

10.07.26

Beschluss
des Bundesrates

**EntschlieÙung des Bundesrates "Reform des
Trassenpreissystems und Kompensation der Mehrbelastungen
nach dem EuGH-Urteil zur Trassenpreisbremse"**

Der Bundesrat hat in seiner 1067. Sitzung am 10. Juli 2026 die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefasst.

Anlage

EntschlieÙung des Bundesrates "Reform des Trassenpreissystems und Kompensation der Mehrbelastungen nach dem EuGH-Urteil zur Trassenpreisbremse"

1. Der Bundesrat sieht mit großer Sorge, dass durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 19. März 2026 zur Unvereinbarkeit der sogenannten Trassenpreisbremse im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit dem Unionsrecht erhebliche finanzielle und planerische Risiken in den Ländern entstanden sind. Dabei handelt es sich um rückwirkende Zusatzkosten für die Jahre 2025 und 2026 sowie um erhebliche zukünftige Trassenpreisanstiege für den SPNV.
2. Der Bundesrat erwartet entsprechend seinen früheren Beschlüssen (vgl. u. a. BR-Drucksache 663/25 (Beschluss)), dass die Bundesregierung Mehrbelastungen der Länder und Aufgabenträger insbesondere auch über eine entsprechende zusätzliche Bereitstellung von Regionalisierungsmitteln noch im Jahr 2026 vollständig kompensiert. Er stellt fest, dass es ohne die notwendige Kompensation durch den Bund kurzfristig zu einer einseitigen Lastenverschiebung auf die Länder und mittelfristig zu einem bedeutend schlechteren SPNV käme.
3. Der Bundesrat betont, dass die Länder und Aufgabenträger für die SPNV-Trassenanmeldungen für das Jahr 2027 umgehend belastbare finanzielle und rechtliche Planungssicherheit benötigen, und erinnert an die verfassungsrechtliche Finanzierungsverantwortung des Bundes für die Schieneninfrastruktur. Über den SPNV hinaus hält er auch die bereits heute starken Belastungen für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr durch die hohen Trassenentgelte für besorgniserregend. Sie gefährden die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße erheblich und erschweren die Erreichung der Verkehrs- und Klimaziele von Bund und Ländern.

4. Der Bundesrat erinnert daher an seine Position (vgl. BR-Drucksache 663/25 (Beschluss)), dass schnellstmöglich eine umfassende Reform der Regelungen über die Trassenentgelte unter Einbeziehung der Länder und des Eisenbahnsektors erfolgen muss. Die Länder bekräftigen ihre Bereitschaft, an einer grundlegenden Trassenpreisreform aktiv und konstruktiv mitzuwirken, und fordern die Bundesregierung auf, konkrete Reformoptionen sowohl für ein weiterentwickeltes Vollkostenmodell als auch für Modelle auf Basis des Grenzkostenprinzips vorzulegen. Hierbei sind insbesondere die jeweiligen Finanzierungs-, Verteilungs- und europarechtlichen Auswirkungen transparent darzustellen. Die Länder bedauern, dass die bislang geführten Gespräche mit dem Bund noch keine hinreichende Konkretisierung einer Trassenpreisreform ergeben haben.
5. Aus Sicht des Bundesrates muss das Ziel einer tragfähigen Trassenpreisreform unter anderem eine wirksame, deutliche und dauerhaft angelegte Stabilisierung und Absenkung der Trassenpreise sowie eine stärkere Entkopplung von kurzfristigen Kostenentwicklungen sein. Zudem muss verhindert werden, dass sinkende Verkehrsleistungen oder Abbestellungen zu noch stärker steigenden Trassenpreisen für die verbleibenden Verkehre führen.

Begründung:

Der EuGH hat in seinem Urteil vom 19. März 2026 (C-770/24) entschieden, dass die deutsche Regelung zur Deckelung der Trassenpreisanstiege im SPNV nicht mit dem europäischen Recht vereinbar ist. Aus dem Wegfall dieses Preisdeckels resultieren erhebliche finanzielle und planerische Risiken für den SPNV und dringende Handlungsbedarfe.

Für die Zukunft bedarf es einer grundlegenden Reform des Trassenpreissystems durch den Bund, die geeignet ist, dauerhaft die Last von den Verkehrsegmenten Schienenpersonennahverkehr, Schienengüterverkehr und auch vom Schienenpersonenfernverkehr zu nehmen.

Bislang hat der Bund keine konkreten Eckpunkte einer solchen Reform erkennen lassen, obwohl nicht zuletzt aufgrund des EuGH-Urteils ein schnelles Handeln geboten ist und ein weiteres Zuwarten die Planungsunsicherheit und damit verbundene Risiken für den Schienenverkehr noch weiter erhöhen würden.

Darüber hinaus bedarf es kurzfristig einer Regelung des Bundes zur Bereitstellung von Regionalisierungsmitteln oder eines gleichwertigen finanziellen Ausgleichsmechanismus, um die aus dem EuGH-Urteil resultierenden Mehrbelastungen der Länder und Aufgabenträger für die Jahre 2025 und 2026 und bis zu einer Reform des Trassenpreissystems zu kompensieren. Die Länder und

Aufgabenträger haben im Vertrauen auf den im Eisenbahnregulierungsgesetz geregelten politischen Konsens einer Trassenpreisbremse für den SPNV langfristig Verkehrsleistungen bestellt.

Die verfassungsrechtliche Finanzierungsverantwortung für die Schieneninfrastruktur liegt beim Bund. Demnach dürfen die Länder weder über steigende Trassenpreise noch über die mittelbare Überwälzung von Infrastrukturkosten strukturell belastet werden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund von Artikel 87e des Grundgesetzes sowie des Finanzierungsbeitrags des Bundes nach Artikel 106a des Grundgesetzes. Der Bund hat zwischen 2015 und 2025 Investitionen in seine Schieneninfrastruktur im Umfang von ca. 19 Milliarden Euro über Eigenkapitaleinlagen anstelle von Zuschüssen aus dem Bundeshaushalt finanziert. Diese Eigenkapitaleinlagen werden derzeit über Trassenentgelte refinanziert und tragen maßgeblich zu den Steigerungen der Trassenentgelte bei.

Die Länder und Aufgabenträger im SPNV benötigen nun jedoch dringlichst eine belastbare Rückmeldung durch den Bund, um Planungs- und Rechtssicherheit zu bekommen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Zugangsberechtigten müssen die von der DB InfraGO angebotenen Trassen am 24. August 2026 annehmen. Nur bis zu diesem Stichtag sind damit – ohne weitere finanzielle Belastungen – noch Anpassungen an den Trassenpreisanmeldungen für 2027 möglich. Zudem beginnt die Anmeldephase für die Trassen für den Netzfahrplan 2028 bereits zum 1. Juli 2027. Die Aufgabenträger müssen hierbei – sollte es nicht vorher zu Kostenübernahmezusagen des Bundes oder Hinweise über eine Reform der Trassenpreise kommen – finanzielle Risiken durch die steigenden Trassenpreise bei den Anmeldungen berücksichtigen.

Die Länder bekräftigen insoweit nochmals ihre Bereitschaft, an einer grundlegenden Trassenpreisreform aktiv und konstruktiv mitzuwirken.