

Christian Böttger, Oliver Mietzsch

Nach dem EuGH-Urteil: Plädoyer für ein neues Trassenpreissystem

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat im März dieses Jahres zum deutschen Trassenpreissystem geurteilt und die sogenannte Trassenpreisbremse in ihrer aktuellen Form verworfen, weil sie den Personennahverkehr gegenüber dem Fern- und Güterverkehr einseitig bevorzugt und die unternehmerische Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers einschränkt. Das Urteil hat weitreichende Auswirkungen auf die Praxis der Schienenpreisgestaltung in Deutschland und könnte zu einer Neuausrichtung der Finanzierung und der Preisbildung im deutschen Bahnverkehr führen. Angesichts rechtlicher, methodischer und verkehrspolitischer Schwächen des bestehenden Vollkostensystems und der zugrunde liegenden Markttragfähigkeitslogik plädieren die Autoren für ein neues, transparentes und EU-konformes Trassenpreissystem auf Basis unmittelbar zurechenbarer Kosten.

Am 19. März 2026 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) in dem Vorabentscheidungsersuchen DB InfraGO AG gegen die Bundesrepublik Deutschland (Rechtssache C-770/24, DB InfraGO) die gesetzlich geregelte Trassenpreisbremse für den Schienenpersonennahverkehr als zu unflexibel und mit der Unabhängigkeit der Geschäftsführung des Betreibers der Schienenwege unvereinbar verworfen. Was dieses Urteil für die Praxis des Schienenpersonennahverkehrs bedeuten kann und wie sich das dem deutschen Trassenpreissystem zugrunde liegende Vollkostenprinzip reformieren ließe, ist Gegenstand dieses Beitrags.

Hintergrund der Klage ist eine Regelung in § 37 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG). Diese sogenannte „Trassenpreisbremse“ legt fest, dass die Trassenpreise für den Regionalverkehr nicht stärker steigen dürfen als die Mittel, die der Bund den Ländern für den Regionalverkehr zur Verfügung stellt. Da die DB InfraGo aus den Trassenerlösen ihre gesamten Kosten decken muss, führt die Reduzierung des Trassenpreisanstiegs im Regionalverkehr zu einem überproportionalen Anstieg der Trassenentgelte im Fernverkehr (SPFV) und im Güterverkehr (SGV). In den Jahren von 2020 bis 2024 sind die Trassenpreise im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) um 11 % gestiegen, im SPFV und im SGV jeweils um 19,9 % (Bundesnetzagentur, 2025, S. 97). Insbesondere die beiden

letztgenannten Sparten befinden sich jedoch im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Das Verwaltungsgericht (VG) Köln teilte offensichtlich die Bedenken der DB InfraGo zur Europarechtskonformität des ERegG und hat daher den EuGH angerufen. Als Folge des Urteils wird der SPNV künftig einen höheren Anteil der Trassenentgelte zahlen müssen. Die Länder sehen sich nicht in der Lage, die Mehrkosten zu tragen, und verlangen deshalb vom Bund, dass er diese übernimmt. Andernfalls drohen massive Zugstreichungen im Nahverkehr. Bisher hat der Bund jedoch keine Verhandlungsbereitschaft erkennen lassen, und verweist auf die für den Sommer 2026 angekündigte Reform des Trassenpreissystems.

Das Urteil des EuGH

Mit seiner sogenannten Vorlagefrage hat das VG Köln beim EuGH angefragt, ob es mit der EU-Richtlinie 2012/34 vereinbar ist, dass für die Trassenpreise im Regionalverkehr die Preisermittlung durch eine „mathematische Formel“ erfolgt. Damit ist die Limitierung der Trassenpreisanstiege im Regionalverkehr gemeint, die per Gesetz aus

Prof. Dr. Christian Böttger ist Professor im Studiengang Wirtschaftsingenieurwesen an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin.

Dr. Oliver Mietzsch ist Geschäftsführer der WestfalenTarif GmbH sowie der OWL Verkehr GmbH in Bielefeld.

© Der/die Autor:in 2026. Open Access: Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht (creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de).

Open Access wird durch die ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft gefördert.

dem Anstieg der Regionalisierungsmittel bestimmt wird, die der Bund an die Länder zahlt.

Die Vierte Kammer des EuGH hat den in Art. 4 dieser Richtlinie verankerten Grundsatz der Unabhängigkeit des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur insofern präzisiert, als dass dieser in Bezug auf die „wesentlichen Funktionen“ organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig zu sein hat.

Der Begriff „wesentliche Funktionen“ (gemeint ist der Infrastrukturbetrieb) erfasst dabei unter anderem Entscheidungen über die Wegeentgelte, einschließlich der Festlegung ihrer Höhe und ihrer Erhebung. Vor diesem Hintergrund ergibt sich nach Auffassung des EuGH aus Art. 29 Abs.1 Unterabs.1 und 4 der Richtlinie zum einen, dass die Mitgliedstaaten die dort beschriebene Unabhängigkeit der Geschäftsführung zu wahren haben, wenn sie eine Entgeltraahmenregelung schaffen, und zum anderen, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Berechnung des Entgelts entsprechend unabhängig vorzunehmen hat.

Das aktuelle Urteil verlangt keine Änderungen am Verfahren zur Ermittlung der Markttragfähigkeiten. Danach dürfen die Mitgliedstaaten solche Aufschläge erheben, um eine volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten zu erhalten. Diese müssen allerdings auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erhoben werden, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarkts zu gewährleisten ist. Als einer von wenigen EU-Staaten hat sich Deutschland für diesen Weg entschieden.

Für solche Vollkostenzuschläge legt die EU-Richtlinie in Verbindung mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 und der Auslegungsleitlinie (C-2025/2606) weitreichende Regeln vor:

- So schreibt die EU bei der Erhebung von Vollkostenzuschlägen vor, dass diese unter Berücksichtigung der Markttragfähigkeit der jeweiligen Verkehrssegmente festzulegen sind. Darüber hinaus dürfen Segmente, die mindestens die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKdZ)¹ tragen können, nicht von der Nutzung ausgeschlossen werden.
- Bei der Ermittlung der Trassenpreise sind mindestens drei Segmente zu bilden, für Güterverkehr, für bezuschussten und für sonstigen Personenverkehr. Wei-

terhin sind bestimmte, vorgegebene Segmente hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit zu prüfen.

- Bei der Festlegung der Segmente sind jedoch die in der Richtlinie genannten Oberziele und Vorgaben zu berücksichtigen. Oberziel ist die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität, weitere Vorgaben sind die Unabhängigkeit der Geschäftsführung und die Führung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen.

Die Berechnung der Trassenentgelte im SPNV als „mathematische Formel ohne Einfluss des Betreibers der Schienenwege“, also nur durch gesetzliche Festlegung, stellt nach Auffassung der Vierten Kammer eine Verletzung der europarechtlich gebotenen Unabhängigkeit der Geschäftsführung dar. Zur Begründung verweist der EuGH darauf, dass im vorliegenden Fall der SPNV mehr als die Hälfte der gezahlten Gesamtentgelte ausmache und dass selbst im SPFV und im SGV der Spielraum durch die gesetzliche Pflicht beschränkt sei, wonach das Gesamtentgelt die Gesamtkosten des Schienennetzbetreibers decken müsse. Mit anderen Worten: Da die Netzentgelte aus dem SPNV aufgrund der Regelungen in § 37 ERegG nicht ausreichen, würden die Infrastrukturbetreiber faktisch dazu gezwungen, das festgestellte Defizit auf die im SPFV und im SGV anwendbaren Entgelte abzuwälzen. Damit würde der Spielraum für die Schieneninfrastrukturbetreiber erheblich eingeschränkt.

Interessant dürfte der Hinweis des EuGH sein, dass auch die Tatsache, dass der SPNV hauptsächlich, wenn nicht ausschließlich, durch öffentliche Gelder finanziert werde, nicht rechtfertigt, „dass dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur in diesem Bereich jeder Spielraum bei der Berechnung der Höhe der Wegeentgelte genommen wird“.

Der von der Bundesnetzagentur beantragten Wirkung des Urteils nur für die Zukunft („ex nunc“) folgt der EuGH explizit nicht. Vielmehr gehe Art. 267 AEUV grundsätzlich von einer Wirksamkeit ex tunc (also rückwirkend) aus. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesnetzagentur bereits ein Verfahren zur Rücknahme und Neubeschreibung des Trassenpreissystems 2025 in die Wege geleitet (BK 10-26-0047_E). Eine darüber hinausgehende Rückforderung dürfte unwahrscheinlich sein, da die Bescheide bereits rechtswirksam ergangen sind und die Entgelte bereits gezahlt wurden.

Das VG Köln wird voraussichtlich im Sommer dieses Jahres im Licht der Entscheidung des EuGH über das Trassenpreissystem 2026 entscheiden. In der Folge geht die Branche nach dem Urteil davon aus, dass die Trassenentgelte vor 2025 Bestand haben werden. Die Entgelte für

¹ Die Definition der uKdZ entspricht – bis auf Details – dem ökonomischen Grenzkostenbegriff.

2025 und 2026 werden neu berechnet; die Länder werden für diese beiden Jahre Nachzahlungen leisten müssen; der SPfV und der SGV dürften entlastet werden. Je nach Neufestsetzung könnte das Umverteilungsvolumen in der Größenordnung von bis zu 1 Mrd. € liegen.

Kritik und Reformbedarf des bestehenden Trassenpreissystems

Aus dem EuGH-Urteil zur Trassenpreisbremse ergeben sich für die Eisenbahnbranche zwei wichtige, kurzfristig durch die Politik zu klärende Handlungsbedarfe:

1. Die Länder verlangen vom Bund einen Ausgleich der zusätzlichen Ausgaben, die durch die rückwirkende Aufhebung und Neufestlegung der Trassenentgelte entstehen werden.
2. Es wird ein neues Trassenpreissystem benötigt, das die Entscheidung des EuGH berücksichtigt.

Der Bundesverkehrsminister hat für das Jahr 2027 ein neues Trassenpreissystem in Aussicht gestellt (Bundesministerium für Verkehr, 2025, S. 30). Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden die zentralen Schwächen des bestehenden Systems analysiert und ein Reformvorschlag entwickelt. Der Reformbedarf ergibt sich nicht allein aus dem EuGH-Urteil vom 19. März 2026, das eine Revision des deutschen Trassenpreissystems erzwingt; vielmehr wurde das bestehende System bereits zuvor aus unterschiedlichen verkehrspolitischen, methodischen und rechtlichen Gründen kritisiert.

Praktische und verkehrspolitische Defizite

Das bestehende Trassenpreissystem ist zum einen Ursache vieler praktischer Probleme, die den Bahnsektor in Deutschland behindern:

- Die Trassenpreise sind in den letzten Jahren stark angestiegen; eine Effizienzkontrolle ist nicht vorgesehen. Die DB InfraGO hat Anspruch auf Erstattung ihrer Kosten sowie auf die „kapitalmarkadäquate“ Verzinsung des Eigenkapitals. Diese wurde zwar (wie oben beschrieben) reduziert, besteht jedoch weiterhin.
- Die Folgen der jetzt für rechtswidrig befundenen Trassenpreisbremse: Der Regionalverkehr musste bisher steigende Kosten nicht vollständig mittragen; die Trassenpreise für den Fern- und den Güterverkehr stiegen überproportional.
- Die Bestimmungen zur Ermittlung der Trassenpreise sind zu komplex und kaum noch verständlich. Bei-

spielsweise wurde 2020 das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) geändert, um den Ländern zusätzliche Mittel zukommen zu lassen. Die komplizierte Mittelverteilung hätte dazu geführt, dass nur die Hälfte der Mittel tatsächlich bei den Ländern angekommen wäre. Der Fehler musste kurzfristig durch eine weitere Gesetzesänderung korrigiert werden (5. RegGÄndG v. 6.3.2020, BGBl. I, S. 445; Lok Report, 2020). 2022 wäre der gleiche Fehler fast erneut unterlaufen, der Gesetzesentwurf wurde in letzter Minute noch geändert (FAZ, 2022).

Die ständigen Änderungen der Bestimmungen, Korrekturen und Subventionen, die von der Haushaltslage abhängen, führen zu instabilen Trassenpreisen. Ein Beispiel dafür ist die kurzfristige Reduktion des Eigenkapital-Zinssatzes nach § 26 ERegG auf 1,9 % Ende 2025 (BT-Drs. 21/2787). Der Bund hat 2024 und 2025² die Zuschüsse an die DB AG für Neubau durch Eigenkapitalerhöhungen ersetzt; damit drohte ein massiver Anstieg der Trassenpreise. Mit der Gesetzesänderung wurde der Anstieg der Trassenpreise gedämpft; es ist aber eine Ad-hoc Maßnahme, die im Widerspruch zu der Forderung nach stabilen Rahmenbedingungen steht (Gramlich & Mietzsch, im Erscheinen).

Methodische Kritik

Darüber hinaus gibt es an dem bestehenden Trassenpreissystem mit Vollkostenzuschlägen zahlreiche methodische Kritikpunkte:

- Die EU-Richtlinie 2012/14 verlangt im Fall der Erhebung von Vollkostenzuschlägen die Bildung von Segmenten, für die jeweils Tragfähigkeiten zu ermitteln sind. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben große Freiheiten in der Segmentbildung, an einzelnen Stellen sind diese jedoch eingeschränkt.
- Durch das Urteil des EuGH zur österreichischen Westbahn (C538/23, EU:C:2025:367) bestehen Zweifel, ob Vollkostenzuschläge grundsätzlich dazu führen dürfen, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Gewinne erzielt (Mietzsch, 2025, S. 542–545). Das schließt jedoch nicht aus, dass in einzelnen Segmenten Gewinne erwirtschaftet werden.
- Die Vorgaben zur Ermittlung der Tragfähigkeit erzwingen faktisch ein bestimmtes empirisches Verfahren, das erhebliche methodische Unsicherheiten aufweist: Nach dem Ramsey-Boiteux-Ansatz sollen diejenigen

² TraEntgBG, Art. 1, Ziffer 2b

Marktsegmente höhere Trassenpreisaufschläge zahlen, die weniger empfindlich auf Preissteigerungen reagieren. Um diese Belastbarkeit zu bestimmen, müssen Preiselastizitäten der Nachfrage mithilfe komplexer Befragungs- und Statistikverfahren geschätzt werden. Die empirische Erhebung hat sich als äußerst kompliziert herausgestellt. Bei unterschiedlichen Untersuchungen schwanken die ermittelten Elastizitäten stark (KCW et al., 2018, Güterverkehr S. 79 f. und Personenverkehr S. 137 f.).

- Ein weiteres Methodenproblem ist die Identifizierung der zu befragenden Endkunden. Im SPNV treten die Länder als Besteller auf und definieren das Angebot; die Fahrgäste sind nur Nutzende. Und im Segment „Kombinierter Verkehr“ im SGV werden Leistungen häufig über mehrere Ebenen untervergeben; die Verlader wissen oft gar nicht, mit welchem Verkehrsträger ihr Container befördert wird. Der Endkunde ist also häufig nicht aussagefähig.
- Ebenfalls methodisch problematisch ist die empirische Ermittlung der Preiselastizität der Endkundennachfrage, da Nachfrageentscheidungen je nach Verkehrsegment unterschiedlichen zeitlichen Horizonten folgen. Im Fernverkehr beispielsweise haben Nutzer oft kurzfristig Wahlalternativen; im SPNV ist dies oft nicht der Fall (z. B. Wohnort, Führerschein, PKW-Verfügbarkeit). Im Güterverkehr hingegen bestehen für die meisten Segmente keine kurzfristigen Transportmittelalternativen. Die Elastizitätswerte zwischen Personen- und Güterverkehr sind folglich nicht miteinander vergleichbar. Die Daten beruhen schlicht auf unterschiedlichen zeitlichen Horizonten.
- Auch das Verfahren zur Ermittlung der Tragfähigkeit je Zugfahrt ist mit erheblichen methodischen Unsicherheiten verbunden. Denn die Ermittlung der Tragfähigkeit je Zugfahrt erfordert zunächst eine zusätzliche Abschätzung der Elastizitäten im Personenverkehr. In einem zweiten Schritt muss für die einzelnen Züge ein Mix der Reiseanlässe abgeschätzt und daraus die Elastizität der Zugfahrten berechnet werden.
- Im Güterverkehr ergibt sich ein weiteres methodisches Problem durch geringe Größen einzelner Segmente. Etliche Segmente in Deutschland (z. B. Autofabriken, Raffinerien, Stahlwerke) bestehen nur aus wenigen Unternehmen. Bei weniger als 30 Stichprobenwerten ist nicht von einer Normalverteilung der Ergebnisse auszugehen. Deshalb sind für Segmente mit wenigen Betrieben keine zuverlässigen Messungen möglich; dennoch werden in vielen Untersuchungen Tragfähigkeiten abgeschätzt.

- Methodische Unsicherheiten bestehen ebenfalls hinsichtlich der Bestimmung des Durchschnittspreisniveaus. Für die statistische Berechnung der Elastizitäten muss eine Absatzfunktion geschätzt werden, für die das Marktpreisniveau ein zentraler Inputwert ist. Dessen Ermittlung ist im Personenverkehr jedoch problematisch, da weder Pkw-Nutzer:innen noch Zeitkarteninhaber:innen des SPNV über realistische Preisvorstellungen verfügen.

Die dargestellten Befunde verdeutlichen, dass Vollkostensysteme zur Trassenpreisbildung erhebliche rechtliche, methodische und verkehrspolitische Probleme aufweisen. Insbesondere die Ermittlung von Markttragfähigkeiten erfordert komplexe empirische Schätzungen von Elastizitäten für zahlreiche Segmente, deren Ergebnisse mit erheblichen Unsicherheiten verbunden sind.

Alternative Verfahren zur Ermittlung von Vollkostenzuschlägen?

Die EU-Auslegungsleitlinie C/2025/2606 (S. 12) nennt als Alternativen zum Ramsey-Boiteux-Verfahren die „Marktrentabilitätsanalyse“ und „zweigledrige Tarife“. Dabei verweist die EU auf eine Übersicht der in Europa verwendeten Methoden. In dieser Übersicht werden jedoch nur zwei Länder genannt, die Markttragfähigkeiten mit anderen Verfahren als Ramsey-Boiteux ermitteln. Die beschriebenen Verfahren im britischen Schienengüterverkehr und im spanischen Hochgeschwindigkeitsverkehr sind allerdings nur sehr knapp dargestellt und deshalb kaum als Vorbild für den deutschen Markt geeignet.

Weder die in der Auslegungsleitlinie noch die vom Verband der europäischen Eisenbahn-Regulierungsstellen genannten alternativen Verfahren³ stellen bei näherer Betrachtung funktionsfähige, praktisch umsetzbare Methoden zur Ermittlung von Tragfähigkeiten für Schieneninfrastruktur dar. Die Marktrentabilitätsanalyse wäre nur ex post möglich; zudem müssten dafür ebenfalls Segmente gebildet werden, bei deren Bildung die bereits zuvor beschriebenen methodischen Probleme erneut auftreten würden. Auch die als mögliche Alternative benannten „zweigledrigen Tarife“ sind methodisch nicht ausgeführt.

Reformbedarf des bestehenden Trassenpreissystems

Es ergeben sich folgende Gründe für den dringenden Reformbedarf des bestehenden Trassenpreissystems:

- Trassenpreisbremse für den SPNV ist europarechtswidrig (EuGH, Urteil vom 19. März 2026, C-770/24).

³ EU Auslegungsleitlinie C72025/2606, S. 12, IRG-Rail 2021.

- Vollkostenzuschläge zur Gewinnerzielung sind unionsrechtlich zweifelhaft (siehe Ziffer 4.1.3 b des EuGH-Urteils).
- Anspruch der DB InfraGO auf „kapitalmarkadäquate“ Verzinsung hat die Trassenpreise zuletzt stark ansteigen lassen.
- Hohe Volatilität der Trassenpreise (inklusive Subventionen) und geringe Planungssicherheit, was ein Markthemmnis darstellt.
- Die Regelungen zur Trassenpreisbildung sind hochkomplex und nur eingeschränkt nachvollziehbar.
- Das bestehende Vollkostensystem ist verkehrspolitisch (wohlfahrtsökonomisch) nicht sinnvoll.
- Das Ramsey-Boiteux-Verfahren zur Ermittlung der Markttragfähigkeiten ist konzeptionell zweifelhaft und empirisch nicht zuverlässig.
- Segmentbildung und Tragfähigkeitsermittlung erfordern erheblichen empirischen Aufwand.

Eckpunkte eines neuen Trassenpreissystems

Der Lösungsraum für eine Reform des Trassenpreissystems ist durch die zuvor benannten EU-Richtlinien und EuGH-Urteile, sowie verkehrspolitische und methodische Probleme begrenzt. Aufgrund der konzeptionellen Probleme und methodischen Unsicherheiten scheint eine Abkehr vom jetzigen System geboten. Nachfolgend wird ein Umstieg auf ein Trassenentgeltsystem auf Basis der unmittelbaren Kosten des Zugbetrieb vorgeschlagen. Es soll betont werden, dass ein „Grenzkostensystem“ nicht zwingend einen zusätzlichen Subventionsbedarf bedeutet.

Das künftige System der Trassenentgelte sollte auf dem uKdZ- Ansatz gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 beruhen. Das heutige Verfahren zur Ermittlung der Vollkostenzuschläge und der Segmentbildung könnte entfallen, ebenso der damit verbundene regulatorische und administrative Aufwand sowie die jahrelangen Rechtsstreitigkeiten, die zu erheblichen Unsicherheiten bei den Marktakteuren führen. Ein solcher Systemumstieg würde zunächst Einnahmeausfälle bei der DB InfraGO in Höhe der heutigen Vollkostenzuschläge verursachen. Für das Jahr 2025 wären das ungefähr folgende Beträge (Trampisch, 2024, S. 12):

SPNV	3,6 Mrd. €
Fernverkehr	1,4 Mrd. €
Güterverkehr	0,6 Mrd. €
Summe	5,6 Mrd. €

Die 3,6 Mrd. €-Zuschläge des SPNV werden heute vom Bund getragen, aber über die Länder an die DB InfraGO ausgereicht. Diese Mittel könnten direkt vom Bund an

DB InfraGo gezahlt werden, die bisherige Umwegfinanzierung könnte entfallen.

Zur Deckung der fehlenden 2,0 Mrd. € stehen folgende Instrumente zur Verfügung:

- Trassenpreisförderung: Im Bundeshaushalt sind knapp 0,5 Mrd. € hierfür vorgesehen.
- Erhöhung der Grenzkosten: Die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 nennt Obergrenzen für die uKdZ, bei deren Unterschreitung eine vereinfachte Prüfung zulässig ist. In Deutschland werden diese Obergrenzen bislang weit unterschritten; die uKdZ könnten also erhöht werden.
- Die EU-Richtlinie gestattet zwei weitere Entgeltbausteine zur Lenkung bei Knappheit und zur Berücksichtigung von Umweltkosten (insbesondere Lärm). Für Knappheitsentgelte wird verlangt, dass der entsprechende Abschnitt als überlastet erklärt wird, ein Plan zur Beseitigung der Knappheit vorliegt und Fortschritte bei der Umsetzung bestehen. Zudem müssen die Erträge aus diesen Knappheitsentgelten zur Beseitigung der entsprechenden Engpässe eingesetzt werden. Bei Umweltzuschlägen besteht die Eingrenzung, dass diese nur zulässig sind, wenn auch der Straßengüterverkehr entsprechend belastet wird.
- Gemäß Richtlinie 2012/34/EU, Artikel 32, Ziffer 3, können Zuschläge für spezifische Investitionsvorhaben erhoben werden, die nach 1988 beendet wurden. Sämtliche deutsche Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Strecken und Ausbauprojekte fallen in diese Kategorie.

Mit einer Kombination dieser Instrumente könnte ein neues, EU-konformes Trassenpreissystem auf uKdZ-Basis geschaffen werden. Es lässt sich so auslegen, dass der Bundeshaushalt nicht zusätzlich belastet wird und alle drei Verkehrsdienste in gleicher Höhe belastet würden wie heute. Damit ließe sich die Diskussion um ein neues Trassenpreissystem entkoppeln von der notwendigen Debatte um die künftige Finanzierung des SPNV durch den Bund.

Umsetzungshürden und politischer Handlungsbedarf

Umwidmung der Vollkostenzuschläge des SPNV

Heute enthalten die Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt, Vollkostenzuschläge in Höhe von rund 3,6 Mrd. €. Im Rahmen der Neuordnung auf ein uKdZ-basiertes Trassenpreissystem müsste der Bund die Zuweisung an die Länder um diesen Betrag re-

duzieren und den entsprechenden Betrag künftig über eine modifizierte Leistungsvereinbarung der DB InfraGO zur Verfügung stellen. Für die Länder wäre diese Verschiebung aufkommensneutral, allerdings würde dieser Betrag künftig nicht mehr über ihre Haushalte laufen. Brancheninsider haben Zweifel daran, ob die Länder eine solche Änderung mittragen; andererseits besteht ein großer Leidensdruck und entsprechend vielleicht auch die Bereitschaft zur Einigung. Mit einer Umstellung auf uKdZ würde das Grundproblem der Trassenpreisbremse nicht vollständig gelöst: Trassenpreise könnten weiterhin stärker steigen als die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG). Die Belastung wäre jedoch deutlich geringer als heute. Eine Trassenpreiserhöhung um beispielsweise 1 % würde den SPNV derzeit um 41 Mio. € zusätzlich belasten, im uKdZ-System hingegen nur um 5,5 Mio. €.

Steuerbarkeit der DB InfraGO AG

Bisher finanziert sich die DB InfraGO weitgehend über Trassenpreise, die für jede durchgeführte Zugfahrt anfallen. Bei Nichtleistung entfällt die Zahlung. Dadurch haben die Kunden (Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger) gegenüber der DB InfraGO ein gewisses Druckpotenzial. Wenn künftig die InfraGO einen erheblichen Teil der Mittel direkt als vertraglich festgelegten Festzuschuss erhält, könnte der Anreiz der InfraGO, gute Leistungen zu erbringen, schwächer werden. Allerdings hat auch das bestehende System bislang nicht zu einer stabilen Infrastrukturqualität geführt. Deshalb wäre in einem neuen System eine stärkere Qualitätskontrolle durch den Bund erforderlich.

Wählerperspektive

Das Prinzip der Grenzkostenfinanzierung für Eisenbahninfrastruktur könnte bei den Wähler:innen, insbesondere entlang verkehrlich stark belasteter Korridore, für Verärgerung sorgen. In diesem System werden Bau und Erneuerung von Bahnstrecken von den Steuerzahlern getragen; die Nutzung steht jedoch jedem europäischen Unternehmen offen. Im Extremfall könnten demnächst Regeln zur Kapazitätsvergabe dazu führen, dass die von den Anwohnern gewünschten SPNV-Verbindungen in die nächste Großstadt nicht angeboten werden können, weil die entsprechenden Trassen für quer durch Europa verkehrende

Containerzüge bereitgestellt werden müssen. Diese bringen den Anwohnern keinen Nutzen, sondern nur Lärm. Dies könnte zur Verdrossenheit gegenüber der Politik im Allgemeinen und der EU insbesondere beitragen.

Gesamtfinanzierung des Systems stabilisieren

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Eisenbahn in Deutschland derzeit nicht stabil finanziert ist. Aufgrund des EuGH-Urteils sehen die Länder die Finanzierung des SPNV gefährdet. Neben den Mehrkosten durch die Inflation kommen nun auch die Auswirkungen des EuGH-Urteils zur Trassenpreisbremse im SPNV hinzu. Der Regionalverkehr leidet unter der schlechten Betriebsqualität, die Einnahmefälle der Verkehrsunternehmen durch das Deutschlandticket sind nicht komplett gegenfinanziert. Der vorgelegte Reformvorschlag ist ausdrücklich auf Kostenneutralität ausgerichtet und enthält keine Überlegungen zur künftigen SPNV-Finanzierung. Im Schienengüterverkehr ist besonders der Kombinierte Verkehr aufgrund der schlechten Betriebsqualität aktuell von einer Rückverlagerung auf die Straße bedroht. Auch hier besteht politischer Handlungsbedarf.

Literatur

- Bundesministerium für Verkehr. (2025). *Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene*.
- Bundesnetzagentur. (2025). *Marktuntersuchung Eisenbahnen 2025*.
- Frankfurter Allgemeine Zeitung. (2022, 15. November). *Was für 49 Euro auf der Strecke bleibt*.
- Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes (TraEntgBG) vom 27. November 2025, BGBl. I 2025 Nr. 285.
- Gramlich, L. und Mietzsch, O. (im Erscheinen). Die rechtliche und finanzielle Verfassung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland – Gemeinsamkeiten und Unterschiede. *Jahrbuch der öffentlichen Finanzen*, 1.
- IRG-Rail. (2021). *Paper on market segmentation & mark-ups* (IRG-Rail (2021) 9). Independent Regulators' Group – Rail.
- KCW, HTC, StatisticEye & Böttger, C. (2018). *Gutachten zur Bestimmung der Elastizität der Nachfrage der Eisenbahnverkehrsunternehmen*. Bundesnetzagentur.
- Lok Report. (2020, 7. Mai). *BAG-SPNV: Bundestag stellt sicher, dass Erhöhung der Regionalisierungsmittel vollständig bei Aufgabenträgern ankommt*.
- Mietzsch, O. (2025). Warum der EuGH das Trassenpreissystem im deutschen Bahnverkehr vom Kopf auf die Füße stellen kann – aber anders, als von manchen erwartet. *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 12, 542–545.
- Trampisch, C. (2024, 9. Oktober). *Neue Konzeptdiskussion zur Nutzerfinanzierung* [Vortragspräsentation]. 30. Fachtagung: Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts, Würzburg.

Title: *After the ruling of the European Court of Justice: a plea for a new track access pricing system*

Abstract: *The ECJ ruling of March 19, 2026, on the German railroad pricing system 2025 has far-reaching effects on the practice of railroad pricing and could lead to a realignment of financing and pricing in German rail transport. The authors advocate a new, transparent and EU-compliant pricing system that takes better account of regional rail transport.*