

Berlin/ Frankfurt am Main, 25. September 2024

Pressemitteilung

Trassenpreiskrise muss gestoppt werden!

Die Wettbewerbsbahnen im Eisenbahnverkehr leiden existenziell unter den enorm gestiegenen Trassenpreisen – jetzt ist die Politik zum Wohl des Eisenbahnsystems und der Eisenbahner gefordert!

Die Bundesregierung hat scheinbar eine Lösung gefunden, um die mühsam erzielte Einigung haushaltspolitisch abzusichern: Eigenkapitalerhöhungen für die Deutsche Bahn AG. Doch der Schein trügt: Für die kurzfristige Entlastung wird langfristiger Schaden für das gesamte Eisenbahnsystem angerichtet. „Statt dringend und unstrittig benötigter zusätzlicher Finanzmittel für die Eisenbahninfrastruktur sollen Eigenkapitalerhöhungen die vorgesehenen Baukostenzuschüsse ersetzen.“, so der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) Mario Reiß. Diese sollen als sogenannte „finanzielle Transaktionen“ idealerweise schuldenbremsenneutral ausgereicht werden können und so Druck aus dem angespannten Haushalt für 2025 nehmen. Für die Wettbewerbsbahnen im Eisenbahnverkehr, die auf dem maroden Netz fahren, sind die Folgen jedoch fatal und zwar gleichermaßen im Schienengüterverkehr (SGV), Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Vorhandene Probleme werden durch eine Eigenkapitalerhöhung erneut verschärft

Eine Kreditfinanzierung der DB InfraGO AG führt zweifelsohne zu deutlich höheren Trassenpreisen und steigenden Zins- und Tilgungsverpflichtungen. Ab Dezember 2024 steigen die Trassenpreise für den SPFV um 17,7 Prozent und für den SGV um 16,2 Prozent. Der SPNV ist mit einer Erhöhung von nur 0,6 Prozent weitgehend verschont. Ohne politische Eingriffe drohen ab 2025 weitere drastische Preissprünge: Während der SPNV einer moderaten Steigerungsrate von drei Prozent gegenübersteht, sind für den Bereich SGV und SPFV Anstiege von bis zu 50 Prozent zu erwarten. „Ein gegenseitiges Auspielen der einzelnen Verkehrsbereiche der Eisenbahnen in Deutschland wird es mit der GDL nicht geben“, so Mario Reiß weiter.

Auch der Wunsch von Verkehrsminister Volker Wissing, die enorme Steigerung der Trassenpreise durch eine Absenkung des Eigenkapitalzinses auf 2,3 Prozent abzufedern, hat nur einen marginalen Effekt. Denn auch mit diesem Zinssatz kommt es immer noch – unter Berücksichtigung der Trassenpreisbremse für den SPNV– zu Preiserhöhungen von ca. 35 Prozent für den Fern- und Güterverkehr. Das entspricht etwa dem 14-fachen einer üblichen jährlichen Trassenpreissteigerung. Die Konsequenzen für die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene wären nach wie vor fatal.

Im Ergebnis entsteht ein Schaden für die Bürgerinnen und Bürger, weil die Bahn immer teurer und unzuverlässiger wird. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen entsteht ein Schaden, weil sie auf der Schiene nicht mehr wirtschaftlich arbeiten können, für das Klima, weil Fahrten von der Schiene auf die Straße verlagert werden. Schließlich sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Zügen und Stellwerken geschädigt, die trotz maroder Infrastruktur tagtäglich ihr Bestes geben, um das System Eisenbahn funktionsfähig zu halten.“ Hierzu der Mario Reiß weiter: „Die Schieneninfrastruktur wird seit Jahrzehnten auf Verschleiß gefahren und bis heute ist es nicht gelungen, eine stabile und auskömmliche Finanzierungsstruktur zu schaffen, die den klimapolitisch wichtigen Verkehrsträger Schiene endlich nachhaltig stärkt und die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht ausblutet. Die Bundesregierung muss endlich die finanzpolitischen Taschenspielertricks bei der Infrastrukturfinanzierung

beenden. Wir fordern daher einen auskömmlichen und auf langfristige Nutzungsfähigkeit angelegten Infrastrukturfonds und erforderliche Baukostenzuschüsse statt Eigenkapitalerhöhungen!“

Die Lösung liegt bereits auf dem Tisch

Der Verband Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. hat gemeinsam mit dem Eisenbahnsektor ein nachhaltiges Lösungskonzept aus der Trassenpreiskrise und für ein starkes Eisenbahnsystem entwickelt, das auch wir als GDL unterstützen.

Kurzfristig ist eine Anhebung der Trassenpreisförderung im Bundeshaushalt 2025 auf 350 Millionen Euro notwendig, um einen Trassenpreisschock abzuwenden. Im aktuellen Regierungsentwurf sind jedoch nur 275 Millionen Euro vorgesehen.

Mittelfristig sollte die Bestimmung im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), auf die sich die DB InfraGO für hohe Gewinnansprüche stützt (Anlage 4 zu § 37 ERegG, Abschnitt 5.1), bis 2026 gestrichen werden. Um dies zu erreichen, müsste ein entsprechender Änderungsantrag aus der Mitte des Bundestages eingebracht werden. Möglich wäre dies über die Haushaltsgesetzgebung 2025 oder das geplante Moderne-Schiene-Gesetz.

Langfristig erfordert die Entwicklung eines neuen Trassenpreissystems stabile Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr. Hierzu müssen die Nutzerkosten für das bundeseigene Schienennetz gesetzlich für jeweils fünf Jahre festgeschrieben werden – ähnlich wie im Straßengüterverkehr. Dabei sollen nicht nur die Einnahmen der Bahnunternehmen, sondern auch alle bisherigen staatlichen Fördermittel berücksichtigt werden, was die Planungssicherheit erheblich steigern würde. Dieses von dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. entwickelte Modell verzichtet auf versteckte Milliardenprofite und setzt stattdessen auf einen transparenten „Effizienzzuschlag“. Dieser Aufschlag pro Trassenkilometer sollte für den Betreiber einen Anreiz darstellen, hochwertigen Verkehr auf die Schiene zu bringen.