

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Paula Piechotta, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Stefan Schmidt und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwicklung der Kostenelemente und der Einnahmen aus Trassenpreisen im Zeitraum 2019 bis 2026

Mit Schreiben vom 21. November 2025, das den Fragestellenden vorliegt, hat die DB InfraGO AG im Rahmen des Verwaltungsverfahrens zur Festlegung der Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) für die Netzfahrplanperiode 2025/2026 gegenüber der Bundesnetzagentur (BNetzA) umfangreiche zusätzliche Kostenpositionen dargelegt. In der Zusammenstellung des Unternehmens ergibt sich daraus für das Jahr 2026 eine Summe von rund 9,195 Mrd. Euro.

Nach Darstellung der DB InfraGO AG ergeben sich erhebliche Mehrkosten insbesondere in den Bereichen Instandhaltung, bauaffine Kosten, Kapitalverzinsung, Personalaufbau, KRITIS-Schutz sowie aus regulatorischen Effekten (Inflations- und Produktivitätsfaktoren, Mindestinstandhaltungsbeitrag). Gleichzeitig verweist das Unternehmen auf eine geplante Instandhaltungsförderung des Bundes in Höhe von 4,115 Mrd. Euro im Rahmen des 3. Nachtrags zur LuFV III.

Vor diesem Hintergrund besteht ein erhebliches parlamentarisches Interesse daran aufzuklären, aus welchen Kostenbestandteilen sich die für das Jahr 2026 dargestellte Summe zusammensetzt, wie sich diese Kostenbestandteile seit 2019 entwickelt haben und aus welchen Einnahmen bzw. Finanzierungsquellen sie in den jeweiligen Jahren gedeckt wurden. Insbesondere vor dem Hintergrund steigender Trassenpreise und möglicher Auswirkungen auf den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr besteht ein Interesse an Transparenz über Zusammensetzung, Finanzierung und Entwicklung der zugrunde liegenden Kosten. Der Bund hatte mit der Umwidmung von Haushaltsgeldern die Mehrkosten teilweise finanziert. Nach Ansicht der Fragestellenden muss geklärt werden, wie diese Kosten sich in den vorherigen Jahren entwickelt haben und aus welchen Einnahmen diese bisher finanziert worden sind.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie setzen sich die von der DB InfraGO AG im Schreiben vom 21. November 2025 an die Bundesnetzagentur für das Jahr 2026 dargestellten Gesamtkosten von rund 9,195 Mrd. Euro im Einzelnen zusammen (bitte nach Kostenblöcken und in Mio. Euro aufschlüsseln)?
2. Welche Kostenbestandteile wurden von der DB InfraGO AG in den Jahren 2019 bis 2026 jeweils bei der Ermittlung der Kostenbasis des Mindestzugangspakets bzw. der Trassenpreisbildung berücksichtigt oder gegenüber der Bundesnetzagentur geltend gemacht?

3. Welche der im Schreiben vom 21. November 2025 der DB InfraGO AG an die Bundesnetzagentur aufgeführten Kostenpositionen sind, bereits in den Jahren 2019 bis 2025 angefallen, und in welcher Höhe sind diese Kosten in den jeweiligen Jahren jeweils angefallen (bitte in Jahresscheiben und nach Kostenarten aufschlüsseln)?
4. Wie hoch waren die in Frage 2 genannten Kostenbestandteile in den Jahren 2019 bis 2026 jeweils pro Jahr (bitte in Mio. Euro sowie tabellarisch nach Kostenarten ausweisen)?
5. Wie haben sich die einzelnen Kostenblöcke der Kostenbasis des Mindestzugangspakets in den Jahren 2019 bis 2026 jeweils absolut und prozentual entwickelt?
6. Aus welchen Einnahmen bzw. Finanzierungsquellen wurden die in den Jahren 2019 bis 2026 bei der Kostenbasis des Mindestzugangspakets bzw. der Trassenpreisbildung berücksichtigten Kosten jeweils gedeckt (bitte in Jahresscheiben und nach Kostenblöcken aufschlüsseln)?
7. Wie hoch waren in den Jahren 2019 bis 2025 jeweils die Einnahmen der DB InfraGO AG bzw. ihrer Rechtsvorgängerinnen aus
 - a) Trassenentgelten,
 - b) Bundesmitteln im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV),
 - c) sonstigen Bundesmitteln,
 - d) Eigenkapitalzuführungen des Bundes,
 - e) Fremdkapital sowie
 - f) sonstigen Einnahmen (bitte aufgliedern)?
8. In welcher Höhe wurden die in Frage 7 genannten Einnahmen in den Jahren 2019 bis 2026 jeweils zur Finanzierung der einzelnen Kostenblöcke eingesetzt (bitte in Jahresscheiben, nach Finanzierungsquelle und Kostenblock darstellen)?
9. Welche der im Schreiben vom 21. November 2025 genannten Kostenpositionen wurden in den Jahren 2019 bis 2025 ganz oder teilweise bereits über Trassenentgelte finanziert, welche über Bundesmittel, welche über Eigenkapital oder Fremdkapital und welche über sonstige Einnahmen?
10. Welche Entwicklung der einzelnen Kostenblöcke des Mindestzugangspakets wird für die Jahre 2027 bis 2030 erwartet, insbesondere beim Instandhaltungsaufwand, bei bauaffinen Kosten, bei der Kapitalverzinsung, beim Betriebspersonal sowie bei KRITIS-bezogenen Kosten?
11. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung aus der in Frage 10 angegebenen Entwicklung auf die Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr?
12. Plant die Bundesregierung die im Haushaltsverfahren 2026 vorgesehene Finanzierung gestiegener Instandhaltungskosten aus dem Sondervermögen in den folgenden Jahren fortzusetzen und wenn ja, in welcher Höhe jeweils?

Berlin, den 8. April 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion