**Deutscher Bundestag** **Drucksache 21/2787**

**21. Wahlperiode** 12.11.2025

# Beschlussempfehlung und Bericht

## des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
### – Drucksachen 21/1499, 21/1939, 21/2146 Nr. 1.8 –

### Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes

## A. Problem

Um die trassenentgelterhöhenden Auswirkungen der Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InfraGO AG für das Jahr 2026 abzumildern, wurde die Renditeerwartung des Bundes im Sommer 2024 abgesenkt. Nach der von der Rechtsprechung bestätigten aktuellen Rechtslage ist für die Festlegung der Obergrenze der Gesamtkosten nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) aber nicht die tatsächliche Höhe der Eigenkapitalverzinsung, sondern der im ERegG vorgesehene marktübliche Eigenkapitalzinssatz maßgeblich. Da dieser kapitalmarktübliche Eigenkapitalzinssatz höher liegt als die abgesenkte Renditeerwartung des Bundes, würden die Trassenentgelte, die die DB InfraGO AG ab dem Jahr 2026 zu vereinnahmen hätte, trotz der Absenkung der Renditeerwartung im Sommer 2024 ansteigen.

## B. Lösung

Änderung der eisenbahnregulierungsrechtlichen Vorgaben mit dem Ziel, die trassenentgelterhöhenden Auswirkungen der Eigenkapitalerhöhung für 2026 rechtskonform abmildern zu können.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und Die Linke.**

**Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke.**

## C. Alternativen

Ablehnung oder Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen.

## D. Kosten

Die aus der möglichen Umsetzung des Gesetzentwurfs eventuell resultierenden Kosten wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/1499, 21/1939 mit folgender Maßgabe, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b wird durch den folgenden Buchstaben b ersetzt:

‚b) Nach Nummer 5.2.2 wird die folgende Nummer 5.2.3 eingefügt:

„5.2.3 Für die Verzinsung des Eigenkapitals eines Betreibers der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ist ein Zinssatz von 1,9 Prozent anzusetzen.“ ‘;

b) folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Schienenverkehr ist eine Lebensader unseres Landes: Er befördert Menschen und Fracht zwischen Stadt und Land und ist damit ein zentraler Bestandteil der Mobilität sowie der wirtschaftlichen Standortsicherung.

Es ist begrüßenswert, dass die Bundesregierung die Instandhaltung und Modernisierung unserer Schieneninfrastruktur als eine der großen politischen Aufgaben dieser Zeit erkannt hat und bestrebt ist, diese mit den entsprechenden Mitteln aus dem Sondervermögen Infrastruktur zu bewältigen.

Die Trassenpreise sind eines der zentralen Instrumente zur Infrastrukturfinanzierung. Die abzusehenden großen Preissteigerungen bei den Trassenpreisen stellen jedoch die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Leistungserbringer des Schienenverkehrs vor finanzielle Probleme. Diese Herausforderung hat die Bundesregierung ebenfalls erkannt und einen entsprechenden Gesetzentwurf zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs vorgelegt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die für das Jahr 2025 für die Instandhaltungsfinanzierung noch fehlenden Mittel von rd. 1,3 Milliarden Euro aus dem Nachtrag der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) sowie für das Jahr 2026 rd. 4,1 Milliarden Euro ebenfalls für die Instandhaltungsfinanzierung noch im Jahr 2025 vertraglich mit der DB InfraGO AG zu binden;

2. von der DB InfraGO AG im Gegenzug einzufordern, gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr schriftlich zu erklären, dass sie ebenfalls noch im Jahr 2025 einen neuen Entgeltantrag für die Trassenpreise 2026 stellen und dabei das gesunkene Kostenniveau entsprechend berücksichtigen wird;

3. sich dafür einzusetzen, dass durch diesen Prozess der Anstieg der Trassenpreise für 2026 weitergehend begrenzt wird und sich dies im entsprechenden neuen Entgeltantrag für 2026 der DB InfraGO AG wiederfindet.“

Berlin, den 12. November 2025

**Der Verkehrsausschuss**

| | |
|---|---|
| **Tarek Al-Wazir**<br>Vorsitzender | **Matthias Gastel**<br>Berichterstatter |

## Bericht des Abgeordneten Matthias Gastel

# A. Allgemeiner Teil

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/1499** in seiner 21. Sitzung am 11. September 2025 beraten und dem Verkehrsausschuss zur Beratung überwiesen.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes – 21/1499 – Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung“ auf Drucksache 21/1939 wurde am 9. Oktober 2025 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung an den Verkehrsausschuss zur Beratung überwiesen (Drucksache 21/2146 Nr. 1.8).

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit den Änderungen der Regulierungsvorgaben im ERegG soll zum einen der anzusetzende Eigenkapitalzinssatz auf den Mittelwert zwischen dem sogenannten risikolosen Zinssatz und dem von der Bundesnetzagentur berechneten kapitalmarktüblichen Eigenkapitalzinssatz festgelegt werden. Zum anderen zielen die Änderungen darauf ab, dass die trassenentgelterhöhenden Auswirkungen der Eigenkapitalerhöhungen bereits in der laufenden Regulierungsperiode abgemildert werden können.

### III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat in seiner 7. Sitzung am 24. September 2025 beschlossen, eine öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf auf Drucksache 21/1499 durchzuführen. Diese fand in der 10. Sitzung des Verkehrsausschusses am 13. Oktober 2025 statt. An der Anhörung haben folgende Auskunftspersonen teilgenommen:

- Tilman Benzing, Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI), Senior Manager Logistik und Verkehr;
- Jens Bergmann, DB InfraGO AG, Vorstand Finanzen und Controlling;
- Dr. Andreas Geißler, Allianz pro Schiene e. V., Leiter Verkehrspolitik;
- Gudrun Grunenberg, BASF SE – ESL/R – Bulk Logistics & Site Services, Kombi-Terminalbeauftragte/Sicherheitsmanagementsystem-Verantwortliche;
- Dr. Michael Lorenz, Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Leiter Referat Entgelte für Schienenwege, Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen;
- Martin Roggermann, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Gewerkschaftssekretär Verkehrspolitik;
- Oliver Smock, DIE GÜTERBAHNEN, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V., Referent für Eisenbahnpolitik.

**Jens Bergmann**, Vorstand bei der DB InfraGO AG äußerte, der vorgelegte Gesetzentwurf könne einen sinnvollen Baustein zur Dämpfung des Anstiegs der Trassenpreise bilden, bringe jedoch Auslegungsfragen und Unsicherheiten mit sich. Wichtig sei, dass er sich in eine umfassende Reform der Finanzierungsarchitektur und des Regulierungsrahmens einbettet.

**Tilman Benzing** vom Verband der Chemischen Industrie sprach von einem wichtigen ersten Schritt. Allerdings solle die Verzinsung noch weiter abgesenkt werden. Eine gemeinwohlorientierte Eisenbahninfrastruktur sollte

kein gesetzlich vorgegebenes Renditeziel haben. Bei einer grundlegenden Reform des Trassenpreissystems müssten die Trassenpreise und damit die Nutzerfinanzierung auf die Grenzkosten, also die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs, begrenzt werden.

Wie die meisten Sachverständigen unterstützte auch **Dr. Andreas Geißler** vom Verein Allianz pro Schiene diese Forderung. Er verwies darauf, dass die EU-Kommission den Nationalstaaten ausdrücklich das Grenzkostenmodell empfehle. Eine Bepreisung auf Basis der unmittelbaren Kosten würde das Preisniveau deutliche absenken.

**Gudrun Grunenberg** von der BASF SE führte aus, würde der vorliegende Gesetzentwurf nicht angenommen, drohe ein Anstieg der Trassenpreise um 35 Prozent, was das Ziel der Bundesregierung gefährde, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Statt das Eigenkapital des Bundes an der Gesellschaft weiter zu erhöhen, müsse die DB InfraGO über Baukostenzuschüsse weiter gestärkt werden.

**Dr. Michael Lorenz** von der Bundesnetzagentur plädierte für ein schnellstmögliches Inkrafttreten des Gesetzes. Dann könnten die neuen Regelungen bereits im laufenden Genehmigungsverfahren für das Trassenpreissystem 2026 der DB InfraGO AG Anwendung finden.

**Martin Roggermann** von der EVG forderte, die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr von den vorgesehenen 265 Millionen Euro auf mindestens 350 Millionen Euro zu erhöhen. Für die im Koalitionsvertrag angestrebte Verkehrsverlagerung sei sogar eine Halbierung der Trassenpreise mit einer jährlichen Bundesunterstützung von 450 Millionen Euro notwendig.

**Oliver Smock** vom Verband DIE GÜTERBAHNEN bezeichnete die Probleme mit den Trassenpreisen als hausgemacht. Sie seien unter anderem Folge des hohen und stark umstrittenen Gewinnanspruchs. Dieser müsste wie den konkurrierenden Verkehrsträgern bei „exakt null Euro“ liegen.

Die vorab abgegebenen, schriftlichen Stellungnahmen der oben genannten Sachverständigen wurden als Ausschussdrucksache 21(15)28-A-G verteilt und sind auf den Internetseiten des Ausschusses abrufbar. Hinsichtlich der Ergebnisse der öffentlichen Anhörung wird im Übrigen auf das Protokoll zur 10. Sitzung des Verkehrsausschusses verwiesen, das ebenfalls auf den Internetseiten des Verkehrsausschusses veröffentlicht wurde.

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/1499 in seiner 13. Sitzung am 12. November 2025 beraten.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag mit folgendem Wortlaut eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)40):

*Der Ausschuss empfiehlt dem Deutschen Bundestag, den Gesetzesentwurf auf Drucksache 21/1499 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:*

*Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b wird durch den folgenden Buchstaben b ersetzt:*

*‚b) Nach Nummer 5.2.2 wird die folgende Nummer 5.2.3 eingefügt:*

*„5.2.3 Für die Verzinsung des Eigenkapitals eines Betreibers der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ist ein risikoloser Zinssatz anzusetzen.“ ‘*

*Begründung*

*Die DB InfraGO als wesentlicher Betreiber der Schienenwege des Bundes ist inzwischen ein gemeinwohlorientiertes Unternehmen. Demzufolge ist nicht begründbar, dass mehr als ein risikoloser Zinssatz zu erwirtschaften ist. Durch eine Absenkung auf den risikolosen Zinssatz wird der Druck auf den Anstieg der Trassenpreise weiter als im ursprünglichen Gesetzesentwurf geplant gesenkt. Dadurch können Angebote im Schienenpersonenfernverkehr auch auf nachfrageschwächeren Strecken aufrechterhalten werden. Diese drohen auch mit dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung absehbar nicht mehr wirtschaftlich rentabel zu sein. Eine Mindestverzinsung ist aufgrund der Verwendung von Eigenkapital als finanzielle Transaktion notwendig. Der Staat erhält so eine angemessene Rendite auf sein eingesetztes Kapital.*

Weiterhin hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu dem Gesetzentwurf einen Entschließungsantrag mit folgendem Wortlaut eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)41):

*I. Der Deutsche Bundestag stellt fest, dass*

- *eine Ausschüttung der vom Bundestag bereits beschlossenen Mittel für die Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr hätte erfolgen können und einer rechtzeitigen Ausschüttung nur das Organisationsversagen des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) im Wege stand.*
- *dem Bundesministerium für Verkehr die fehlende Wirtschaftlichkeit der Förderrichtlinie bereits seit dem Herbst 2024 bekannt war. Seit Mai 2025 war durch ein neues Gutachten bekannt, dass eine Förderung grundsätzlich wirtschaftlich ist. Seitdem hat das BMV offenbar keine Aktualisierung der Förderrichtlinie vorgenommen.*
- *das Bundesministerium für Verkehr fahrlässig gehandelt hat. Verkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) sowie die Hausleitung des BMV haben bisher nicht konsequent gehandelt, um Beschlüsse des Deutschen Bundestags umzusetzen.*
- *die Eisenbahnabteilung des BMV in Teilen offenbar unkontrolliert an eigenen Zielen, die im Widerspruch zu den bahnpolitischen Zielen des Bundes stehen, arbeitet sowie wesentliche Beschlüsse des Deutschen Bundestags nicht umsetzt. Die Hausleitung des BMV hat dieser Arbeitsweise keinen Einhalt geboten.*

*II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf,*

- *sicherzustellen, dass die Mittel zur Förderung der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr wie vom Bundestag vorgesehen in 2025 vollständig abgerufen werden und die Mittelausschüttung rückwirkend zum 01. November 2025 erfolgt. Aus dieser Mittelausschüttung ergeben sich keine Schadensersatzansprüche für auf der Leitungsebene verantwortliche Entscheidungsträger.*
- *für die absehbare Fortsetzung der Förderung ab 2026 eine entsprechende aktualisierte Förderrichtlinie zu erstellen und die Wirtschaftlichkeit dieser rechtzeitig zu prüfen. Der Verkehrsausschuss ist über die Aktualisierung der Förderrichtlinie sowie die Wirtschaftlichkeit bis zum 31.03.2026 zu informieren.*
- *ein umfassendes Gesetz zur Reform des Trassenpreissystems vorzulegen, das zum 01.01.2027 wirksam werden kann.*
- *in einem Bericht bis zum 15.12.2025 dem Verkehrsausschuss die Ursachen der fehlenden Aktualisierung der Richtlinie zu erläutern. Dabei ist insbesondere aufzuklären, welche Personen im Haus seit wann über den Vorgang informiert waren und ob die mediale Berichterstattung zutreffend ist, dass eine Aktualisierung der Förderrichtlinie insbesondere an vorgebrachten Bedenken sowie Blockaden Einzelner gescheitert ist. Dabei ist vor allem aufzuzeigen, welche Strukturen den Prozess der erneuten Überprüfung der Förderrichtlinie sowie die Aktualisierung der Richtlinie bewusst verschleppt oder aufgehalten haben. Es ist zudem festzustellen, ob die Hausleitung sowie die Eisenbahnabteilung trotz der bekannten Probleme davon ausgegangen sind, die Förderrichtlinie für 2025 trotzdem nutzen zu können. Außerdem ist aufzuklären, warum der Hinweis des Rechnungsprüfungsausschuss auf die Probleme der Wirtschaftlichkeit von Ende September bis Ende Oktober 2025 offenbar keinen Bearbeitungsvorgang im Haus ausgelöst hat, um rechtzeitig eine Aktualisierung der Förderrichtlinie sicherzustellen. Es ist darzulegen, welche Vorgänge Staatssekretär Stefan Schnorr bezüglich der Trassenpreisförderung gezeichnet hat und insbesondere, wann er Kenntnis der verschiedenen Gutachten hatte. Zudem ist klarzustellen, wann auf Ebene der Staatssekretäre nachweislich die Problematik der Förderrichtlinie bekannt war.*
- *in einem weiteren Bericht bis zum 15.12.2025 dem Verkehrsausschuss über die erforderliche Neuaufstellung der Eisenbahn-Abteilung sowie der Verantwortlichen in der Hausleitung zu informieren. Der Vorgang zeigt mutmaßlich eine problematische Arbeitsauffassung in Teilen des BMV auf.*
- *die Eisenbahnabteilung des BMV so aufzustellen, dass die bahnpolitischen Ziele der Bundesregierung effizient umgesetzt werden und insbesondere sich den Beschlüssen des Deutschen Bundestags nicht in den Weg stellen. Hierfür muss die Hausleitung sicherstellen, dass die Eisenbahn-Abteilung gemeinsam an strategischen Zielen arbeitet. Dazu gehört insbesondere die Umsetzung des Infraplans sowie die bessere Steuerung der Deutschen Bahn.*

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)37 sowie einen Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)38 eingebracht, deren Inhalte sich aus der Beschlussempfehlung und Teil B des Berichts ergeben.

Die **Fraktion der CDU/CSU** teilte mit, es sei erfreulich, dass der vorliegende Gesetzentwurf heute im Ausschuss beraten werde. Diese mit dem Gesetzentwurf verbundenen Änderungen seien überfällig. Im zurückliegenden Sommer 2025 habe es große Erleichterungen in der Branche gegeben, als der Referentenentwurf bekannt geworden sei. Man sei Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder dankbar, das Thema der Trassenpreise so schnell nach der Bundestagswahl aufgegriffen zu haben. Damit würden die Folgen eines Fehlers der letzten Bundesregierung ein wenig gemindert. Die Trassenpreise würden aufgrund der geplanten Gesetzesänderungen im Jahr 2026 weniger stark ansteigen. Das Gesetz führe daher nur zu einer weniger starken Belastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und nicht zu einer Entlastung. Es sei daher dringend erforderlich, dass es ab 2027 ein neues Trassenpreissystem gebe. Der vorliegende Gesetzentwurf sei nur ein erster Schritt und müsse daher nicht alle Eventualitäten berücksichtigen. Man hoffe, dass die geplanten Gesetzesänderungen nach ihrem Inkrafttreten von allen Beteiligten schnellstmöglich umgesetzt und berücksichtigt würden.

Der vorgelegte Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)38 solle weitere Verbesserungen ermöglichen. So werde etwa die weitere Absenkung der Trassenentgelte gefordert. Mit dem Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)37 solle der Eigenkapitalzinssatz auf 1,9 % abgesenkt werden. Das werde allen EVU zugutekommen.

Die **Fraktion der AfD** hob hervor, der Ausschuss beschäftige sich schon sehr lange mit den Trassenpreisen. Der vorliegende Gesetzentwurf sei nur ein kleiner Schritt, der auch noch unzureichend sei. Das eigentliche Problem werde auch durch den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 21(15)37 nicht gelöst. Dabei stelle sich etwa die Frage nach den inhaltlichen Gründen für die konkrete Höhe des geplanten Eigenkapitalzinssatzes von 1,9 %.

Die **Fraktion der SPD** dankte allen Beteiligten und insbesondere dem BMV für die gute Zusammenarbeit bei der Erstellung des Gesetzentwurfs und des Änderungs- sowie des Entschließungsantrags.

In der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III seien finanzielle Mittel für unterschiedliche Aufgaben vorgesehen. Mit dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 21(15)38 werde festgestellt, dass diese finanziellen Mittel auch zweckentsprechend ausgegeben werden müssten. Der Grund für die Form des Entschließungsantrags sei, dass der Antrag auf Festlegung der Trassenpreise nicht vom Deutschen Bundestag, sondern von der DB InfraGO AG an die Bundesnetzagentur gestellt werde. Dabei gebe es aber Spielräume. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf, dem Änderungs- und dem Entschließungsantrag wolle die Koalition aber alle Unsicherheiten ausräumen und klar feststellen, welche finanziellen Mittel im nächsten Jahr zur Verfügung stünden. Der Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werde abgelehnt, denn es müsse klar und rechtssicher geregelt sein, mit welchem Zinssatz zu kalkulieren sei.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, die angestrebte Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes sei ein notwendiger erster Schritt, um die Trassenentgelte zu reduzieren. Die geplante Festlegung des Eigenkapitalzinssatzes auf 1,9 % durch den Änderungsantrag sei zwar eine erfreuliche Verbesserung gegenüber dem ursprünglichen Gesetzentwurf. Allerdings sei diese Vorgabe unflexibel. Anpassungen bei Zinsveränderungen oder veränderten Risikobewertungen würden erschwert. Es habe sich nicht bewährt, Zinssätze gesetzlich zu fixieren. Sinnvoller sei eine gesetzlich festgeschriebene Orientierung an einem risikolosen Zinssatz, da dadurch Anpassungen an sich verändernde Zinsniveaus möglich seien. Dessen ungeachtet müsse die gesamte Trassenpreissystematik grundlegend reformiert werden.

Zum Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 21(15)38 führt sie aus, der Nachtrag zur aktuellen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III hätte längst schon erfolgen müssen. Es brauche eine klare Rechtsgrundlage für die geplanten Investitionen.

Die **Fraktion Die Linke** vertrat die Auffassung, das vorliegende Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs sei nicht ausreichend. Die Absenkung des Eigenkapitalzinssatzes durch den vorliegenden Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)37 auf 1,9 % sei Ergebnis des öffentlichen Drucks und führe dennoch zu einem massiven Trassenpreisanstieg in Höhe von 7 bis 12 %. Eine grundlegende Trassenpreisreform sei erforderlich, die sich am Grenzkostenprinzip orientiere. Dann würde das jeweilige Schienenverkehrsunternehmen auch nur die

Nutzungskosten und keine Rendite an den Bund zahlen. Diese Renditeerwartung sei das eigentliche Problem, das bisher nicht angegangen werde.

Die damit einhergehende Benachteiligung der Schiene gegenüber der Straße müsse endlich beendet werden. Die Straßenmaut beinhalte keine Renditeerwartung des Bundes als maßgebliche Kostenkomponente. Die fehlende Bereitschaft, dieses Problem anzugehen, zeige sehr deutlich, dass die Bundesregierung die Straße der Schiene gegenüber bevorzuge und die Klimaziele für sie keine Relevanz besäßen.

Die Fraktion spricht sich für eine frühere Reform der Trassenpreise vor 2027 aus.

Überrascht sei man vom Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)40. Ein flexibler Zinssatz würde die Situation nur verschlimmern, da dieser zu Unsicherheiten führte.

Der Verkehrsausschuss lehnte mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)40 zum Gesetzentwurf auf Drucksache 21/1499 ab. Weiterhin nahm er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)37 zum Gesetzentwurf auf Drucksache 21/1499 an.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 21/1499 in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 21(15)37.

Weiterhin lehnte er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)41 ab.

Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke nahm der **Verkehrsausschuss** den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)38 an.

Zu der Unterrichtung auf Drucksache 21/1939 empfiehlt er Kenntnisnahme.

## B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)37:

Ziel der Änderung ist im Vergleich zum Entwurf der Bundesregierung eine weitere Absenkung des Eigenkapitalzinssatzes und damit verbunden eine stärkere Abmilderung des Trassenentgeltsanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes ab dem Fahrplanjahr 2025/2026.

Berlin, den 12. November 2025

**Matthias Gastel**
Berichterstatter

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333