



WIE DIE SCHIENENMAUT BERECHNET UND FESTGELEGT WIRD

Faktenpapier Trassenpreise

Trassenpreise sind das Entgelt für die Nutzung der Schieneninfrastruktur. Heißt: Für jeden Zug, den ein Bahn-Unternehmen fahren lässt, geht eine Schienenmaut an den gemeinwohlorientierten Infrastrukturbetreiber DB InfraGO. Damit finanziert die DB InfraGO einen wesentlichen Teil des Betriebs, der Instandhaltung und Bereitstellung des Netzes. Das Geld fließt komplett in Unterhalt und Erhalt von Gleisen, Weichen und Oberleitungen.

Die Bildung von Trassenpreisen folgt einem gesetzlich und regulatorisch vorgegebenen Verfahren. Dieses stellt sicher, dass die Finanzierung der Infrastruktur nachvollziehbar, überprüfbar und diskriminierungsfrei erfolgt und zugleich die Belastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen planbar bleibt. Die Entgeltbildung erfolgt in drei Schritten:

Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten

Erstens: Das Ausgangsniveau der Gesamtkosten bildet die regulatorische Kostenbasis. Es umfasst die Kosten, die für die Erbringung der regulierten Leistungen im sogenannten Mindestzugangspaket anfallen. Für die laufende zweite Regulierungsperiode (2024 bis 2028) wurden die Kosten der Jahre 2019 bis 2022 zugrunde gelegt. Wesentliche Bestandteile sind Aufwand für Material und Personal, Abschreibungen sowie Kapitalkosten. Kostenmindernd wirken Zuwendungen oder betriebliche Erträge, so sie regulatorisch anzurechnen sind.

Fortschreibung zur jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten

Zweitens: Mit diesem Ausgangsniveau wird für jede Netzfahrplanperiode eine Obergrenze der Gesamtkosten festgelegt. Die Obergrenze bestimmt, in welchem Umfang Kosten über Trassenentgelte refinanziert werden dürfen. Bei der Regulierung werden Kostensteigerungen infolge von Preissteigerungen berücksichtigt. Zugleich sind erwartete Produktivitätsfortschritte einberechnet.

Liegen zusätzliche Kostenentwicklungen außerhalb des Einflusses der DB InfraGO, können diese regulatorisch berücksichtigt werden. Dazu zählen zusätzliche Instandhaltungskosten oder Kosten kritischer Infrastrukturen. Zusätzliche aufwandsfinanzierende Zuwendungen wirken dagegen kostenmindernd.

Genehmigung der Trassenpreise und Verteilung im Trassenpreissystem

Drittens: Die DB InfraGO ermittelt anschließend die konkreten Trassenentgelte für die jeweilige Netzfahrplanperiode. Die Anträge für die Trassenpreise reicht die InfraGO bei der Bundesnetzagentur ein. Die BNetzA prüft die Angaben und legt die Trassenpreise final fest. Kontrolliert wird, dass die mit den Entgelten erzielbaren Erlöse die festgelegte Obergrenze der Gesamtkosten nicht überschreiten. Aufgrund teilweise unterschiedlicher Berechnungsmethoden und durch unterschiedliche Annahmen von DB InfraGO und Bundesnetzagentur kann es Unterschiede zwischen Einreichung und Festlegung der Trassenpreise geben.



Zur Zusammensetzung der Trassenentgelte

Nach den europäischen Vorgaben bestehen Trassenentgelte im Wesentlichen aus den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs und aus Vollkostenaufschlägen (siehe unten). Ergänzend können weitere steuernde Elemente hinzukommen, etwa für besondere Leistungsmerkmale oder um verkehrliche Anreize zu setzen.

Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs sind jene Kosten, die direkt durch eine konkrete Zugfahrt ausgelöst werden. Dazu zählen Aufwendungen für Fahrplanung, Betrieb und Disposition sowie Verschleißkosten. Ein wesentlicher Anteil entfällt auf Instandhaltung. Die unmittelbaren Kosten werden auf Basis zurückliegender Daten ermittelt, deshalb bilden sie aktuelle Kostenentwicklungen zeitverzögert ab. Steigender Instandhaltungsaufwand wird erst in künftigen Berechnungen sichtbar. Die ermittelten Kosten werden dann den Marktsegmenten nach sachlichen Kriterien zugeordnet. Beispiel: Weil ein schwerer Zug höheren Verschleiß verursacht, kostet er mehr.

Vorgegeben sind Ermittlung und Verteilung der Kosten durch die europäische Durchführungsverordnung (EU) 2015/909. Deshalb können diese Kosten nicht frei festgesetzt oder pauschal erhöht werden. Aktuell decken die unmittelbaren Kosten nur einen Teil der Vollkosten der Infrastruktur.

Vollkostenaufschläge: Diese werden zur Deckung der verbleibenden Kosten erhoben. Die Aufschläge werden nach dem Grundsatz gebildet, die Kosten so auf die Marktsegmente zu verteilen, dass die Nachfrage nach Schienenverkehr möglichst erhalten bleibt. Maßgeblich ist die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Segmente: Verkehre mit geringerer Ausweichmöglichkeit auf andere Verkehrsträger können höhere Aufschläge tragen als Segmente, die stärker im intermodalen Wettbewerb stehen. Soll heißen, ein schwerer Güterzug trägt höhere Aufschläge als ein Containerzug, der als Alternative den Lkw hat.

Zur Neubestimmung der SPNV-Entgelte nach Wegfall der Trassenpreisbremse

Mit dem Wegfall der Trassenpreisbremse im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) muss die wirtschaftliche Tragfähigkeit dieses Verkehrsegments neu bewertet werden. Die Trassenpreisbremse war ein staatlich gesetztes Instrument, das Preissteigerungen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur im Nahverkehr begrenzte und so die Kosten für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen planbar hielt. Im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets wurden so zusätzliche finanzielle Belastungen im SPNV abgefedert und die Finanzierung des Angebots stabilisiert. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat die Regelung mit Urteil vom 19. März 2026 jedoch für nicht mit dem europäischen Recht vereinbar erklärt.

Orientierung an bewährten Finanzierungsrelationen

Ziel ist nun, ein Modell zu finden, das die Finanzierung nachvollziehbar abbildet, regulatorisch belastbar ist und zugleich die Kostenverteilung zwischen den Verkehrsarten austariert. Die DB InfraGO schlägt hierfür vor, die Variante zu nutzen, die anknüpft an die im sogenannten „Mitusch-Gutachten“ hergeleiteten historischen Deckungsbeiträge des SPNV. Das Gutachten zeigt, dass die Finanzierungsrelationen der Jahre 2015 bis 2017 eine politisch austarierte Balance zwischen Trassenpreisen und Regionalisierungsmitteln widerspiegeln.

Auf dieser Grundlage würden die SPNV-Entgelte künftig grundsätzlich entlang der Gesamtkostenentwicklung der DB InfraGO fortgeschrieben. Für das erste Anwendungsjahr wäre zusätzlich eine einmalige Niveaueingabe erforderlich, um den Übergang von der bisherigen Preisbremse in das neue System sachgerecht abzubilden.



Für 2025 würde dieses Modell voraussichtlich zu einem nachhaltigen Effekt von rund 420 Mio. Euro führen. Die genaue Wirkung hängt von der weiteren regulatorischen Ausgestaltung ab und wäre im Genehmigungsverfahren mit der Bundesnetzagentur sowie im Austausch mit dem Markt weiter zu konkretisieren.

Umverteilung der Trassen-Entgelte 2025 und 2026 – genehmigt und neu beantragt:

2025		2025 Genehmigt	2025 neu	Delta %
2025	SPNV	6,09 €	6,71 €	10,2%
	SPFV	9,49 €	7,69 €	-19,0%
	SGV	3,63 €	3,16 €	-12,9%
2026		2026 Genehmigt	2026 neu	Delta %
2026	SPNV	6,28 €	6,85 €	9,1%
	SPFV	9,38 €	7,77 €	-17,2%
	SGV	3,85 €	3,40 €	-11,7%

Fazit

- Trassenentgelte sind keine frei gesetzten Preise, sondern Ergebnis eines regulierten, mehrstufigen und überprüfbaren Verfahrens. Die Bundesnetzagentur prüft die Kostenbasis, legt eine jährliche Obergrenze fest und genehmigt die Entgelte. Die Entgelte bestehen im Wesentlichen aus unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs und Vollkostenaufschlägen. Zusätzliche öffentliche Zuschüsse können die Entgeltbelastung senken, soweit sie regulatorisch anzurechnen sind.
- Trassenpreise spiegeln nicht nur die unmittelbaren Kosten einzelner Zugfahrten wider, sondern auch die Notwendigkeit, die Schieneninfrastruktur dauerhaft zu finanzieren. Eine Entlastung bei den Trassenpreisen ist möglich – sie braucht jedoch eine klare, rechtssichere Gegenfinanzierung. Würden Trassenpreise ausschließlich auf das Niveau der unmittelbaren Kosten abgesenkt, entstünde ein erheblicher zusätzlicher Finanzierungsbedarf. Dieser müsste durch öffentliche Mittel oder andere Finanzierungsinstrumente gedeckt werden.
- Kostenbasis mit Effizienzanreiz: Nicht jede Kostensteigerung kann automatisch über höhere Trassenpreise weitergegeben werden.
- Der Schienenpersonennahverkehr braucht eine tragfähige Neubewertung: Nach dem Wegfall der Preisbremse muss die wirtschaftliche Tragfähigkeit transparent und regulatorisch belastbar neu bestimmt werden.