG, Vorstand Finanzen und Controlling
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Dr. Andreas Geißler

Allianz pro Schiene e. V. (ApS), Leiter Verkehrspolitik
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Gudrun Grunenberg

BASF SE - ESL/R – Bulk Logistics & Site Services, Kombi-Terminalbeauftragte / Sicherheits-managementsystem-Verantwortliche
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Dr. Michael Lorenz

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA), Leiter des Referats Entgelte für Schienenwege, Serviceeinrichtungen und Dienst-leistungen
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Martin Roggermann

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Gewerkschaftssekretär Verkehrspolitik
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion Die Linke)

Oliver Smock

DIE GÜTERBAHNEN, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE), Referent für Eisen-bahnpolitik
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)



Einziger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

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

BT-Drucksache 21/1499

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, bevor wir in die Tagesordnung eintreten, muss ich Ihnen etwas Trauriges mitteilen. Am letzten Freitag hat uns die Nachricht erreicht, dass am Donnerstag unser früherer Vorsitzender Udo Schiefner plötzlich und unerwartet verstorben ist. Ich will deshalb zu Beginn der Sitzung an ihn erinnern. Er war als Ausschussvorsitzender hochgeachtet und er wurde als Mensch sehr geschätzt. Ich habe am letzten Freitag bei all denen gemerkt, die in der letzten Wahlperiode mit ihm zusammengearbeitet haben, mit welchem Unglauben und Schock sie diese Nachricht aufgenommen haben. Sein viel zu früher Tod bedeutet für alle, die ihn kannten, einen besonders schmerzlichen Verlust. Wir sprechen seiner Familie und seinen Freunden auch im Namen der Mitglieder des Verkehrsausschusses unser herzliches Beileid aus. Ich werde das auch noch einmal in der Sitzung am Mittwoch, wenn der Ausschuss komplett ist, für alle Ausschussmitglieder ermöglichen. Ich bitte Sie, sich zum Gedenken an Udo Schiefner von Ihren Plätzen zu erheben.

Stilles Gedenken

Ich danke Ihnen, dass Sie sich zu Ehren von Udo Schiefner von Ihren Plätzen erhoben haben.

Ich begrüße Sie zur zehnten Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zum Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes auf Bundestagsdrucksache 21/1499. Zu unserer Anhörung darf ich die folgenden Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Tilman Benzing vom Verband der Chemischen Industrie, dort Senior Manager Logistik und Verkehr; Herrn Jens Bergmann, Vorstand Finanzen und Controlling der DB InfraGO AG; Herrn Dr. Andreas Geißler, Leiter Verkehrspolitik bei der Allianz pro Schiene; Frau Gudrun Grunenberg, Kombi-Terminal-Beauftragte und Sicherheits-Management-System-Verantwortliche bei der BASF - ESL/R – Bulk Logistics & Site Services; Herrn Dr. Michael Lorenz von der Bundesnetzagentur,

dort Leiter des Referats Entgelte für Schienenwege, Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen; Herrn Martin Roggermann, Gewerkschaftssekretär für Verkehrspolitik bei der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG und Herrn Oliver Smock, Referent für Eisenbahnpolitik beim Netzwerk Europäischer Eisenbahnen „DIE GÜTERBAHNEN“. Ihnen allen ein herzliches Willkommen! Ich möchte denen, die eine schriftliche Stellungnahme eingereicht haben, ebenfalls besonders herzlich danken. Diese Stellungnahmen wurden als Ausschussdrucksache 21(15)28 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar. Die Anhörung wird nach dem folgenden Verfahren durchgeführt: Die Auskunftspersonen erhalten zu Beginn der Anhörung Gelegenheit zu einem Eingangsstatement von bis zu drei Minuten. An die Eingangsstatements schließen sich mehrere Fragerunden an. In einer Fragerunde steht jeder Fraktion ein Zeitkontingent von maximal fünf Minuten zur Verfügung. Innerhalb dieses Zeitkontingents sind von den Abgeordneten die Fragen zu stellen und von den Auskunftspersonen zu beantworten. Ich bitte die Kolleginnen und Kollegen, jeweils deutlich zu sagen, welche Auskunftspersonen sie befragen. Bitte beachten Sie, dass die fünf Minuten ein Block sind. Je kürzer die Fragen sind, umso länger können die Antworten ausfallen. Sollte nach den Antworten der Auskunftspersonen noch etwas von den fünf Minuten übrig sein, können Nachfragen gestellt werden. Sie können aber auch die gegebenenfalls verbleibende Restzeit dafür verwenden, einer zweiten Auskunftsperson noch eine Frage zu stellen. Obergrenze sind aber in jedem Fall die fünf Minuten. Die Redezeit wird Ihnen als Countdown auf dem Saalmonitor angezeigt. Wir haben für die Anhörung insgesamt zwei Stunden vorgesehen, also bis gegen 14.30 Uhr. Die Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Von der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt und im Internet veröffentlicht. Soweit zu den Formalien.

Wir beginnen dann mit den Eingangsstatements der Auskunftspersonen. Ich rufe Sie in alphabetischer Reihenfolge auf. Ich darf Sie bitten, sich an die Zeitbegrenzung von drei Minuten zu halten. Auch für Sie wird die Redezeit auf dem Monitor angezeigt. Herr Bergmann befindet sich derzeit noch in einem verspäteten Zug und ist uns per Videokonferenz zugeschaltet. Ich würde abweichend von der genannten Reihenfolge Herrn Bergmann vorziehen, damit er sein Eingangsstatement halten kann, bevor



er in den Berliner Hauptbahnhof einfährt. Er wird dann, wenn der Zug angekommen ist, zu uns in die Sitzung kommen und für Fragen zur Verfügung stehen. Herr Bergmann, Sie haben das Wort für drei Minuten.

Jens Bergmann (DB InfraGO): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, zunächst entschuldige ich mich für meine Verspätung. Ich bedanke mich für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Deutsche Bahn begrüßt die Initiative der Bundesregierung, das Niveau der Entgelte für die Nutzung des Schienensystems zu reduzieren. Wir schließen uns auch ausdrücklich der Forderung nach einer Reform des Entgeltsystems an. Dabei muss allerdings die Finanzierung der Infrastruktur insgesamt betrachtet werden, denn das System von Entgelten, Förderungen und Eigenbeiträgen ist heute so komplex, unübersichtlich, ineffizient und in seinen Wechselwirkungen kaum beherrschbar, dass es dringend einer Reform bedarf. Genau an dem Punkt setzt die Kritik am vorliegenden Gesetzentwurf an. Es geht um die Vorgabe zur Bildung der Entgelte für den Betrieb. Mit den Entgelten für die Nutzung des Schienensystems – und das sind regulierte Entgelte – muss die DB InfraGO ihr operatives Geschäft finanzieren, das heißt den Betrieb des Schienennetzes und der Bahnhöfe. Im Rahmen der Entgeltbildung werden und dürfen jedoch keine Risiken, zum Beispiel Kostensteigerungen bei Personal, Energie, Schadensersatzleistungen oder Pönalen, berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist die DB InfraGO vertraglich verpflichtet, bei jedem Bauprojekt anteilig Eigenmittel einzubringen. Sie muss auch vom Bund nicht finanzierte Dinge, wie beispielsweise die Instandhaltungsflotte, Werkstätten, die Ausbildung von Mitarbeitenden oder auch neue IT-Systeme, mit eigenen Mitteln finanzieren. Auch diese werden bei der Entgeltbildung nicht oder nur anteilig berücksichtigt. Die Rendite dient also nicht nur der Erzielung eines Gewinns, sondern vor allem auch der Abdeckung von Risiken und von Kosten, die an anderer Stelle nicht gedeckt sind. Die umfangreichen Bundesmittel aus dem Haushalt bzw. aus dem Sondervermögen dürfen für diese Zwecke explizit nicht eingesetzt werden. Der Gesetzentwurf verkennt auch den Unterschied zwischen Eigenkapitalkosten und Eigenkapitalrendite. Die zulässigen Eigenkapitalkosten werden hier auf dem Niveau festgelegt, das am Ende als Rendite, das heißt nach Abdeckung aller eben genannten

Risiken und Kosten, entstehen soll. So aber können diese angestrebte Rendite und der notwendige Gewinn nicht erreicht werden. Ein Gewinn ist auch in der Infrastruktur kein Selbstzweck, auch nichts, was wir aufs Konto legen. Er ist nämlich gemäß den Regelungen des ERegG und des LuFV-III-Vertrages vollständig an den Bund abzuführen. Man erkennt: Ein Eingriff an einer Stelle hilft nicht. Es gibt aber eine Lösung, nämlich die Förderung von Instandhaltung im Rahmen des dritten Nachtrags zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die noch in diesem Jahr geschlossen werden muss, damit die Mittel aus dem Haushalt und dem Sondervermögen auch abgerufen werden können. In diesem Nachtrag könnten die Effekte aus dem zugeführten Eigenkapital vollständig kompensiert werden. Für 2027 muss es dann das Ziel sein, unter Berücksichtigung der anstehenden Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs ein reformiertes Trassenpreissystem umzusetzen. Daher unsere Bitte, dem Gesetzentwurf in der vorgelegten Fassung nicht zuzustimmen, sondern vielmehr den dritten Nachtrag zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu unterstützen und für das Jahr 2027 eine Änderung des Entgeltsystems schnellstmöglich anzustoßen. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Benzing, bitte sehr!

Tilman Benzing (VCI): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank an alle Abgeordneten für die Einladung. Ich freue mich, dass ich die Perspektive der Nutzer bzw. der Kunden des Schienengüterverkehrs vertreten darf. Die chemische Industrie ist in ihrer Logistik sehr stark auf den Schienengüterverkehr angewiesen. Für den Transport von Produkten und Rohstoffen ist er für uns unverzichtbar. Daher sehen wir die aktuelle Entwicklung der Trassenpreise mit großer Sorge, nicht nur wegen der steigenden Frachtkosten, die unmittelbar bei unseren Mitgliedsunternehmen ankommen, sondern weil sich dadurch auch der Verlagerungsdruck auf die Straße erhöht und letztlich auch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gefährdet wird. Den brauchen wir aber ganz dringend, um unsere Transporte abzuwickeln. Daher halten wir eine Reform des Trassenpreissystems für dringend erforderlich, die einerseits dazu führt, dass die Trassenpreisentwicklung verlässlich und planbar wird, die andererseits aber auch eine deutliche Kostenentlastung für die Nutzer herbeiführt. In die-



sem Sinne ist der vorliegende Gesetzentwurf ein erster Schritt. Das Zinsniveau, das hier angesetzt wird, sollte allerdings noch weiter abgesenkt werden, um eine gemeinwohlorientierte Eisenbahninfrastruktur zu erreichen, die nicht einem Renditeziel unterliegt. Weitere wichtige Maßnahmen, um die Kosten zu senken, sind Baukostenzuschüsse für Ersatz- und Ausbauinvestitionen statt Eigenkapitalerhöhungen für die DB InfraGO, faire Kostenverteilung zwischen den Verkehrsarten, das heißt Abschaffung der Trassenpreisbremse für den Schienengüterverkehr, und schließlich in einer Reform auch die Beschränkung der Nutzerfinanzierung auf die Grenzkosten, denn die aktuelle Finanzierungssystematik, die die Vollkosten in Form von Aufschlägen auf die Nutzer umlegt, ist aus unserer Sicht nicht für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr geeignet. Kurzfristig ist auch erforderlich, die Trassenpreisförderung weiterzuführen und zu erhöhen. Allerdings kann das nur eine Zwischenlösung sein. Es ist auch deshalb so dringend, das Thema „Trassenpreise“ jetzt zu lösen, weil wir im Schienengüterverkehr aktuell genügend andere Herausforderungen haben – Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit usw. –, die einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene im Weg stehen oder im Gegenteil sogar eine Verlagerung in die andere Richtung anreizen. Daher die Bitte an den Bundestag und die Bundesregierung, sehr schnell auch mit der Trassenpreisreform zu beginnen, um einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr zu erreichen, der uns auch in Zukunft ermöglicht, mehr auf der Schiene zu transportieren. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Benzing! Als Nächster ist Herr Dr. Geißler dran.

Dr. Andreas Geißler (ApS): Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zunächst einmal herzlichen Dank für die Gelegenheit, heute zum Thema „Trassenpreise“ und zum aktuellen Gesetzentwurf zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs Stellung nehmen zu dürfen. Wo stehen wir aktuell? Wie Sie alle wissen, steigen die Infrastruktrentgelte für die Nutzung des Bundes schienennetzes derzeit stark an. Bei dieser Entwicklung spielen mehrere Faktoren eine Rolle. Ein ganz wesentlicher Treiber ist die Entscheidung des Bundes, seit 2023 immer größere Teile der Infrastrukturfinanzierung nicht mehr als Baukostenzuschuss zur Verfügung zu stellen, sondern in Form zweckgebundener Eigenkapitalerhöhungen für die Deutsche

Bahn AG. Das führt im Ergebnis zu steigenden Trassenpreisen. Zwei Faktoren wirken dabei zusammen: Einmal der Verzinsungsanspruch auf das eingesetzte Eigenkapital, aber zum anderen zeitversetzt die Abschreibung auf das in die Infrastruktur investierte Eigenkapital. Die hohen und vor allem auch weiter stark steigenden Infrastruktrentgelte sind aktuell ein ganz großes Problem für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, für die Wirtschaftlichkeit ihrer Angebote und für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienennetzes insgesamt. Hinzu kommt die Planungsunsicherheit. Es droht konkret die Reduktion von Verkehrsangeboten auf der Schiene. Dem sollte entgegengewirkt werden. Die Ankündigung im Koalitionsvertrag, eine grundlegende Reform der Trassenpreise durchzuführen, begrüßen wir vor dem Hintergrund ausdrücklich. Der jetzt vorliegende Gesetzentwurf geht auch in eine richtige Richtung, weil er das Ziel verfolgt, den Anstieg der Trassenpreise zumindest zu verlangsamen. Aber ich möchte hier sehr klar sagen: Der vorliegende Gesetzentwurf ist keinesfalls ausreichend, um die beschriebene Problemlage zu lösen. Vor allem stellt er auch keine Reform des Trassenpreissystems dar, die wir aber für dringend notwendig halten. Folgende Punkte sind bei einer solchen Reform aus unserer Sicht zentral. Erstens ist eine deutliche Absenkung der Infrastruktrentgelte nötig, nicht bloß eine Begrenzung des Anstieges. Das bedeutet, dass der Bund einen größeren Anteil der Infrastrukturkosten übernehmen muss. Wir empfehlen ausdrücklich eine Orientierung der Infrastruktrentgelte an den sogenannten unmittelbaren Kosten der Zugfahrt, auch Grenzkosten genannt. Zweitens wäre es ein wichtiges Ziel, die Verteilung auf die Verkehrsarten im Zielzustand ausgewogen zu gestalten. Wir haben aktuell eine gewisse Schieflage, da die Kostensteigerungen vor allem den Fern- und den Güterverkehr treffen. Schließlich sollte das Problem der mangelnden Planbarkeit der Trassenpreisentwicklung angegangen werden. Wir brauchen eine längerfristige, möglichst fünfjährige Vorausschau. Abschließend möchte ich noch sagen: Es ist klar, dass eine solche Reform nicht mehr mit Wirkung für 2026 umgesetzt werden kann. Ziel sollte eine Wirkung ab 2027 sein. Bis dahin brauchen wir eine Überbrückung in Form einer deutlichen Aufstockung der Trassenpreisförderung. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt Frau Grunenberg!



Gudrun Grunenberg (BASF): Sehr geehrter Herr Al-Wazir, sehr geehrte Damen und Herren des Verkehrsausschusses, auch von meiner Seite vielen Dank für die Einladung zu der Anhörung. Mein Name ist Gudrun Grunenberg. Ich arbeite bei der BASF SE in Ludwigshafen und bin für den Bereich Eisenbahn und Kombinierter Verkehr tätig. Ich spreche heute nicht nur für die BASF, sondern für alle Unternehmen, die tagtäglich tausende Güterzüge durch Deutschland bewegen, klimafreundlich, effizient und im Sinne der Transformation unserer Industrie. Doch diese Transformation ist jetzt in Gefahr. Die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr sind in den letzten Jahren massiv gestiegen. Allein im letzten Jahr um 16 Prozent. Für 2026 droht nun, wenn der vorliegende Gesetzentwurf nicht angenommen wird, ein weiterer Anstieg von 35 Prozent mit einem Preis von über fünf Euro pro Trassenkilometer. Das ist nicht nur eine wirtschaftliche Belastung, sondern ein direkter Widerspruch zu den Zielen der Bundesregierung, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dies bedeutet konkret: Unternehmen, die bereits heute klimafreundlich auf die Bahn setzen, werden bestraft. Die Wirtschaftlichkeit der Produktion in Deutschland wird weiter geschwächt, und das in einer Zeit, in der wir ohnehin mit hohen Energiekosten, CO₂-Kosten, Investitionen in die Transformation und Bürokratie im internationalen Wettbewerb stehen. Es fehlen außerdem Mittel in anderen Bereichen, wie zum Beispiel den Kombiverkehr-Terminals. Auch dort droht, wenn die Fördergelder nicht erhöht werden, dass diese Terminals ausfallen. Das wäre für den Schienenverkehr katastrophal. Die Anpassung des Eisenbahnregulierungsgesetzes war ein Schritt in die richtige Richtung, reicht aber bei Weitem nicht aus. Deswegen fordern wir, kurzfristig die Trassenpreisförderung mit der Trassenpreisseigerung zu harmonisieren – das ist ganz wichtig – und hierfür im Bundestag die erforderlichen Mittel bereitzustellen sowie im Zuge der Anpassung des ERegG, den Eigenkapitalzins der DB InfraGO auf das geringstmögliche Niveau zu reduzieren. Wir fordern, die DB InfraGO über Baukostenzuschüsse zu stärken und das Eigenkapital des Bundes in der Gesellschaft nicht weiter zu erhöhen sowie die Trassenpreise regelmäßig für eine Planungsperiode von fünf oder sechs Jahren fortzuschreiben, um Planungssicherheit zu gewährleisten. Mittelfristig wäre eine Absenkung des Trassenpreises auf zwei Euro pro Trassenkilometer für

einen Standardgüterzug sicherzustellen. Außerdem fordern wir eine Erhöhung des Fördertopfes für Umschlagsanlagen im Kombinierten Verkehr von bisher geplanten 90 Millionen Euro auf 120 Millionen Euro bis 2029. Nur so schaffen wir ein wettbewerbsfähiges Umfeld für die Industrie und stärken den klimafreundlichen Schienengüterverkehr nachhaltig. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank, Frau Grunenberg! Als Nächster Herr Dr. Lorenz!

Dr. Michael Lorenz (BNetzA): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Einladung, auch von meiner Seite! Die Bundesnetzagentur begrüßt die im Eisenbahnregulierungsgesetz vorgeschlagenen Änderungen. Der Gesetzentwurf sieht Änderungen in § 26 ERegG und in der Anlage 4 zum ERegG vor. Die Änderungen in § 26 ERegG sind sinnvoll und stärken die Eingriffsrechte der Bundesnetzagentur. Hierdurch wird es der Bundesnetzagentur unter anderem ermöglicht, die Obergrenze der Gesamtkosten bei zusätzlichen Zuwendungen innerhalb einer Regulierungsperiode herabzusetzen. Nun zu Anlage 4: Ein niedriger gesetzlicher Eigenkapitalzinssatz reduziert die Eigenkapitalkosten und führt unter sonst gleichen Bedingungen zu geringeren Trassenpreisen. Die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur werden hierdurch finanziell entlastet und die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene wird gestärkt. Mit Sicherheit können bei der Ermittlung der Eigenkapitalkosten verschiedene Positionen eingenommen werden. Es gibt sowohl Argumente für eine kapitalmarktübliche Eigenkapitalverzinsung mit dem Capital Asset Pricing Model (CAPM) als auch für die Orientierung der Eigenkapitalverzinsung an den Refinanzierungskosten des Bundes. Der Mittelwert zwischen dem risikolosen Zinssatz und dem kapitalmarktüblichen Eigenkapitalzinsatz ist aus Sicht der Bundesnetzagentur ein nachvollziehbarer und pragmatischer Ansatz. Zwar wird der Mittelwertansatz nicht in den Lehrbüchern erwähnt, ist jedoch gegenüber der Vorgabe eines konkreten Renditewertes – z. B. fix 2,0 Prozent – vorzuziehen, da Veränderungen im allgemeinen Zinsniveau weiterhin berücksichtigt werden. Wichtig ist aus unserer Sicht: Das Gesetz sollte schnellstmöglich in Kraft treten – spätestens Anfang November –, damit die Regelungen noch im TPS 26, also ab Mitte Dezember 2025, berücksichtigt werden können. Die zeitnahe Verabschiedung eines Gesetzes



ist notwendig, da das Verwaltungsgericht Köln seine Anordnung im Eilverfahren zur Obergrenze der Gesamtkosten 2026 auf der Grundlage des neuen Gesetzes zunächst noch abändern und reduzieren muss. Anschließend muss die Bundesnetzagentur bis spätestens 13.12.2025 die Trassenpreise auf das TPS 26 genehmigen. Sollte die Gesetzesänderung erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, könnte der reduzierte Eigenkapitalzinssatz voraussichtlich nicht mehr im TPS 26 berücksichtigt werden. Durch eine kurzfristige Verabschiedung des Gesetzes könnten die Nutzer der Schieneninfrastruktur voraussichtlich bereits ab Mitte Dezember finanziell zumindest teilweise entlastet werden. Alternativen zum Mittelwertansatz könnten auch noch später im Rahmen der von Bundesminister Schnieder angekündigten Trassenpreisreform diskutiert werden. Danke!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank! Dann hat Herr Roggermann das Wort.

Martin Roggermann (EVG): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren, die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft dankt Ihnen für die Einladung in den Verkehrsausschuss und die Möglichkeit, zum Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Bund die Eigenkapitalverzinsung im Eisenbahnregulierungsgesetz ändern will. Wir sehen das als einen wichtigen Schritt, um künftige Trassenpreisseigerungen zumindest zu begrenzen. Wir fordern gleichzeitig, dass diese Gesetzesänderung schnell auf den Weg gebracht wird. Allerdings wird die Maßnahme erst ab 2026 wirken und damit leider zu spät, denn die Trassenpreise steigen schon in 2025 zweistellig, im Schienengüterverkehr um 16 Prozent und im Fernverkehr um etwa 18 Prozent. Im Vergleich dazu liegt die allgemeine Preissteigerung im Jahr 2025 bei etwa 2,5 Prozent. Die Ursache liegt vor allem in der massiven Eigenkapitalaufstockung des Bundes bei der InfraGO. Allein 2025 sind dort 8,5 Milliarden Euro vorgesehen. Diese Haushaltspolitik hat fatale Nebenwirkungen für die Preise bei der Eisenbahn und bei den Trassenpreisen. Die festgelegte Eigenkapitalrendite muss nämlich über die Trassenpreise erwirtschaftet werden. Die InfraGO hat nur über die Trassenpreise die Möglichkeit, diese Eigenkapitalkosten wieder zu verdienen. Die Folge sind höhere Kosten im Güterverkehr für die Industrie und bald auch für die Reisenden und ein Rückschritt für die Verkehrswende. In der In-

dustrie bedeuten höhere Trassenpreise auch Wettbewerbsnachteile wegen der Weitergabe der Kosten durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Besonders betroffen ist dort der Einzelwagenverkehr, der mit hohen Verlusten wirtschaftlich bereits sehr angeschlagen ist. Wenn die Trassenpreise weiter steigen, rechnen wir damit, dass weitere Verbindungen eingestellt werden. Das hat auch negative Folgen für die Beschäftigung, nicht nur bei den Bahnen, sondern auch in der Industrie. Schon heute steht fest, dass bis 2030 allein bei DB Cargo etwa 5.000 Stellen abgebaut werden müssen. Wir fordern deshalb erstens eine deutliche Aufstockung der Trassenpreisförderung im Güterverkehr und im Fernverkehr, zweitens Baukostenzuschüsse anstelle von Eigenkapitalerhöhungen im Bundeshaushalt und drittens, dass der Bund weitere unterstützende Maßnahmen bei der Besteuerung vornehmen muss. Schließlich fordern wir eine echte Trassenpreisreform, die sich an den Grenzkosten orientiert und nicht an den Vollkosten, wie sie derzeit in Deutschland erhoben werden. Zwei Dinge sind mir zum Abschluss noch wichtig. Einmal: Der Bund muss ein ganzes Maßnahmenbündel auf den Weg bringen, im Bundeshaushalt und an Fördermaßnahmen. Da wird der vorliegende Gesetzentwurf nicht ausreichen. Das Zweite ist: Wir müssen verstehen, dass die Trassenpreisseigerung kein reines Eisenbahnproblem ist, sondern auch die Industrie betrifft und dort auch die Arbeitsplätze. Deshalb haben wir uns als EVG gemeinsam mit der IG Metall an die Abgeordneten gewandt und eine höhere Trassenpreisförderung gefordert. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Letzter in der Runde ist Herr Smock, bitte!

Oliver Smock (NEE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren, ich bedanke mich ebenfalls für die Gelegenheit, zu dem vorliegenden Gesetzentwurf für die Güterbahnen Stellung nehmen zu dürfen. Ich möchte vorausschicken, dass wir die Initiative des Bundes und des Verkehrsministeriums ausdrücklich schätzen und den Gesetzentwurf befürworten. Es ist lange überfällig, etwas gegen die ausufernden Trassenpreise zu unternehmen, und wir müssen den Gesetzentwurf jetzt schnellstmöglich umsetzen. Zur Wahrheit gehört allerdings auch, dass die vorgesehene Abmilderung zu gering ist, um den drohenden Trassenpreiskollaps aufzuhalten, selbst für 2026. Das Trassenpreissystem in Deutschland ist in den



letzten Jahren gänzlich außer Kontrolle geraten und bedroht damit die Zukunft des Schienengüterverkehrs, der bald nicht länger konkurrenzfähig zur Straße ist. Eine Verlagerung auf die klimafreundliche Schiene wird so unmöglich. Diese Probleme sind leider hausgemacht. Es sind keine europäischen Richtlinien oder externe Krisen, die dafür sorgen, dass die Trassenpreise derart stark steigen, sondern politische Entscheidungen der Vergangenheit. Dazu zählt insbesondere der hohe und stark umstrittene Gewinnanspruch, die Eigenkapitalrendite, die mit den Trassenpreisen von der DB InfraGO eingenommen wird und dabei zu einem sehr hohen Trassenpreisanstieg geführt hat. Ohne die Umsetzung des vorliegenden Gesetzentwurfs sprechen wir von einem möglichen Gewinn von mehr als einer Milliarde Euro pro Jahr, die die DB InfraGO einnehmen könnte. Mit der Absenkung im vorliegenden Entwurf ist es in etwa die Hälfte, noch ungefähr 500 bis 600 Millionen Euro pro Jahr. Das ist immer noch zu hoch, insbesondere bei der schlechten Qualität, die die DB InfraGO aktuell bereitstellt, und sorgt erneut für einen Anstieg um ca. 16 Prozent im Schienengüterverkehr, selbst wenn der Gesetzentwurf so umgesetzt wird. Korrekt wäre es, stattdessen den Gewinnanspruch genauso hoch zu bemessen wie bei den konkurrierenden Verkehrsträgern, nämlich bei exakt null Euro. Weder mit den Bundesstraßen noch mit den Wasserwegen wurde jemals ein Gewinn erwirtschaftet. So würde erstmalig eine Gleichbehandlung aller Verkehrsträger erreicht und die Trassenpreise würden 2026 nicht stärker ansteigen, sondern stabilisiert, und die Planungssicherheit für die Unternehmen würde wiederhergestellt. Auch andere gute Gründe sprechen dafür. Wie Herr Bergmann ausgeführt hat, dient der Gewinnanspruch der DB InfraGO vor allem als Risikopuffer, das heißt als sehr komfortabler Puffer für die eigenen Schlechtleistungen, Schadensersatzzahlungen und unerwartete Preisanstiege. Auch wenn es für Herrn Bergmann natürlich positiv ist, dass dieser Puffer existiert, untergräßt das jeglichen Anreiz für Kosteneffizienz und eine schnelle Verbesserung der Qualität. Die Einnahmen, die so für den Bund generiert werden, stellen einen gewissen haushalterischen Trugschluss dar. Denn während einerseits die Dividende an den Bund abgeführt wird, muss das Geld mit der anderen Hand wieder ausgegeben werden, um die Trassenpreisförderung aufzustocken und die Regionalisierungsmittel zu erhöhen, damit die Trassenpreise

für alle Beteiligten bezahlbar bleiben. Wir bauen hier eine Brücke bis zu einer grundlegenden Reform des Trassenpreissystems, die spätestens bis 2028 kommen muss. Dafür müssen wir aber schauen, dass die Brücke auch bis 2028 hält. Das geht nur, wenn wir den Gewinnanspruch gänzlich abschaffen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Smock! Wir steigen nun in die erste Frage-Antwort-Runde ein. Herrn Bergmann können Sie nicht fragen, er ist gerade vom Hauptbahnhof unterwegs hierher. Als Erster hat Herr Donth das Wort.

Abg. Michael Donth (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine erste Frage geht an Herrn Dr. Lorenz von der Bundesnetzagentur. Könnten Sie erklären, wie sich der abgesenkte Eigenkapitalzins auf die Höhe der Trassenpreise auswirkt und welche Folgen die Erhöhung des Eigenkapitals in diesem Jahr auf die Trassenpreise 2026 hat?

Dr. Michael Lorenz (BNetzA): Sehr gerne, Herr Donth! Es ist erst einmal darauf hinzuweisen, dass wir noch ein laufendes Genehmigungsverfahren haben, das TPS 26. Das Genehmigungsverfahren muss bis Mitte Dezember enden. Daher können natürlich auch im laufenden Verfahren noch verschiedene Sachvorträge kommen, die auch die Beschlusskammer 10 bei der Bundesnetzagentur berücksichtigen muss. Genauso sind die Entscheidungen des Verwaltungsgerichts Köln noch offen. Vor diesem Hintergrund möchte ich schon gerne Aussagen treffen, aber auch die Implikationen, wie die Bandbreiten, nennen. Der aktuelle Antrag der DB InfraGO sieht vor, dass wir eine durchschnittliche Preissteigerung von elf Prozent über alle drei Verkehrsdienste haben. Im Nahverkehr gilt eine Trassenpreisbremse von drei Prozent. Das hätte dann die Implikation, dass der Fernverkehr und der Güterverkehr im Schnitt bei 25 Prozent Preissteigerung liegen. Durch die Gesetzesänderung würde sich die Obergrenze der Gesamtkosten von aktuell rund 7,8 Milliarden Euro um rund 600 Millionen Euro auf 7,2 bis 7,3 Milliarden Euro reduzieren. Wenn das Gesetz in der vorliegenden Form verabschiedet würde, reden wir von einer Preissteigerung über alle drei Verkehrsdienste im Schnitt von sechs bis acht Prozent. Der SPNV ist gedeckelt mit drei Prozent. Fernverkehr und Güterverkehr liegen dann bei 12 bis 17 Prozent. Die Eigenkapitalerhöhungen sind im Vergleich zu Baukostenzuschüssen natürlich nachteilig. Sie führen zu erhöhten Abschreibungen, zu er-



höhten Kapitalkosten. Es sind in den Jahren 2024 und 2025 noch einmal 14 Milliarden Euro der DB an Eigenkapital zugeflossen. Die Eigenkapitalerhöhungen führen zum einen zu zusätzlichen Abschreibungen von insgesamt 400 Millionen Euro, wenn wirklich alles verbaut ist. 14 Milliarden Euro dividiert durch die Nutzungsdauer bei einer linearen Abschreibung von 34 Jahren, ergibt 400 Millionen Euro pro Jahr. Dann kommen die Kapitalkosten hinzu. Die belaufen sich auf 14 Milliarden Euro, multipliziert mit dem Zinssatz, der aktuell bei 2,2 bis 2,3 Prozent liegt, dann sind wir bei ungefähr 320 Millionen Euro. Das macht in Summe 720 Millionen Euro pro Jahr, die die Eigenkapitalerhöhungen von 14 Milliarden Euro ausmachen.

Was ist der Effekt auf den Trassenpreis? Wenn man überlegt, dass wir ungefähr 1,1 bis 1,2 Milliarden Trassenkilometer im Jahr haben, sind die 720 Millionen Euro dividiert durch 1,1 Milliarden Trassenkilometer eine Trassenpreisseigerung durch die Eigenkapitalerhöhungen über alle drei Verkehrsdiene von 65 Cent. Wir haben eine Trassenpreisbremse im Schienengüterverkehr von drei Prozent, da ist der Preis gedeckelt. Wenn man die 720 Millionen Euro auf die Trassenkilometer des Fern- und Güterverkehrs verteilt – das sind ungefähr 430 Millionen Trassenkilometer –, reden wir über eine Preisseigerung von 1,67 Euro im Durchschnitt. Das sind schon größere Änderungen.

Abg. Michael Donth (CDU/CSU): Herzlichen Dank! Ich würde noch Herrn Smock fragen. Vielleicht können Sie noch einmal ganz konkret sagen, wie sich diese drohenden Steigerungen, die ja nicht neu sind, auf das Geschäft Ihrer Mitgliedsunternehmen auswirken? Gibt es Abbestellungen, Rückgänge oder Austritte? Was müssen wir erwarten?

Oliver Smock (NEE): Ganz grundsätzlich steigen die Trassenpreise schon seit vielen Jahren, eigentlich seitdem wir das System haben. In diesem Jahr haben wir erstmalig eine extreme Kostensteigerung von 16,2 Prozent erfahren und wir spüren die Auswirkungen sehr massiv. Vor drei Jahren lag die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr bei einem Rekordhoch von 150 Milliarden Tonnenkilometern. Inzwischen sind wir noch knapp über 130 Milliarden Tonnenkilometern. Das ist nicht ausschließlich auf die Trassenpreise zurückzuführen, aber da sie einen hohen Anteil von ungefähr 15 bis 40 Prozent an den Produktionskosten im Schienengüterverkehr haben, werden sie sicherlich ihren Teil dazu

beigetragen haben. Wir können ähnliche Effekte in verschärfter Form für 2026 erwarten. Zusätzlich zu den drohenden Trassenpreisseigerungen soll die Trassenpreisförderung abgesenkt werden. Die realen Preise steigen dadurch noch stärker und wir haben eine extreme Unsicherheit im System. Man kann sich das ungefähr so vorstellen: Stellen Sie sich vor, Sie kaufen heute ein Auto, erfahren aber erst in sechs Monaten, was das Auto tatsächlich kosten soll. Würden Sie es dann kaufen? Ich glaube nicht. Den Unternehmen geht es genauso. Die haben momentan keine Planungssicherheit und dementsprechend werden auch die Verkehre auf die Straße verlagert.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich begrüße Herrn Bergmann, der inzwischen eingetroffen ist. Als Nächster hat Herr Wiehle das Wort.

Abg. Wolfgang Wiehle (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren, vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, uns heute Rede und Antwort zu stehen. Ich nehme wahr – und das möchte ich vorab kurz beleuchten –, dass die meisten aus unserer Expertenrunde selbst Nutzer der Bahn sind und naturgemäß ein Interesse daran haben, dass die Tassenpreise nicht so hoch sind. Wir als Parlamentarier stehen natürlich auch vor der Frage, die Interessen der Steuerzahler zu vertreten, sodass wir einen Interessenausgleich finden müssen. Aus der Sicht der AfD wäre es für die Steuerzahler gut gewesen, wenn der Bundesrechnungshof heute mit dabei gewesen wäre. Wir hatten das vorgeschlagen, es wurde aber von SPD und Union verhindert. Jetzt sind wir hier in einer öffentlichen Anhörung. Es ist uns wichtig, noch einmal deutlich zu sagen, dass es gut gewesen wäre, wenn der Rechnungshof als unabhängiges Organ in seiner Funktion als Mahner, wenn die Politik zu freigiebig Geld ausgibt, heute hier seinen Platz gehabt hätte. Es geht heute auch darum, wie viel von den Kosten der Eisenbahninfrastruktur von den Nutzern und wie viel vom Steuerzahler getragen wird. Das ist in einem Interessenausgleich abzuwegen, wobei die Politik mit der Eigenkapitalerhöhung – das wurde schon angesprochen –, die mehr oder weniger einen Trassenpreisbooster darstellt, große Fehler gemacht hat. Wir sprechen heute aber nicht nur über die Kapitalrendite und die Renditeerwartung, sondern letztendlich auch über die Trassenpreisreform, die ansteht.

Ich möchte Herrn Dr. Lorenz in der ersten Runde



eine Frage stellen. Sie haben in Ihrer Stellungnahme geschrieben: „*Aufgrund der Staatsnähe der DB InfraGO AG gehen Rating-Agenturen und Banken implizit davon aus, dass der Bund faktisch eine Art informelle Haftungsgarantie für die ‚Eisenbahnen des Bundes‘ übernimmt. Für den Fall eines unabhängigen EIU des Bundes (also ohne Integration in einen Konzern) wäre daher davon auszugehen, dass das Rating dieses EIU nahe am Rating des Bundes läge.*“ Verstehe ich das richtig, dass die heute diskutierte Problematik weitaus unproblematischer wäre, wenn wir eine InfraGO AG in so einer Form hätten und nicht eine, die vom DB-Konzern beherrscht wird und an den Konzern eine Gewinnabführung vornehmen muss? Im Gegensatz dazu wäre es vielleicht günstiger, wenn die Bundesrepublik selbst eine Art Patronatserklärung abgäbe. Für das Infrastrukturunternehmen wäre es dann leichter, günstigere Zinsen zu erwirtschaften, und es müsste dann vielleicht auch eine nicht so hohe Kapitalrendite erbringen.

Dr. Michael Lorenz (BNetzA): Erst einmal steht aktuell im Gesetz, dass eine kapitalmarktübliche Rendite von der Bundesnetzagentur in der Regulierung zu berücksichtigen ist. Die Stellungnahme geht von einer hypothetischen Situation aus, die unterstellt, die DB InfraGO wäre mehr oder weniger wie der Staat und hätte auch die Finanzierungskonditionen wie der Staat. Dann wäre es extrem günstig im Vergleich zu der Situation, wie sie aktuell auch das Gesetz vorsieht, mit der kapitalmarktüblichen Verzinsung. Bei dem in Rede stehenden Ansatz will man einen Mittelweg finden und dem Umstand gerecht werden, dass die Tätigkeit der DB InfraGO nicht kapitalmarktüblich ist, aber auch kein risikoloses Investment darstellt. Im Prinzip ein Mittelweg, den man hier finden will, um diese beiden Perspektiven zusammenzubringen. Herr Bergmann hat es ja gesagt: Es gibt operative Risiken bei der DB InfraGO. Aus deren Sicht ist es nachvollziehbar, dass ihre Situation nicht mit der vergleichbar ist, wenn die Bundesrepublik Deutschland eine Bundesanleihe ausgibt und sich Kapital beschafft. Das sind die verschiedenen Perspektiven und der Mittelweg ist aus unserer Sicht ein vertretbarer, gangbarer Weg.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächster spricht für die SPD-Fraktion Abgeordneter Kröber.

Abg. Martin Kröber (SPD): Ich würde meine erste Frage an Herrn Geißler stellen. Welchen Einfluss

hat Ihrer Meinung nach die aktuelle Höhe der Trassenpreise auf das Angebot? Insbesondere interessiert mich Ihr Blick auf den Schienenpersonenfernverkehr, vielleicht auch in Regionen, die nicht so ein hohes Fahrgastaufkommen haben. Welche Auswirkungen haben die aktuellen Trassenpreise auf den Wettbewerb der Verkehrsträger?

Dr. Andreas Geißler (ApS): Vielen Dank, Herr Kröber! Zunächst gehe ich einmal auf den Fernverkehr ein. Es ist kein Geheimnis, dass es im Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland, der eigenwirtschaftlich operiert, eine ganze Reihe von Verbindungen gibt, die, was die wirtschaftliche Tragfähigkeit angeht, nahe der Nulllinie operieren. Das sind in erster Linie die Fernverkehrsanbindungen jenseits der unmittelbaren Metropolenverbindungen, wo man etwas mehr in die Fläche geht. Das betrifft eine ganze Reihe von Bundesländern. Betroffen ist auch die Anbindung von Urlaubsregionen, wo es heute noch Fernverkehrsanbindungen gibt, die aber für die Eisenbahnverkehrsunternehmen wirtschaftlich schwierig darzustellen sind. Wenn wir diese Trassenpreisseigerungen fortsetzen, die ja schon eingesetzt haben und die sich – die Zahlen sind eben genannt worden – auch in der Zukunft so weiter fortsetzen werden, dann werden weitere Verbindungen auf den Prüfstand kommen, auch das ist kein Geheimnis. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden dann selbst entscheiden müssen, ob sie diese Verbindungen noch aufrechterhalten. Das ist aber natürlich nicht im Sinne einer Angebotsausweitung im Schienenverkehr. Es ist auch kein Anreiz, um Verkehre weiter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Und es wird die entsprechenden Regionen natürlich auch treffen. Das sind einmal die Urlaubsregionen, aber es sind eben auch andere Regionen, auch Hochschulstandorte wie zum Beispiel Jena. Insofern gefährden die Trassenpreise und die unbegrenzte Steigerung der Trassenpreise den Fortbestand dieser Angebote im Schienenpersonenfernverkehr außerhalb der direkten Metropolverbindungen. Ich kann nur noch einmal die Dringlichkeit unterstreichen, hier gegenzusteuern. Der vorliegende Gesetzentwurf ist ein erster Schritt – ich hatte es eben ausgeführt –, aber es muss deutlich mehr passieren, um solche Angebote dauerhaft zu sichern. Von anderen Rednern ist auch schon zu Recht angesprochen worden, dass das Problem aber nicht nur den Schienenpersonenfernverkehr betrifft, sondern sehr stark auch den Schienengüterverkehr. Da haben wir dieselbe Situ-



ation. Es drohen Angebote wegzubrechen mit der Folge, dass der Verkehr dann auf der Straße stattfindet, mit entsprechenden Folgekosten auch für die Gesamtgesellschaft. Das kann es nicht sein.

Abg. Martin Kröber (SPD): Sie haben schon in die Richtung übergeleitet: Ist Ihrer Meinung nach davon auszugehen, dass mit einer weiteren Erhöhung – wenn ich Sie richtig verstanden habe – insbesondere in ländlichen Regionen auch der Fernverkehr wegzubrechen würde und Sie davon ausgehen, dass dann deutlich mehr Menschen – auch weil das die Preisentwicklung hergibt – wieder aufs Auto umsteigen müssen? Dann haben Sie davon gesprochen, dass das andere volkswirtschaftliche Kosten hervorrufen würde. Vielleicht können Sie dazu noch etwas ausführen?

Dr. Andreas Geißler (ApS): Man muss sich ja immer vor Augen halten, dass Verkehr mit sehr vielen Folgekosten verbunden ist. Die Experten sprechen von den externen Kosten des Verkehrs, die nicht von den Nutzern direkt getragen werden, sondern über die verschiedensten Wege auf die Gesamtgesellschaft verlagert werden. Da sind alle Studien schon seit vielen Jahren eindeutig, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene. Für dieselbe Verkehrsleistung verursacht der Verkehr auf der Schiene nur einen Bruchteil der externen Kosten des gleichen Verkehrs auf der Straße. Insofern löst jede Verkehrsverlagerung, die von der Schiene weg auf die Straße führt, auch eine weitere Steigerung der externen Kosten aus, die von der Gesamtgesellschaft getragen werden müssen. Richtig wäre, genau das Gegenteil anzureizen, durch eine Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene – so wie es auch schon seit vielen Jahren ein erklärtes politisches Ziel ist –, die externen Kosten insgesamt zu reduzieren. Insofern wären zusätzliche finanzielle Anstrengungen, die zur Reduktion der Trassenpreise führen, gut investiertes Geld. Vielen Dank!

Vorsitzender: Als Nächster Kollege Gastel für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN!

Abg. Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte vorab sagen: Ich hätte auch gerne jemanden von der Bundesregierung befragt, aber ich werde sicherlich am Mittwoch die Gelegenheit im Verkehrsausschuss haben, diese politischen Fragen zu stellen. Es ist schon ein paar Mal von der Trassenpreisförderung die Rede gewesen, die nur eine Übergangslösung

oder eine Brücke darstellen könne. Dafür gibt es das Instrument aber schon sehr lange. Es wird in der Tat Zeit, dass wir davon wegkommen. Meine Frage an Herrn Benzing vom Verband der chemischen Industrie: Können Sie noch einmal genauer darstellen, inwiefern die jetzige und auch die drohende Entwicklung bei den Trassenpreisen die Verkehre, für die Sie sprechen können, belasten? Lässt sich im Bereich der chemischen Industrie erkennen, dass Verlagerungspotenziale auf die Schiene liegen bleiben, also nicht realisiert werden, wegen des hohen Trassenpreisniveaus? Oder anders gefragt: Wäre das Trassenpreisniveau niedriger, wäre es im Optimalfall auf Grenzkostenniveau, würde dann von der chemischen Industrie mehr Güterverkehr auf der Schiene zu erwarten sein?

Tilman Benzing (VCI): Herr Gastel, vielen Dank für die Frage! Tatsächlich sind die Kosten ein sehr entscheidender Faktor bei der Wahl des Verkehrsträgers. Das ist deshalb so, weil die Schiene im Moment mit vielen Herausforderungen zu kämpfen hat, die allen bekannt sind. Das gilt auch im Güterverkehr. Daher ist der Kostenvorteil, den die Schiene haben muss, entscheidend, damit die Verkehre auf der Schiene bleiben können bzw. dorthin verlagert werden. Wir nutzen in der Chemie alle Sparten des Schienengüterverkehrs, z. B. den kombinierten Verkehr. Dort ist der Kosten-Benchmark Straße ganz klar, da diese Verkehre auf die Straße verlagert werden können. Wenn sie im KV teurer sind, wird die Straße in der Regel allein aus wirtschaftlichen Gründen gewählt. Wir haben Ganzzugverkehre in der Chemie. Ich kenne dazu auch das Beispiel eines Unternehmens, bei dem das aus Kostengründen jetzt auf dem Prüfstand steht. Wir haben den Einzelwagenverkehr, der im Moment generell unter hohem Kostendruck steht. Dazu stellt sich auch die Frage, wie sich das Angebot weiterentwickelt. Wir haben durch den Kostendruck daher Verlagerungen, die bereits stattfinden. Das gilt aber natürlich mit Blick auf die Zukunft ganz genauso. Ich habe auch schon angerissen: Die Herausforderungen, die wir im Schienengüterverkehr haben, was Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Servicequalität betrifft, die im Wesentlichen durch die hohe Bautätigkeit und die Netzprobleme verursacht werden, werden sich so schnell nicht ändern. Daher ist es entscheidend, dass die Kosten runtergehen.



Abg. Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn das Gesetz mit den 2,2 Prozent Verzinsung in Kraft treten würde, wäre dann aus Ihrer Sicht immer noch eine Trassenpreisförderung notwendig? Vorhin war von Verlässlichkeit und der Möglichkeit, kalkulieren zu können, die Rede. Das Beispiel Auto wurde genannt, wo man erst hinterher erfahren würde, was es kostet. Das Problem ist ja auch, dass die Kosten nicht wirklich kalkulierbar sind, da bei Abgabe eines Angebots noch nicht klar ist, wie hoch die Trassenpreisförderung sein wird. Dann kalkuliert man sie ein oder nicht ein oder man weiß nicht, in welcher Höhe man sie realistischerweise einkalkulieren muss. Wie kann man unter diesen Bedingungen da überhaupt kalkulieren?

Tilman Benzing (VCI): Die Trassenpreisförderung kommt noch aus einer Zeit, als die Trassenpreise viel niedriger waren. Da lag sie schon bei 350 Millionen Euro. Wir brauchen sie definitiv unter den aktuellen Bedingungen. Und was die Kalkulierbarkeit betrifft, ist mir auch berichtet worden, dass unsere Unternehmen, die die Transportdienstleistungen in Auftrag geben, auch Schwierigkeiten haben, von den Eisenbahnunternehmen überhaupt Angebote zu bekommen bzw. die zu vergleichen, weil es diese große Unsicherheit gibt, wie man die bisher völlig unbekannte Trassenpreisentwicklung einkalkuliert. Das ist unter solchen Bedingungen schwierig. Wenn man nicht auf die Eisenbahn angewiesen ist, was natürlich auch bei vielen Produkten der Fall ist, dann ist es schwierig, sich für die Eisenbahn zu entscheiden, wenn man bei den Ausschreibungen der Transporte überhaupt nicht kalkulieren kann, während das bei der Straße durchaus der Fall ist. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Letzter in der ersten Runde ist Kollege Bosch für die Fraktion Die Linke.

Abg. Jorrit Bosch (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank für Ihr Kommen und vielen Dank für die Stellungnahmen und den Sachverstand, den Sie heute in diese Debatte einbringen. Die Effekte, die die Trassenpreise haben, wurden heute schon angesprochen: massive Ticketpreisseiterungen für Fahrgäste und eine nicht wettbewerbsfähige Industrie. An diesem ganzen Trassenpreis-Irrsinn lassen sich Teile der Misere der DB AG ganz gut zeigen und auch, wie unzureichend die Regierung mit ihrem Gesetz darauf reagiert. Eine Bahn, die gewinnorientiert agieren soll, kann keine nachhaltige Schieneninfrastruktur zur

Verfügung stellen. Herr Roggermann, erst einmal vielen Dank für Ihr Eingangsstatement. Sie hatten auch über die Kolleginnen und Kollegen bei der DB Cargo gesprochen. Können Sie noch einmal die Auswirkungen auf den Güterverkehr, insbesondere im Hinblick auf die Kolleginnen und Kollegen bei der DB Cargo, darstellen?

Martin Roggermann (EVG): Vielen Dank! Ich hatte es eingangs schon gesagt: Die Trassenpreisseiterungen haben natürlich auch erhebliche Auswirkungen auf die DB Cargo als größtes Güterverkehrsunternehmen in Deutschland, insbesondere auf den Einzelwagenverkehr. Der Einzelwagenverkehr ist ein sehr aufwendiges Geschäftsmodell, auch sehr personalintensiv. DB Cargo ist in Deutschland der größte Anbieter im Einzelwagenverkehr. Etwa 90 Prozent dieser Verkehre werden von DB Cargo gefahren. Industriestandorte werden direkt mit Güterwagen beliefert. Die werden dort abgeholt und hingefahren, Wagengruppen werden gebildet, die Züge müssen zusammenrangiert werden. Das ist alles sehr aufwendig. Und deshalb braucht man auch einen gewissen Personalbestand. DB Cargo hat in den vergangenen Jahren auch aufgrund dieser Kostenstruktur und der Einzelwagenbedienung in der Fläche immer größere wirtschaftliche Schwierigkeiten bekommen. Man muss aber berücksichtigen, dass die Flächenanbindung auch volkswirtschaftliche Vorteile hat. Wir sind jetzt in der Situation, dass bis 2030 bei DB Cargo 5.000 Stellen abgebaut werden sollen. Wir haben als EVG eine Beschäftigungssicherung bis Ende 2027 vereinbart. Das bedeutet, dass die Beschäftigten, die bei DB Cargo ihre Stelle verlieren, in anderen Bereichen der Deutschen Bahn eine Stelle angeboten bekommen. Das ist auch ein Vorteil der integrierten Deutschen Bahn – was häufig kritisiert wird und wo gefordert wird, dass die Bahn zerschlagen werden soll –, dass gerade in Krisenzeiten die Beschäftigten innerhalb der Bahn eine andere Stelle finden.

Abg. Jorrit Bosch (Die Linke): Vielen Dank Herr Roggermann! Ich hätte eine weitere Frage, eher ur-sächlich gefragt. Wir haben diesen starken Anstieg der Trassenpreise. Bei einer Renditeerwartung von 2,2 Prozent gehen wir von einer Erhöhung von ungefähr 14 Milliarden aus. Meine Frage zum Gesetzentwurf: Wie bewerten Sie den realistisch? Was bewirkt er überhaupt, wenn es nur um eine Abmilderung in diesem Bereich geht?

Martin Roggermann (EVG): Man muss realistisch



sagen – das hatte ich im Eingangsstatement schon ausgeführt –, dass die Gesetzesänderung das Trassenpreisproblem nur begrenzt. Wir brauchen eigentlich mehr als nur diese Gesetzesänderung. Es ist ein erster Schritt, der durchaus sinnvoll ist. Aber es braucht sicherlich weitere Schritte. Heute haben wir eine marktgerechte Eigenkapitalverzinsung. Die führt zu den 5,2 Prozent, die bislang gelten. Die Absenkung auf den Durchschnitt zwischen marktgerecht und risikolos führt dann zu 2,2 Prozent, also einer deutlich niedrigen Verzinsung. Der zweite Punkt, der geändert wird, ist, dass Eigenkapital, das in den Vorjahren gewährt wurde, ebenfalls mit dem niedrigeren Eigenkapitalzinssatz verzinst wird. Das ist eine weitere Entlastung. Wir erwarten aber, dass sich die Trassenpreise dadurch etwa in dem Bereich von 2025 entwickeln. Denn die Eigenkapitalerhöhungen kommen stufenweise pro Haushaltsjahr. Wir hatten 2024 5,5 Milliarden Euro, eine enorme Summe. Wir haben 2025 8,5 Milliarden, also einen nochmal größeren Betrag. Die 2025er Eigenkapitalerhöhung wird natürlich im Jahr 2026 wirken. Dadurch kann der vorliegende Gesetzentwurf nur etwas abmildern. Aber durch die Höhe des Eigenkapitals, das dazukommt, werden wir trotzdem weiterhin hohe Trassenpreisseigerungen sehen. Und die Abschreibungen kommen zu der Verzinsung noch hinzu.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann können wir in die zweite Fragerunde einsteigen. Herr Abg. Donth!

Abg. Michael Donth (CDU/CSU): Herzlichen Dank! Frau Grunenberg noch einmal: Es war gerade schon ein Thema beim Verband, aber Sie vertreten ja ein Unternehmen. Welche Folgen erwarten Sie für Ihr Unternehmen hier in Deutschland, wenn es keine deutliche Absenkung der Trassenpreise gibt? Können Sie mir ein ganz konkretes Beispiel von Ludwigshafen aus zu einem großen Kunden schildern? Was kostet das pro Zug und was wird die Folge sein? Können Sie das auf eine Fahrt runterbrechen? Sie sprechen von mehreren Hundert Millionen Euro Belastung. Aber ich hätte es gerne konkret.

Gudrun Grunenberg (BASF): Gerne, Herr Donth! Ich fange mal mit den konkreten Zahlen an. Wenn wir momentan von einem normalen Standard-SGV-Zug mit 3,73 Euro pro Trassenkilometer ausgehen, lägen wir, wenn das Gesetz nicht käme, bei über fünf Euro. Das wären dann zum Beispiel für eine Verbindung zwischen unseren großen Standorten Schwarzheide und Ludwigshafen – das sind unge-

fähr 640 Straßenkilometer – über 400.000 Euro pro Jahr Mehrkosten, nur von dieser Trassenpreisseigerung. Wir haben aber nicht nur den einen Transport, sondern wir haben sehr viele Transporte. Da sind wir im zweistelligen Millionenbereich pro Jahr an Mehrkosten. Wenn ich die Zahlen für 2024 vom Statistischen Bundesamt von 131 Millionen Trassenkilometern nehme, sind wir bei 180 Millionen Euro Mehrkosten pro Jahr auf die ganze deutsche Industrie bezogen. Wenn wir dann noch das Missverhältnis sehen, dass diese Zahlen nicht mit Förderungen kompensiert werden – das heißt, dass die Trassenpreisförderung auch noch sinkt –, haben wir noch weit höhere Zahlen zu verbuchen. Ich habe das mal gerechnet, das sind weit über 200 Millionen Euro pro Jahr für die gesamte deutsche Industrie. Für unseren Verkehr, Schwarzheide, sind es mehr als über eine halbe Million. Das heißt, wenn die Abmilderung nicht kommt, wird das massive Verlagerungen von der Schiene auf die Straße als Auswirkung haben. Das führt in der Folge zu einer massiven Steigerung der Kosten für die verbleibenden EVUs, die auf dem Netzwerk unterwegs sind. Damit wäre die Schiene nicht mehr wettbewerbsfähig. Ich glaube, wir wissen alle, was das für den Industriestandort Deutschland bedeutet. Vielen Dank!

Abg. Michael Donth (CDU/CSU): Dann hätte ich noch eine Frage an Herrn Dr. Lorenz. Könnten Sie uns erklären, wie die Finanzströme zwischen InfraGO, DB AG und dem Bund aussehen bei der Frage der Verzinsung des Eigenkapitals, das der Bund gegeben hat? Wer bekommt diese Zinsen?

Dr. Michael Lorenz (BNetzA): Vielen Dank für die Frage! Die DB InfraGO deckt ihre Kosten einerseits über Trassenentgelte und andererseits über Zuwendungen der öffentlichen Hand. Wir reden im Jahr 2024 über Trassenentgelte in einem Volumen von rund sechs Milliarden Euro. Gemäß dem Geschäftsbericht 2024 hat die DB InfraGO auch Zuschüsse als Cashflow in Höhe von 13,9 Milliarden Euro erhalten, inklusive der Eigenkapitalerhöhung. Wie sieht der Finanzierungskreislauf aus? Die DB InfraGO wird hoffentlich Gewinne machen. Wenn sie Gewinne erzielt, wird der Gewinn über die DB AG in Form einer Dividende an den Bund ausgeschüttet. Diese Gelder, die der Bund erhält, werden dann über die LuFV, das ist dort verankert, wieder zurückgeführt an die Infrastruktur. Wenn die Eigenkapitalrendite abgesenkt würde, wäre erst einmal das



Gewinnerzielungspotenzial der DB InfraGO reduziert. In der Folge würde das natürlich auch die Dividende, die an den Bund abgeführt würde, reduzieren. Auf der einen Seite wäre das eine Entlastung der Nutzer, auf der anderen Seite ist aber auch klar, dass irgendwer das bezahlen muss. Das heißt, es ist auch eine Belastung des Haushalts, vorausgesetzt, das Niveau an Zuschüssen bleibt unverändert. Im Prinzip wird der Nutzer entlastet, der Bundeshaushalt belastet.

Abg. Henning Rehbaum (CDU/CSU): Eine Rückfrage: Wir hatten eine deutliche Anhebung der Lkw-Maut im Dezember 2023. Wie hat sich das denn umgekehrt auf die Auslastung der Bahnen oder auf die Wettbewerbsfähigkeit ausgewirkt?

Dr. Michael Lorenz (BNetzA): Wenn man sich die Zahlen anschaut, die wir von der DB InfraGO vorgelegt bekommen, sieht man schon, dass die Betriebsleistung, wenn man sie mit den letzten Jahren vergleicht, stabil ist. Man sieht keine erdrutschartige Reduktion in der Betriebsleistung.

Vorsitzender: Als Nächster Herr Wiehle für die AfD-Fraktion!

Abg. Wolfgang Wiehle (AfD): Danke! Ich möchte gerne fortfahren, Herr Dr. Lorenz, mit noch einer Frage an Sie. Ich beziehe mich noch einmal auf Ihre schriftliche Stellungnahme. Sie haben dargestellt, dass der gebildete Mittelwert aus den beiden verschiedenen Zinsansätzen es der DB InfraGO AG nach wie vor ermöglicht, „.... *Eigenkapitalkosten zu erwirtschaften, dies jedoch in einem signifikant geringeren Ausmaß. Auch wenn dieser Mittelwertansatz nicht in Lehrbüchern erwähnt wird, ist er [...] vorzuziehen.*“ Das haben Sie auch vorhin so ausgeführt. Jetzt möchte ich auf folgenden Gesichtspunkt eingehen: In anderen Stellungnahmen durften wir lesen, dass vorgeschlagen wird, auch über einen Eigenkapitalzins von null Prozent nachzudenken. Nachdenken kann man natürlich. Das hat aber auch Konsequenzen. Null Prozent sind weniger, als der Bund selbst für Staatsanleihen bezahlen muss, die er z. B. ausgibt, um der Bahn Eigenkapital zu geben. Das sind die Opportunitätskosten dahinter, auch für den Bund. Das erscheint jetzt möglicherweise signifikant, wenn man diesen Zinsspread anschaut, da der Bund auf diese Art und Weise die Bahn wahrscheinlich subventionieren würde. Man kann natürlich politisch sagen, dass man das will. Allerdings stellt sich die Frage, ob das nicht recht-

liche Konsequenzen hat, die Sie wahrscheinlich als Netzagentur im Blick haben. Wie verhält sich das zum deutschen Haushaltrecht und vor allem auch zu unionsrechtlichen Bestimmungen? Würde da ein Konflikt entstehen?

Dr. Michael Lorenz (BNetzA): Fangen wir erst einmal mit dem Thema an, ob das überhaupt für die kommende Netzfahrplanperiode TPS 26 durchsetzbar ist, wenn man dort unterstellen würde, man hätte einen Nullgewinn. Im Eisenbahnregulierungsgebot gibt es eine Vorgabe zur Kostendeckungspflicht. Die Kostendeckungspflicht besagt, dass die DB InfraGO keine Verluste in der Gewinn- und Verlustrechnung erzielen darf, also keine roten Zahlen schreiben darf. Selbst im hypothetischen Fall, man würde auf null Prozent runtergehen, müsste die Be schlusskammer bei der Bundesnetzagentur prüfen, inwieweit das überhaupt vereinbar ist mit dem Kostendeckungsgebot. Wenn man so weit runtergeht, dass eine Nullrendite entsteht, besteht ein klares Risiko, dass mit den Kosten, die vorgetragen wurden, tatsächlich bei der DB InfraGO rote Zahlen geschrieben würden. In Bezug auf die Möglichkeit, zu null Prozent zu finanzieren, muss man Folgendes anmerken: Erstens es ist ein Wirtschaftsunternehmen. Im Grundgesetz ist immer noch bestimmt, dass es ein Wirtschaftsunternehmen ist. Man muss auch sagen, dass nach den Schuldenbremsenvorgaben bei einer finanziellen Transaktion – auch gerade nach den Eurostat-Vorgaben –, auch Mindestrenditeansprüche im Raum stehen, die sich an den Fremdfinanzierungskonditionen des Staates orientieren. Insofern wäre aus unserer Sicht nach diesen haushaltrechtlichen und europarechtlichen Vorgaben zu prüfen, ob es zulässig wäre, dass man tatsächlich unter die Refinanzierungskosten gehen würde.

Abg. Wolfgang Wiehle (AfD): Das heißt also, das würden Sie in so einem Fall als Netzagentur auch tatsächlich prüfen?

Dr. Michael Lorenz (BNetzA): Erst einmal müssten wir natürlich schauen, was das deutsche Gesetz sagt. Das ist der erste Ankerpunkt. Im nächsten Schritt müsste geprüft werden, ob dieses deutsche Gesetz möglicherweise gegen europarechtliche Vorgaben verstößt. Aber das ist natürlich von der Be schlusskammer zu prüfen, inwieweit es möglicherweise Vorgaben gibt, die im offensichtlichen Wi derspruch stehen. Wir haben in § 37 ERegG die Trassenpreisbremse. Das steht aktuell im deutschen



Gesetz. Das VG Köln hat das dem EuGH vorgelegt. Der prüft derzeit, ob es rechtlich möglich ist, eine Vorgabe zu machen, dass die Trassenpreise mit drei Prozent pro Jahr steigen. Insofern ist es schon ein Zusammenspiel zwischen deutschem Gesetz und europarechtlichen Vorgaben, die muss man im Blick behalten, natürlich.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann ist die SPD-Fraktion wieder dran. Herr Abgeordneter Kröber!

Abg. Martin Kröber (SPD): Schön, Herr Bergmann, dass Sie es noch geschafft haben. Es wirkt auch sehr vertrauenswürdig, dass es Bahnvorstände gibt, die selbst Zug fahren. Das war nicht immer so. Sie sprachen davon, dass es aus Ihrer Sicht sehr wichtig ist, noch in diesem Jahr zu einer Instandhaltungsförderung und einem Nachtrag zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu kommen. Welche Auswirkungen auf die Entgelte für das Jahr 2026 hätte es, wenn diese nicht umgesetzt würde, auch im Vergleich zu den Effekten des aktuellen Gesetzentwurfs? Was würde das für die Trassen-nachfrage im Fern- und Güterverkehr bedeuten?

Jens Bergmann (DB InfraGO): Vielen herzlichen Dank! Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, noch mal Entschuldigung für meine Ver-spätung. Ich möchte noch einmal sagen, dass der vorgelegte Gesetzentwurf eben nicht alle Auswirkungen des zugewendeten Eigenkapitals kompen-siert. Das ist mehrfach gesagt worden. Es adressiert nur einen Teil, nämlich die Verzinsung, nicht aber die Abschreibung. Das heißt, wir haben durchaus eine Wirkung auf die Entgelte. Ich nehme mal das Beispiel des Fernverkehrs. Ohne dieses Gesetz und ohne Instandhaltungsförderung lägen wir bei einer Anhebung um 24,6 Prozent. Mit diesem Gesetz lie-gen wir bei 15,5 Prozent. Und mit einer Instandhal-tungsförderung, die auch die Effekte der Abschrei-bung beispielsweise kompensiert, lägen wir bei 2,6 Prozent. Das ist ein signifikanter Unterschied. Im Entgeltantrag, den wir gestellt haben – wir reden ja hier über die Kalkulationsgrundlagen –, haben wir auf das neu zugeführte Eigenkapital bereits nur 2,2 Prozent berücksichtigt. Für das alte Eigenkapital, das es schon gab, ist es noch die hohe Verzinsung. Sie sehen, dieser Gesetzentwurf allein löst das Pro-blème nicht. Es bleibt bei signifikanten Steigerun-gen. Wir erwarten, dass Fernverkehr und Güterver-kehr – ohne dass ich für die Kollegen im Einzelnen sprechen könnte – sicherlich bei Preissteigerungen im zweistelligen Bereich ihre Verkehre überdenken

müssen. Das gilt nicht zuletzt für die Kunden, die hinten dranhängen. Um die geht es am Ende, ob sie ihre Güter mit uns transportieren, ob die Menschen mit uns fahren.

Abg. Martin Kröber (SPD): Wenn das Angebot re-duziert wird, sinken logischerweise auch die Ge-samteinnahmen. Das heißt, irgendwann befinden wir uns in einer Spirale, in der sich die Preise ganz grundsätzlich erhöhen. Verstehe ich das richtig? Sie haben eben mehrfach darauf hingewiesen, dass die preisdämpfenden Maßnahmen nicht das zu sein scheinen, was das Gesetz verspricht. Können Sie das vielleicht näher erläutern?

Jens Bergmann (DB InfraGO): Die Preissteigerung im kommenden Jahr setzt sich im Wesentlichen aus den Effekten des zugeführten Eigenkapitals – das sind die Renditeanforderung und die Abschreibung auf die investierten Mittel – zusammen. Dabei ist die Abschreibung höher als die Rendite. Die Ab-schreibung liegt bei etwa 3,3 Prozent pro Jahr auf das investierte Volumen, die Eigenkapitalverzin-sung bei 2,2. Insofern hat die Abschreibung den hö-heren Effekt. Ich will noch einmal in die Runde sa-gen: Alles, was Sie sagen, ist richtig. Der Trassen-preisanstieg ist viel zu hoch. Das ist keine Frage. Das liegt aber auch daran, dass durch die Nahver-kehrsbremse die Effekte aus dem Eigenkapital aus-schließlich auf den Fern- und Güterverkehr verteilt werden dürfen. Das heißt, im Nahverkehr haben wir eine Steigerung um drei Prozent, in den ande-ren Verkehrsarten eben im zweistelligen Bereich. Deshalb setzt aus meiner Sicht der Gesetzentwurf nur bei einem kleinen Teilbereich an. Er entfaltet damit nicht die Wirkung, die eigentlich notwendig wäre, um für die Kunden im nächsten Jahr eine an-gemessene Preisentwicklung sicherstellen zu kön-nen. Eine Instandhaltungsförderung ist der einzige Bereich, in dem die Infrastruktur kostenmäßig ent-lastet werden kann. Das ist nämlich nach BSWAG die einzige zulässige Förderung in unsere Richtung. Durch die Instandhaltungsförderung, die im Übri-gen auch im Bundeshaushalt 2025 enthalten ist und auch im Regierungsentwurf 2026 der Höhe nach enthalten ist, könnte man diese Effekte voll-ständig herausnehmen. Aber worauf ich hinaus-wollte, ist, dass die 2,2 Prozent an einer ganz ande-ren Stelle ansetzen. Sie entlasten letztendlich nicht die Kosten der Infrastruktur, sondern die Rendi-teerwartung, die aber gebraucht wird, um ansonsten nicht refinanzierte Kosten zu decken. Ich hoffe,



das war halbwegs verständlich.

Vorsitzender: Vielen Dank! Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Herr Abgeordneter Gastel!

Abg. Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke! Herr Bergmann, auch ich richte mich mit meiner Frage an Sie. Ich bitte Sie, den Weg der Trassenentgelte, die bei der InfraGO eingehen, darzustellen. Wo geht das Geld ein und welchen Weg nimmt es dann? Nehmen wir an, Sie vereinnahmen 100 Euro an Trassenentgelten, wie viel bleibt in der Holding hängen? Wie viel bleibt am Ende tatsächlich bei InfraGO für die Infrastruktur übrig?

Jens Bergmann (DB InfraGO): Die Trassenentgelte werden ausschließlich durch die DB InfraGO vereinnahmt. Damit decken wir unsere operativen Kosten. Der Konzern erhält nur insofern Mittel von der InfraGO, als er Leistungen für sie erbringt, beispielsweise Einkaufsleistungen, Personalrekrutierung, auf Basis von internen Leistungsverrechnungen. Das wird auch mit operativen Kosten gedeckt. Insofern werden auch Konzernfunktionen mit diesen Mitteln gedeckt, aber nur insoweit, als sie Leistungen für die InfraGO darstellen, die wir ansonsten selbst erbringen müssten. Es wurde eben schon gesagt: Der Gewinn der Infrastruktur muss nach den Vorgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes bzw. der LuFV III vollständig an den Bund abgeführt werden. Alternativ darf er in der InfraGO verbleiben, aber er darf nicht im Konzern verbleiben. Von den 100 Euro kommen auch 100 Euro bei uns an.

Abg. Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das habe ich ehrlich gesagt nicht verstanden. Wenn die Holding für Leistungen, die sie erbringt, etwas bekommt, dann können ja nicht 100 Euro bei Ihnen verbleiben von den Einnahmen aus 100 Euro.

Jens Bergmann (DB InfraGO): Die genaue Zahl des Leistungsumfangs, den der Konzern für uns erbringt, habe ich jetzt nicht parat. Die Konzernumlage ist ein kleiner dreistelliger Millionenbetrag, 120 Millionen Euro in etwa. Das sind Leistungen, die wir ansonsten selbst erbringen müssten, Personalrekrutierung beispielsweise. Wenn wir einkaufen, gibt es einen Konzerneinkauf, z. B. für Infrastrukturgüter. Das findet auf Basis von Leistungsvereinbarungen statt. Insofern haben Sie recht, dieser Teil geht in den Konzern, aber für klar definierte Leistungen.

Abg. Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Ich habe noch eine Frage an Herrn Dr. Lorenz von der Bundesnetzagentur. Wenn wir dieses Gesetz in Kraft setzen würden, mit der Begrenzung auf die 2,2 Prozent Verzinsung, können Sie da einen Vergleich liefern, wo wir dann bei den Trassenpreisen im EU-Vergleich liegen? Wie deutlich liegen wir darüber? Sind wir in der Mitte, in der oberen Mitte, im oberen Drittel? Könnten Sie da eine Einordnung vornehmen?

Dr. Michael Lorenz (BNetzA): Herr Gastel, sehr gerne! Zum Trassenpreisniveau im europäischen Vergleich gibt es regelmäßig Untersuchungen einer Regulierungsgruppe, von IRG Rail. Ich kann mich nur auf Daten aus 2023 beziehen, das sind die letzten Daten, die mir vorliegen. Beim SGV ergibt sich bei immerhin 29 analysierten Ländern ein Durchschnittspreis von 2,83 Euro. Wir lagen 2023 bei 3,08 Euro im SGV, wohlgemerkt vor Trassenpreisförderung. Wenn man die Trassenpreisförderung noch abzieht, waren wir 2023 deutlich niedriger, da lagen wir im Schnitt bei einem Wert von 1,30 Euro. Im Jahr 2024 blieb das relativ unverändert, da gab es eine Steigerung von gut 2 Prozent. Im Jahr 2025 waren es dann 16 Prozent und jetzt steht beim aktuellen Antrag eine Preissteigerung von 25 Prozent im Raum. Wenn man unterstellt, dass die anderen Länder nicht gleichermaßen nachgezogen haben, kommen wir jetzt schon eher in den Bereich, zumindest vor der Trassenpreisförderung, wo wir deutlich über dem Durchschnitt liegen. Nach Abzug der Trassenpreisförderung liegen wir aber aktuell noch deutlich darunter. Im Personenverkehr haben wir einen Preis von durchschnittlich 5,60 Euro und in Deutschland hatten wir damals einen Preis von 5,93 Euro. Da waren wir leicht drüber. An der Stelle sieht man: Die Trassenpreise im SGV liegen nach Trassenpreisförderung etwas unter dem Schnitt, ohne Trassenpreisförderung ein wenig darüber. Im Personenverkehr sind wir leicht über dem Durchschnitt. Es gibt andere Länder, wie zum Beispiel Frankreich, da gibt es noch deutlich höhere Preise im Personenverkehr als in Deutschland. Das sage ich nur zur groben Einordnung.

Abg. Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Noch eine Bitte: Wenn man jetzt die letzten Daten von 2023 hat, vielleicht kann die Bundesnetzagentur schauen, dass man an aktuellere Vergleichswerte kommt, damit wir wissen, worüber wir reden. Das wäre sehr hilfreich.



Vorsitzender: Letzter in der zweiten Runde, für die Fraktion Die Linke, Herr Abgeordneter Bosch!

Abg. Jorrit Bosch (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Frage richtet sich noch einmal an Herrn Roggermann. Wir hatten jetzt schon einvernehmlich herausgefunden, dass die Abmilderung allein nicht reichen würde. Eine Frage eher mit Blick auf die Zukunft: Was wären denn erste konkrete Schritte für eine spürbare Verbesserung?

Martin Roggermann (EVG): Wir haben mit der vorhandenen Trassenpreisförderung ein Instrument, das wir eigentlich weiter nutzen sollten. Nehmen wir jetzt mal den Schienengüterverkehr: Die Trassenpreisförderung ist 2018 auf den Weg gebracht worden, mit dem Ziel, die Trassenpreise zu halbieren. Damals waren das 350 Millionen Euro. Wir sind heute sehr weit davon entfernt. Wir haben im Bundeshaushalt 2025 275 Millionen Euro Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr. Für 2026 sind im Regierungsentwurf für den Haushalt noch mal zehn Millionen Euro weniger vorgesehen. Dort verläuft die Trassenpreisförderung genau entgegengesetzt zur Trassenpreisentwicklung. Wir haben galoppierende Trassenpreise. Wir haben aber eine relativ niedrige Trassenpreisförderung, die 2026 sogar noch abgesenkt werden soll. Wir fordern, dass es mindestens die 350 Millionen wieder gibt, die heute nicht mal mehr einer Trassenpreishalbierung entsprechen würden, was aber zumindest zum Teil den Trassenpreisanstieg kompensieren würde. Für den Personenfernverkehr brauchen wir mindestens 200 Millionen Euro. Der Bund hat im Regierungsentwurf schon diese Summe eingesetzt. Die hätten wir eigentlich schon 2025 gebraucht, um die Trassenpreissteigerung abzufangen. Wir brauchen sicherlich auch eine höhere Einzelwagenverkehrsförderung. Da gibt es 300 Millionen. Wir fordern mindestens 350 Millionen, um die steigenden Kosten aufzufangen. Ansonsten brauchen wir sicherlich auch eine Reform der Einzelwagenförderung. Das Problem bei der Einzelwagenförderung ist, dass dort auch Züge in den Genuss der Förderung kommen, die eigentlich keine echten Einzelwagenverkehre sind. Ich habe vorhin schon gesagt: DB Cargo fährt etwa 90 Prozent der Einzelwagenverkehre, bekommt aber nur etwa 60 Prozent der Einzelwagenförderung. Im Grunde können auch halbe Ganzzüge gefördert werden. Das ist ein weiterer Reformschritt, der sicherlich kommen muss. Wir stehen auch vor einem Auslaufen der

Anlagenpreisförderung. Die ist im Haushalt 2026 nicht mehr vorgesehen. Wir fordern, dass die Anlagenpreisförderung, die im Grunde Rangierkosten fördert und somit den aufwendigen Einzelwagenverkehr mit viel Rangieraufwand unterstützt, wieder mit mindestens 50 Millionen Euro im ersten Jahr einsteigt und dann auf 100 Millionen wächst. Das wären Maßnahmen, die im Bereich der Förderung getroffen werden müssten.

Im Haushalt muss man weggehen von diesem relativ neuen Weg der Eigenkapitalgewährung. Es gab auch schon in früheren Jahren Eigenkapitalerhöhungen, die lagen aber immer im Bereich von 1 bis 2,5 Milliarden Euro pro Jahr. Mit den starken Erhöhungen 2024 und 2025, insgesamt 14 Milliarden, sind wir in einen Bereich gekommen, der sehr schädlich für die Trassenpreise ist. Ich glaube, wir müssen wieder zurück zu den Baukostenzuschüssen, da das die günstigste Finanzierungslösung für die Schiene ist. Der Grund, warum die Haushälter das so gemacht haben, war die Schuldenbremse. Eigenkapital ist nicht schuldenbremsenrelevant als finanzielle Transaktion, Baukostenzuschüsse aber schon. Man hat ein haushaltspolitisches Problem gelöst, aber ein verkehrs- und industrie-politisches Problem geschaffen. Davon müssen wir weg, mit den Fördermaßnahmen, die ich genannt habe, und der Rückkehr zu den Baukostenzuschüssen.

Abg. Jorrit Bosch (Die Linke): Sie haben jetzt viel über die Förderung gesprochen. Ich habe herausgehört, dass aus Sicht der EVG eine grundsätzliche Trassenpreisreform notwendig ist. Könnten Sie zur Position der EVG noch etwas ausführen?

Martin Roggermann (EVG): Wir haben heute in Deutschland das System der Vollkostenfinanzierung bei den Trassenpreisen. Das heißt, die Schienennutzer zahlen einen sehr hohen Teil der Kosten des Netzbetreibers. Es gibt andere Ansätze, eher in Richtung Grenzkosten. Das sind die unmittelbaren Kosten, die ein Zug verursacht, wenn er die Infrastruktur benutzt. Und es gibt Länder mit einem Mix daraus, die geringere Aufschläge auf die Trassenpreise legen als in Deutschland.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir beginnen mit der dritten Runde. Für die Fraktion der CDU/CSU, Herr Abgeordneter Donth!

Abg. Michael Donth (CDU/CSU): Ich beginne mit Herrn Smock. Wie wirkt sich die aktuelle Preisstruktur auf die Wettbewerbsfähigkeit im Schienen-



güterverkehr im Vergleich mit den anderen Verkehrsarten aus, vor allem mit der Straße? Ist das für die Unternehmen tatsächlich der schlimmste Punkt? Oder sind nicht Verspätungen, Baumaßnahmen oder Engpässe mindestens so wichtig oder sogar noch schlimmer?

Oliver Smock (NEE): Vielen Dank für die Frage! Das ist nicht so einfach zu beantworten. Man sollte unterscheiden zwischen Kombiniertem Verkehr und Verkehren, die nicht auf die Straße verlagert werden können. Im Kombinierten Verkehr können die Verkehre sehr leicht auf die Straße verlagert werden, sobald die Preise ansteigen. Das ist gerade ein Problem in Kombination mit der schlechten Betriebsqualität. Wenn ich immer mehr für eine immer schlechtere Leistung der DB InfraGO bezahlen soll, kann ich das nicht ewig vertreten. Das Problem habe ich auf der Straße nicht. Da haben wir keinen Infrastrukturbetreiber, der in der Form derartige Schlechtleistungen erbringen könnte. Auf der Straße haben wir zudem den Effekt, dass die Lkw-Maut über mehrere Jahre stabil bleibt, auch wenn, wie angesprochen wurde, die Lkw-Maut zuletzt erhöht wurde. Das heißt, auch die Unsicherheiten, die das Trassenpreissystem begleiten, haben wir dort nicht. Anders ist es bei Verkehren, die nicht so leicht auf die Straße verlagert werden können. Da geht es vor allem um sehr regelmäßige Großtransporte. Chemie ist ein wichtiger Teil davon, aber auch Dinge wie Stahl oder fertiggestellte Fahrzeuge, große Maschinen. Dort haben wir ein sehr großes Problem mit der Betriebsqualität, die die Verkehre deutlich verzögert oder ausfallen lässt. In dem Bereich steigen auch die Transportkosten deutlich an. Transportkosten insgesamt sind einer der wichtigsten Indikatoren für die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland. Wenn die Transportkosten immer weiter ansteigen, gerade für die wirklich großen produzierenden Industriebetriebe, ist Deutschland in Gänze nicht mehr wettbewerbsfähig. Insgesamt ist es momentan ein toxischer Mix, der zusammenkommt. Wir haben Preissteigerungen, Qualitätsverschlechterungen und Versuche, die Kapazität im Schienennetz weiter abzusenken. Man muss irgendwo die Bremse ziehen und das beginnt aus unserer Sicht mit den Entgelten.

Abg. Michael Donth (CDU/CSU): Danke! Dann würde ich Frau Grunenberg noch einmal fragen wollen. Welche Ihrer Lieferketten sind denn besonders sensitiv gegenüber den Trassenpreisen? Wie

wirkt sich das konkret auf Ihre Entscheidungen als Unternehmen im KV aus? Haben Sie schon zurückverlagert auf die Straße?

Gudrun Grunenberg (BASF): Danke für die Frage! Herr Schmock hat es schon angedeutet: Besonders sensibel sind der Kombinierte Verkehr und der Einzelwagenverkehr; der Kombinierte Verkehr, weil er leicht verlagert werden kann auf die Straße. Daher steht bei den Produkten, die gerade geringe Margen haben, den sogenannten Commodity-Produkten mit großen Mengen und geringen Margen, bei jeder Ausschreibung die Schiene gegenüber der Straße im Wettbewerb. Auch wenn wir als chemische Industrie gerne nachhaltig fahren: Wenn eine Entscheidung getroffen wird, ist es eine klare Preisfrage. Wenn es sich nicht mehr lohnt, auf die Schiene zu gehen, weil die Preise auf der Straße günstiger sind, müssen wir uns in einem Tenderprozess definitiv für die Straße entscheiden. Daher sind Transporte im Kombinierten Verkehr bei den Commodity-Produkten besonders gefährdet. Bei den Einzelwagenverkehren lohnt es sich bei höheren Preisen eventuell gar nicht mehr. Da kommt es vielleicht auch zum Rückbau von Gleisanschlüssen bei Kunden. Dann muss man überlegen, wie man diesen Transport überhaupt noch realisiert. Einzelwagenverkehr und Kombinierter Verkehr sind definitiv sensibel. Ganzzüge mit großen Kesselwagen und großen Mengen sind noch relativ stabil. Aber auch da stellt die Trassenpreisentwicklung einen großen Nachteil in den Transportpreisen dar.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächster für die AfD-Fraktion Herr Abgeordneter Haise!

Abg. Lars Haise (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Einen guten Tag an die Sachverständigen und an die Kollegen. Unsere dritte Frage geht an Jens Bergmann von der DB InfraGO AG. Die Frage „Vollkosten oder Grenzkosten“ ist so alt wie die Bahnreform selbst. Der Gedanke, dass sich das System Schiene selbst trägt, wenn man den Schienenpersonennahverkehr nur ein wenig subventioniert, war eine Art Selbstbetrug. Diese Erkenntnis führte bekanntlich zu einem Zerwürfnis zwischen Ihrem Vorgänger im Amt, dem damaligen Finanzvorstand der DB Netz AG, Dr. Thilo Sarrazin, und dem Konzernchef Hartmut Mehdorn. Aus unserer Sicht war Sarrazin auch auf diesem Gebiet näher an der Realität als der damals auf Börsengang getrimmte Bahnvorstand. Meine Frage: Wenn statt des nach der geplanten Gesetzesänderung vorgesehenen



Trassenpreismodells sich die Vorstellungen nach einem Trassenpreismodell auf Basis der Grenzkosten durchsetzen würden, was sich ihre Kunden verständlicherweise wünschen, wie hoch wäre bei vergleichbarer Betriebsleistung der Verlust beim Umsatzerlös, der durch den Bundeshaushalt ausgeglichen werden müsste? Ein Verband sprach von rund zwei Milliarden Euro. Ist das auch Ihre Einschätzung oder wäre das eher höher oder vielleicht sogar niedriger? Können Sie dazu etwas dazu sagen?

Jens Bergmann (DB InfraGO): Herzlichen Dank für die Frage, die ich jetzt aber tatsächlich nicht detailliert beantworten kann. Die Größenordnung erscheint aber plausibel.

Abg. Lars Haise (AfD): Vielen Dank! Dann würde ich gleich noch eine Frage an Oliver Smock richten. Neben der Frage „Vollkosten, Grenzkosten oder Mischmodell“ sehen Sie laut Ihrer Stellungnahme das Konzernmodell der DB AG als sinnbildlichen Hemmschuh für eine erfolgreiche Eisenbahn in Deutschland. Die nicht bundeseigenen Güterbahnen haben sich bereits einen Marktanteil von rund 60 Prozent erkämpft. DB Cargo hält nur noch rund 40 Prozent. Bei einem parlamentarischen Abend vor geraumer Zeit bei der Gewerkschaft der Lokführer wurde süffisant signalisiert, wenn DB Cargo mal „über die Wupper geht“, könnten die Privatbahnen die 40 Prozent auch noch fahren. Wenn wir in Deutschland den Schienengüterverkehr stärken wollen – was unser aller Ansinnen sein sollte –, was schlagen Sie vor? Die Beibehaltung des heutigen Konzernmodells mit Gewinnabführung der DB InfraGO an die DB-Zentrale oder die Entflechtung des DB-Konzerns und die Beendigung der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge? Wie begründen Sie das?

Oliver Smock (NEE): Vielen Dank für die Frage! Wir sprechen uns sehr für eine stärkere Entflechtung aus. Wir sehen in vielen Verfahren auch bei der Bundesnetzagentur, dass die jetzigen Verflechtungen im DB-Konzern zu großen Problemen führen. Bei den Finanzflüssen sind zum einen immer noch gewisse Quersubventionierungen im Konzern möglich, die auch zum Teil behördlich gestoppt werden mussten in den letzten Jahren. Zum anderen sind die Informationsflüsse innerhalb der DB unkontrollierbar. Man weiß, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit Informationen aus dem Infrastrukturbereich schneller an die DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen gehen als beispielsweise an die pri-

vaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das ist potentiell ein Wettbewerbsnachteil und hat immer das gewisse Gschmäckle einer Diskriminierung, auch wenn die nicht mehr stattfindet, wenn es um die Vergabe der Trassen geht. Ganz grundsätzlich sehen wir die Notwendigkeit, die Gewinnabführung gänzlich zu unterbinden. Wir sprechen uns dafür aus, dass der Infrastrukturbetreiber selbstständig ist und nach Möglichkeit auch nicht mehr gewinnorientiert geführt wird, da wir die Gewinnerwerbung ausschließlich so bei der Schiene in Deutschland haben. Wir möchten, dass alle Maßnahmen ergriffen werden, um den Schienengüterverkehr wieder wettbewerbsfähig zu machen und auf Wachstumskurs auszurichten. Das heißt zwangsläufig, dass die Preise im Schienengüterverkehr auf ungefähr zwei Euro abgesenkt werden müssen. Wenn wir den Gewinnanspruch komplett streichen, kommen wir diesem Ziel deutlich näher.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann geht es wieder an die SPD. Herr Abgeordneter Kröber!

Abg. Martin Kröber (SPD): Ich glaube, hier steht Einiges im Raum, was man vielleicht an dieser Stelle klarstellen muss. Herr Bergmann, wie viel Gewinn hat die DB InfraGO in den letzten Jahren erzielt und an den Konzern abgegeben?

Jens Bergmann (DB InfraGO): Da reden wir über die handelsrechtlichen Gewinne. Tatsächlich waren es in den letzten Jahren Verluste. Im letzten Jahr war es ein mittlerer dreistelliger Millionenbetrag. Im Jahr 2023 waren es 1,4 Milliarden Euro Verlustübernahme durch den Konzern. Wenn man das über die letzten fünf Jahre in Summe betrachtet, hat der Konzern von den Infrastrukturgesellschaften – es waren ja drei, DB Station&Service, DB Netz und DB Energie – Verluste in der Größenordnung von knapp 1,4 Milliarden Euro netto übernommen.

Abg. Martin Kröber (SPD): Damit das auch alle noch einmal richtig verstanden haben. Das heißt, Sie haben in den letzten Jahren keinen Gewinn erzielt? Ganz im Gegenteil, Sie hatten einen Verlust. Der Konzern musste diesen Verlust, weil Sie im Konzern sind, ausgleichen. Verstehe ich Sie da richtig?

Jens Bergmann (DB InfraGO): Das ist korrekt. Der Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag hat zur Folge, dass der Konzern für die Verluste seiner Tochtergesellschaften einsteht, diese übernimmt



und uns handelsrechtlich in der Bilanz auf null ausgleicht.

Abg. Martin Kröber (SPD): Vielen Dank! Wir haben eben über das Grenzkostenmodell gesprochen. Sie haben vorhin auch angeregt, dass man sich grundsätzlich die Frage stellen sollte, welche Entwicklung das Ganze nimmt. Welche Auswirkungen auf die Preisentwicklung und insbesondere auch auf die finanzielle Situation der DB InfraGO hätte es denn Ihrer Meinung nach, wenn wir heute das Grenzkostenmodell anwenden würden?

Jens Bergmann (DB InfraGO): Das Grenzkostenmodell wäre dann eben nicht vollkostendeckend. Herr Dr. Lorenz hat eben darüber gesprochen, dass grundsätzlich eine Vollkostendeckung für die Infrastruktur notwendig ist. Woher soll das Geld auch sonst kommen? Wenn es nicht von den Nutzern kommt, dann müssen die operativen Kosten aus anderen Quellen gedeckt werden. Da bleibt de facto nur der Bundeshaushalt, denn dauerhafte Verluste kann ein Wirtschaftsunternehmen nicht machen. Über Kredite operative Kosten zu finanzieren – jeder Kaufmann weiß, wohin das führt. Insofern wäre dann eine entsprechende Unterstützungsleistung bis zur Deckung der vollen Kosten durch den Bund erforderlich.

Abg. Martin Kröber (SPD): Vielen Dank! Sie haben vorhin in Ihrem Eingangsstatement davon gesprochen, dass es womöglich ein kleines Durcheinander bei den Begriffen „Kapitalkosten“ und „Kapitalrendite“ gibt. Können Sie vielleicht noch einmal für alle, die nicht aus dem Wirtschaftssektor kommen, erläutern, worin der Unterschied besteht?

Jens Bergmann (DB InfraGO): Die Kapitalkosten – um die geht es hier – sind Grundlage der Entgeltkalkulation. Da wird neben dem risikolosen Zins regelmäßig das individuelle Risiko des Unternehmens berücksichtigt. Das heißt, es bildet sich immer ein kalkulatorischer Zinssatz, der über dem risikofreien Zinssatz liegt. Über den reden wir hier. Mein Verständnis ist aber, dass am Ende auch eine Rendite erwirtschaftet werden soll. Das ist der Gewinn geteilt durch das eingesetzte Kapital. Das, was am Ende tatsächlich rauskommt, ist die Rendite. Das eine steht am Anfang des Prozesses, bei der Bildung der Entgelte. Das andere steht am Ende des Geschäftsjahrs bei der Ermittlung von Gewinn und Überschuss. Vorhin habe ich ausgeführt, wenn die Eigenkapitalkosten – und nur um die geht es

hier – schon bei der Kalkulation so festgelegt werden, dass sie eigentlich der Höhe der späteren Rendite entsprechen sollen, also dem, was am Ende rauskommt, dann bleibt eben kein Platz, um irgendwelche zusätzlichen Kosten oder Risiken abzudecken. Das war der Mismatch, den ich vorhin versucht habe zu erklären. Ich kann nicht mit einem Ziel bei der Kalkulation starten, wenn daraus auch noch Risiken und andere Kosten getragen werden müssen.

Abg. Martin Kröber (SPD): Nun haben Sie eben auch schon erwähnt, dass die DB InfraGO in den letzten Jahren keinen Gewinn erzielt hat. Wie viel Rendite hat denn irgendein Bundesfinanzminister schon mal bei der DB InfraGO abgeholt in den letzten zehn Jahren?

Jens Bergmann (DB InfraGO): Es gab zwei Dividendenausschüttungen in Höhe von 650 Millionen Euro in den letzten fünf Jahren, die aber in Teilen nicht durch Gewinne aus der Infrastruktur, sondern aus dem Restkonzern finanziert wurden, in den letzten fünf Jahren in Summe 1,3 Milliarden.

Vorsitzender: Dann geht die nächste Frage wieder an die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Abgeordneter Gastel!

Abg. Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich wende mich noch einmal an Sie, Herr Bergmann. Ich kann da wunderbar anknüpfen an das, was Sie gerade gesagt haben. Ich möchte das jetzt aber wirklich auf die Trassenerlöse – natürlich gehören Stationserlöse dazu – beschränken. Sie ver einnahmen diese Mittel, Sie führen sie an die Holding ab, die Holding wiederum an den Bund, und Sie kriegen vom Bund dann entsprechende Zuschüsse. Können Sie für das letzte Jahr einen absoluten Betrag nennen, ausschließlich bezogen auf die Trassen- und die Stationsentgelte, wie viel Sie überwiesen haben und wie viel am Ende wieder zurückgekommen ist?

Jens Bergmann (DB InfraGO): Es tut mir sehr leid, dass ich es etwas komplizierter mache, Herr Gastel. Die Zuschüsse, die wir vom Bund bekommen, sind regelmäßig Investitionszuschüsse. In der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III sind dafür dem Grunde nach 650 Millionen Euro pro Jahr vorgesehen, aber nur dann, wenn die Dividende tatsächlich gezahlt wird. Der Bund war so freundlich, in den wirtschaftlich schwierigen Jahren der Corona-pandemie und des Kriegs in der Ukraine dafür ein-



zuspringen. Das sind dann 650 Millionen Euro für Ersatzinvestitionen im Rahmen der LuFV. Die sind nicht dafür da, operative Kosten zu decken. Worauf wir jetzt sprechen, ist eine Absenkung des Entgeltniveaus, aus dem wir operative Kosten decken dürfen. Dafür dürfen wir eben keine Bundesmittel verwenden. Das heißt, hier wird das Thema ein bisschen zwischen den Sphären verschoben. Aber es waren jedes Jahr 650 Millionen Euro für Ersatzinvestitionen im Rahmen der LuFV III, unabhängig davon, ob die Dividende in den letzten fünf Jahren gezahlt wurde oder nicht.

Vorsitzender: Dann ist Die Linke dran. Kollege Bosch!

Abg. Jorrit Bosch (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Herr Roggermann, Sie hatten die Baukostenzuschüsse angesprochen. Könnten Sie dazu noch einmal kurz ausführen?

Martin Roggermann (EVG): Baukostenzuschüsse waren bislang eigentlich immer der Hauptfinanzierungsweg, wie der Bund die Schieneninfrastruktur finanziert hat. Baukostenzuschüsse sind nicht rückzahlbar und haben keine an sie geknüpfte Rendite. Das sind eben die Vorteile gegenüber der Eigenkapitalgewährung. Die Eigenkapitalaufstockung – vor allem, wenn sie in dieser extremen Höhe, wie in den letzten beiden Haushaltsjahren, mit den insgesamt 14 Milliarden Euro stattfindet – erzeugt natürlich einen enormen Renditedruck, den wir jetzt in den Trassenpreisen sehen. Diesen Renditedruck hätten wir nicht, wenn die Baukostenzuschüsse weiterhin gewährt worden wären oder wenn das Eigenkapital zumindest nicht in diesem extremen Maß erhöht worden wäre. In den früheren Haushaltsjahren gab es auch Eigenkapitalerhöhungen, aber die lagen im Bereich von 1 bis 2,5 Milliarden Euro. Deshalb plädieren wir dafür, dass der Bund wieder zurückgeht zu den Baukostenzuschüssen. Im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2026 ist das auch so vorgesehen. Wir appellieren an die Haushälter, diesen Weg wieder zu gehen. Es ist aus Haushaltsperspektive das Problem mit der Schuldenbremse, dass Eigenkapital attraktiver aussieht, da es unschädlich für die Schuldenbremse ist. Aber im Verkehrs- und Industriebereich schafft es natürlich einen Flurschaden, den man mit Baukostenzuschüssen vermeiden kann.

Abg. Jorrit Bosch (Die Linke): Vielen Dank! Dann die letzte Frage auch an Sie. Wie bewerten Sie den

Gewinnanspruch der InfraGO in Bezug auf die Missstände in der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur vor dem Hintergrund, dass es hier um Leistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge geht?

Martin Roggermann (EVG): Ich habe vorhin schon gesagt: Es muss eigentlich unser Ziel sein, dass wir kurzfristig bei den Trassenpreisen über Fördermaßnahmen einen Ausgleich schaffen. Aber mittelfristig müssen wir zu einem anderen Konzept kommen. Das Grenzkostenprinzip ist auch schon vielfach als Mittel genannt worden, um davon wegzukommen, dass die Netznutzer einen wesentlichen Teil der Vollkosten mittragen. Das ist auch ein Wettbewerbsnachteil, den die Schiene im Vergleich zur Straße hat. Auf der Straße, das kennen wir, zahlt überhaupt nur der Lkw eine Straßenmaut. Der Lkw zahlt sie auch nur auf Bundesfernstraßen und nicht auf den weiten Teilen des Straßennetzes, während jedes Schienenfahrzeug für jeden Kilometer und egal bei welcher Verkehrsart, ob Fernverkehr, Güterverkehr oder Nahverkehr, den Trassenpreis entrichten muss. Wenn wir zum Grenzkostenprinzip kommen, entsteht eher ein ausgewogener Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern, auch mit dem Lkw im Straßengüterverkehr. Es ist hier schon gesagt worden: Es gibt natürlich eine Kostendeckungslücke zwischen dem, was die Netznutzer beim Grenzkostenprinzip zahlen würden, und dem, was an tatsächlichen Kosten für das Netz entsteht. Diese Kosten müsste dann der Bund übernehmen. Ich hatte es vorhin schon gesagt: Wenn wir die Halbierung der Trassenpreise im Hinterkopf behalten – das war ja ursprünglich die Intention, warum die Förderung eingeführt wurde –, wären das heute etwa 450 Millionen Euro im Schienengüterverkehr und etwa 800 Millionen Euro im Fernverkehr. Wir müssen auch daran denken: Im SPNV haben wir eine Trassenpreisbremse, die wird gerichtlich geprüft. Es kann sein, dass auch der SPNV künftig einen höheren Anteil der Kosten mittragen muss und dass es eine andere Verteilung zwischen den einzelnen Verkehrsarten gibt. Wir brauchen mehr Planungssicherheit, was die Trassenpreise angeht. Diese Planungssicherheit hat man zu einem gewissen Teil jetzt im Lkw-Bereich, weil eine Wegekostenrechnung nur alle paar Jahre angestellt wird, während im Schienenverkehr jedes Jahr die Trassenpreise steigen. Wir brauchen eine faire Verteilung zwischen den Verkehrsarten auf der Schiene und wir brauchen ein deutlich niedrigeres Niveau, das man mit den Grenzkosten erreicht. Davon sind



wir mit den Vollkosten aber weit entfernt.

Vorsitzender: Wir haben noch etwas Zeit und könnten eine vierte Runde machen. Herr Kollege Donth für die Union!

Abg. Michael Donth (CDU/CSU): Vielen Dank! Herr Dr. Lorenz, halten Sie die bestehende Konstruktion der Trassenpreise für ausreichend, um die InfraGO zu einem effizienten und sparsamen Mitteleinsatz zu bewegen, oder wären aus Ihrer Sicht andere regulatorische Instrumente angezeigt?

Dr. Michael Lorenz (BNetzA): Vielen Dank für die Frage! Wir haben heute schon eine Anreizsetzung. Im Eisenbahnregulierungsgesetz gibt es drei Stufen. Einmal setzt man vor einer Regulierungsperiode ein sogenanntes Ausgangsniveau der Gesamtkosten fest. Danach folgt die Festlegung einer Obergrenze der Gesamtkosten. Am Ende gibt es dann eine Trassenpreisgenehmigung. Die Obergrenze der Gesamtkosten ist eine rein regulatorische Größe. Sie entwickelt sich ausgehend vom Ausgangsniveau der Gesamtkosten. Mit einer inflationsbedingten Kostensteigerung geht sie hoch und mit einer Produktivitätsfortschrittsrate wird sie abgesenkt. Hier werden zwei Anreize gesetzt, um kosteneffizient zu wirtschaften und um die Betriebsleistung auszuweiten. Das haben wir heute schon im System. Es gibt aber aktuell keine Effizienzprüfung einzelner Kosten. Man fragt nicht konkret, wie viel Personal eine Tätigkeit ausübt. Braucht man die alle? Das haben wir nicht. Wir setzen auf einer darüberliegenden Ebene an, nämlich beim Ausgangsniveau der Gesamtkosten und der Fortschreibung der Obergrenze der Gesamtkosten. Aus unserer Sicht könnte man mit Sicherheit noch mehr im Bereich von Kosten-Peer-Benchmarks – KPIs – machen, z. B. für Planungsleistungen, Bauaufträge oder im Verwaltungsbereich, anhand derer geprüft wird, ob man tatsächlich schlank und effizient aufgestellt ist. Immer wieder positiv diskutiert wird auch, das Bonussystem der Vorstände, des Managements, aber auch der gesamten Belegschaft an KPIs zu knüpfen, die zur Kosteneffizienz anregen. Ich denke, weitere Aspekte sollte man im Rahmen der Evaluierung und Überarbeitung des Trassenpreissystems berücksichtigen.

Abg. Michael Donth (CDU/CSU): Danke! Und noch an Herrn Smock: Welche Anreize könnten Sie sich durch eine differenziertere Trassenpreisgestaltung vorstellen, also nach Tageszeiten, Auslastung, Um-

weltwirkung etc.?

Oliver Smock (NEE): Vielen Dank für die Frage! Es gibt z. B. eine Herangehensweise, nach der etwa ein Zug mit geringerem Verschleiß auf den Schienen auch niedriger bepreist wird. Das wäre eine Möglichkeit, das Ganze anzugehen. Aber man muss ganz grundsätzlich sagen, dass all diese Anreize natürlich auch immer risikobelastet sind. Häufig diskutiert werden auch kapazitätsbedingte Aufschläge. Da, wo das Netz besonders stark belastet ist, werden auch höhere Trassenpreise verlangt. Das hat aber sehr hohe Risiken, da oft die Ausweichmöglichkeiten gar nicht gegeben sind. Das heißt, man hat gar nicht die Wahl, auf einen Anreiz zu reagieren und die Verkehre auf einem anderen Teil des Netzes abzuwickeln und niedrigere Trassenpreise zu zahlen. Insgesamt wollen wir mit den Trassenpreisen tendenziell eher runter als hoch. Ich habe es gerade schon gesagt: Wettbewerbsfähig ist die Schiene zum Lkw nur bei ungefähr zwei Euro pro Trassenkilometer. Davon entfernen wir uns gerade immer weiter. Weitere Aufschläge würden nicht helfen. Daher wäre mein Plädoyer, als Erstes für die Absenkung zu sorgen. Wenn wir dann ein niedrigeres Niveau erreicht haben und dadurch eventuell wieder mehr Verkehr auf die Schiene gekommen ist, können wir uns Gedanken darüber machen, wie wir beispielsweise mit Aufschlägen für den Verschleiß besonders infrastrukturschonende Züge belohnen, um noch ein bisschen nachzusteuern, oder ob so etwas wie Kapazitätsaufschläge eventuell in geringem Umfang sinnvoll wären.

Vorsitzender: Herr Abgeordneter Haise für die AfD!

Abg. Lars Haise (AfD): Zunächst einmal möchte ich mich beim Kollegen Kröber für dieses kleine Ping-pongspiel bedanken, beim Thema „Gewinnabführungen/Verluste“. Selbstverständlich ist mir die Bilanz der Bahn bekannt.

Abg. Martin Kröber (SPD): Scheinbar ja nicht!

Abg. Lars Haise (AfD): Doch! Sie ist mir sehr gut bekannt. Wenn wir aber gerade schon über die Milliardenverluste sprechen, würde ich gerne noch einmal an Herrn Bergmann eine Frage richten. Die Milliardenverluste, die der DB-Konzern in den letzten Jahren für die InfraGO übernommen hat – Sie hören es vielleicht heraus, ich komme aus dem Schwabenländle –, wie hoch ist der Anteil von Großprojekten wie Stuttgart 21 an den Verlusten der DB InfraGO AG? Kann man das so genau bezif-



fern? Denn die letzten juristischen Auseinandersetzungen haben ja ergeben, dass der Konzern für die Mehrkosten beim Projekt Stuttgart 21 ganz allein aufzukommen hat.

Jens Bergmann (DB InfraGO): Ich kann das schnell beantworten. Für Stuttgart 21 sind in der Gewinn- und Verlustrechnung beim Konzern keine signifikanten Beträge aufgetreten, da das Investitionen sind. Sie belasten selbstverständlich die Verschuldung des Konzerns, aber nicht die Gewinn- und Verlustrechnung. Was den Ausgang des Verfahrens gegen die Projektpartner angeht: Die knapp drei Milliarden, die wir von den Mitbeteiligten, also vom Land Baden-Württemberg, der Stadt, dem Verband und dem Flughafen, eingefordert hatten, sind Mittel, die für uns nur eine Verbesserung der Situation dargestellt hätten. Wir haben alle Mittel für

Stuttgart 21 mit Eigenmitteln hinterlegt. Insofern tritt damit keine Verschlechterung der aktuellen Situation ein. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann könnte Herr Kröber von der SPD-Fraktion noch einmal fragen. Nein? Okay! Dann noch einmal die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Kollege Gastel? Nein? Auch nicht mehr? Herr Bosch für die Linke? Nein?

Damit wären wir zwölf Minuten vor der Zeit am Ende der heutigen Anhörung. Ich darf mich ganz herzlich bei allen Auskunftspersonen bedanken, bei den Kolleginnen und Kollegen sowie den Gästen hier vor Ort und im Internet. Ich wünsche Ihnen einen schönen Tag und schließe die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 14:19 Uhr

Tarek Al-Wazir, MdB
Vorsitzender