



# **Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)**

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

### **I. Einleitung**

Mit der E-Mail vom 25. Juni 2025 hat das Bundesministerium für Verkehr die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) um eine schriftliche Stellungnahme zum obengenannten Gesetzentwurf bis zum 11. Juli 2025 gebeten. Die EVG dankt dem Ministerium für diese Möglichkeit und nimmt im Folgenden Stellung zum Entwurf.

### **II. Bewertung**

Die EVG begrüßt, dass der Bund die Vorgaben für die Verzinsung des Eigenkapitals im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ändern will. Der Gesetzgeber würde damit künftige Trassenpreissteigerungen begrenzen. Gleichzeitig sorgt die parallel geplante zusätzliche Eigenkapitalerhöhung für einen gegenläufigen Effekt.

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



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

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

Trotz der verminderten Eigenkapitalverzinsung drohen auch für 2026 drastische Trassenpreiserhöhungen, denn der Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2025 sieht die Rekordsumme von 8,5 Milliarden Euro zusätzlichem Eigenkapital für die Deutsche Bahn vor. Bei Fortbestand der enormen Höhe der Eigenkapitalaufstockung wird der vorliegende Gesetzentwurf die Trassenpreissteigerung zwar vermindern, aber nicht ausgleichen können.

### Eigenkapitalerhöhungen und Fördermaßnahmen

In Millionen Euro

	SGV			SPFV	DB
	Trassenpreis- förderung	Anlagenpreis- förderung	Einzelwagen- förderung	Trassenpreis- förderung	Eigenkapital- erhöhung
2021	944 <sup>1</sup>	76	-	1.778 <sup>1</sup>	2.675
2022	380	37	-	597	1.985
2023	374	84	-	126	1.125
2024	229	20	299	0	5.500
2025	275	35	300	105	8.485

Ursächlich für diese negative Entwicklung ist die umstrittene Schuldenbremse. Mit der Umwandlung der bislang üblichen Baukostenzuschüsse in Eigenkapitalerhöhungen hat der Haushaltsgesetzgeber die

<sup>1</sup> U.a. Ausgleich für Aufrechterhaltung von Verkehren während der Pandemie



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

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

### III. Forderungen

Damit die drastischen Folgen für die Wirtschaft und die Fahrgäste noch abgewendet werden können, müssen Bund und Haushaltsgesetzgeber laufende Förderungen schon für 2025 mit deutlich mehr Mitteln ausstatten und weitere Maßnahmen vornehmen.

- Die **Trassenpreisförderung** im Schienengüterverkehr muss von den derzeit für 2025 vorgesehenen 275 Millionen Euro auf mindestens 350 Millionen Euro erhöht werden. Für die im Koalitionsvertrag angestrebte Verkehrsverlagerung wäre sogar eine Halbierung der



Trassenpreise mit jährlich 450 Millionen Euro notwendig.

- Im Schienenpersonenfernverkehr müssen die für 2025 aktuell geplanten 105 Millionen Euro **Trassenpreisförderung** auf mindestens 200 Millionen Euro erhöht werden. Die verkehrspolitisch gebotene Halbierung der Trassenpreise würde jährlich 800 Millionen Euro erfordern.
- Anstelle teurer Eigenkapitalerhöhungen sollten im Bundeshaushalt wieder günstige **Baukostenzuschüsse** für den Ausbau des Schienennetzes gewährt werden. Diese erzeugen keine Kapitalrendite und vermeiden von vornherein hohe Kosten für die Netznutzung.
- Zur Stabilisierung des industriepolitisch wichtigen Einzelwagenverkehrs muss die entsprechende **Betriebskostenförderung** von derzeit 300 Millionen Euro auf mindestens 350 Millionen steigen. Zusätzlich muss die von der Ampel-Regierung von 84 Millionen Euro auf 20 Millionen Euro gekürzte **Anlagenpreisförderung** mit mindestens 100 Millionen Euro ausgestattet werden.
- Die in Deutschland europaweit mit Abstand höchste **Stromsteuer** für Schienenfahrzeuge sollte der Bund auf das europarechtlich erlaubte Mindestmaß reduzieren.
- Grenzüberschreitende Bahnreisen müssen analog zum klimaschädlichen Luftverkehr von der **Mehrwertsteuer** befreit werden.

Mittelfristig muss der Bund eine grundlegende **Trassenpreisreform** auf den Weg bringen und lediglich die unmittelbaren Kosten einer Zugfahrt erheben (Grenzkostenprinzip). Deutschland belastet die Bahnen dagegen als eines der wenigen Länder in Europa mit den Vollkosten. Diese gehen weit über den Verschleiß der Infrastruktur hinaus und belasten letztendlich Reisende und Wirtschaft mit einem erheblichen Teil der Investitionen in das staatliche Schienennetz.