

14.11.25

Empfehlungen
der Ausschüsse

Vk

zu **Punkt 78** der 1059. Sitzung des Bundesrates am 21. November 2025

Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes

A

1. Der **Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, dem Gesetz gemäß Artikel 87e Absatz 5 Satz 1 des Grundgesetzes zuzustimmen.

B

2. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat ferner, die folgende

E n t s c h l i e ß u n g

zu fassen:

- a) Der Bundesrat nimmt die Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates vom 26. September 2025 zum Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes (BT-Drucksache 21/1939) sowie den Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages vom 13. November 2025 zur Kenntnis.

- b) Der Bundesrat unterstützt die Zielsetzung des Gesetzes und hält dieses für einen ersten notwendigen Schritt, um kurzfristig die dringend erforderliche Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs zu erreichen. Es löst jedoch nicht die strukturellen Finanzierungsprobleme des deutschen Schienennetzes.
- c) Der Bundesrat nimmt die weiterhin starken Belastungen für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr durch die hohen Trassenentgelte mit großer Sorge zur Kenntnis. Sie gefährden die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße und erschweren die Erreichung der Verkehrs- und Klimaziele von Bund und Ländern. Die Finanzierung der DB InfraGO AG über Eigenkapital führt systematisch zu höheren Entgelten und ist daher kein geeignetes Modell für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung.
- d) Der Bundesrat ist weiterhin der Überzeugung, dass schnellstmöglich eine umfassende Reform der Regelungen über die Trassenentgelte unter Einbeziehung der Länder und des Eisenbahnsektors erfolgen muss. Er verweist dazu erneut auf seine Stellungnahme vom 26. September 2025 (vgl. BR-Drucksache 375/25 (Beschluss)). Ziel muss ein transparentes, planbares und gemeinwohlorientiertes System sein, das schnellstmöglich die Finanzierung der Schieneninfrastruktur langfristig sicherstellt, die Qualität verbessert und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs stärkt.
- e) Der Bundesrat erwartet, dass die Bundesregierung hierzu noch in diesem Jahr die Länder und den Eisenbahnsektor zu Gesprächen einlädt und Eckpunkte zur Umsetzung der Reform vorstellt, die einen adäquaten und marktverträglichen Preispfad enthalten, der mittelfristige Planungssicherheit bietet und sich an den verkehrspolitischen Zielen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber weniger nachhaltigen Verkehrsträgern orientiert. Teil des Arbeitsprogramms müssen sein:
 - aa) eine umfassende Analyse der derzeitigen Kosten- und Preisentwicklungen sowie internationale Vergleiche,
 - bb) die Entwicklung und Bewertung von Reformmodellen, insbesondere eines Grenzkostenansatzes mit Bundeszuschüssen,
 - cc) die Integration von Qualitätsaspekten in die Preisgestaltung,
 - dd) die Festlegung einer klaren Finanzierungsarchitektur zwischen Trassenpreisen, Bundeszuschüssen und Regionalisierungsmitteln sowie

- ee) die Vorlage eines Gesetzentwurfs zur Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes oder zur Schaffung eines eigenständigen Trassenpreissetzes.
- f) Der Bundesrat hält es für erforderlich, dass ein Inkrafttreten der neuen Regelungen spätestens zu Beginn des Jahres 2027 erfolgt, damit die Regulierungsperiode 2028 erreicht wird.
- g) Bezugnehmend auf die Ausführungen der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zur sogenannten Trassenpreisbremse weist der Bundesrat darauf hin, dass dies eine Abkehr von der Auffassung der vorherigen Bundesregierung ist, die angekündigt hatte, die Trassenpreise für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auch über das Jahr 2025 hinaus auf 1,8 Prozent zu begrenzen. Die Begrenzung der Trassenpreise für den SPNV auf 1,8 Prozent ist erforderlich, um für die Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen eine verlässliche finanzielle Absicherung zu bieten.
- h) Der Bundesrat erneuert zudem die Erwartung, dass bei einem dauerhaften Anstieg der Trassenpreise im SPNV über 1,8 Prozent diese Mehrbelastungen durch eine entsprechende Erhöhung der Regionalisierungsmittel ausgeglichen werden. Er betont, dass die verfassungsrechtliche Finanzierungsverpflichtung des Bundes nach Artikel 87e des Grundgesetzes uneingeschränkt gilt. Die Länder dürfen nicht über steigende Trassenpreise für den SPNV strukturell belastet werden.
- i) Bis zur Umsetzung der Reform erwartet der Bundesrat, dass die bestehende Trassenpreisförderung im Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr verstetigt und erforderlichenfalls ausgeweitet wird, um kurzfristig die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu sichern.