



PM für Bürgerbahn zum Beschluss des Haushaltsausschusses des Bundestages am 8.9.2025 die Trassenpreisförderung um 170 Mio. Euro zu kürzen

Fahrpreiserhöhungen zur Finanzierung der Aufrüstung

Am 8.9.2025 hat der Haushaltsausschuss des Bundestages, um die verschärfte Aufrüstung zu finanzieren, einen fatalen Beschluss gefasst, der allen politisch verkündeten Zielen zur Förderung des Schienenverkehrs diametral widerspricht.

Bürgerbahn stellt dazu fest:

- 1.** Die Notwendigkeit einer Trassenpreisförderung folgt aus dem falschen Finanzierungs-konstrukt für die DB. Anstatt für Ausbau und Erneuerung der Bahninfrastruktur direkte Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt zu gewähren, hat diese Bundesregierung genau wie ihre Vorgängerinnen das Eigenkapital der DB AG erhöht, damit die DB AG sich dann die notwendigen Finanzierungsmittel auf dem Kapitalmarkt beschaffen kann.
- 2.** Das erhöhte Eigenkapital muss aber verzinst werden. Das geht nur aus den Einnahmen der DB InfraGO. Die Einnahmen der DB Infrago sind die Trassenpreise und Stationsgebühren. Steigt das Eigenkapital, muss folglich mehr Verzinsung an den Bund abgeführt werden. Das führt unmittelbar zur Erhöhung der Trassenpreise.
- 3.** Interessanterweise gibt es einen solchen Finanzierungsmechanismus bei der Autobahn GmbH nicht!
- 4.** Da die Erhöhung der Stationsgebühren und Trassenpreise im Nahverkehr gedeckelt ist (jede Erhöhung dort würde sofort auf die Länderhaushalte bzw. Ticketpreise durchschlagen und zu Angebotskürzungen führen), bleibt nur die Erhöhung der Trassenpreise für den Fern- und Güterverkehr.
- 5.** Im Güterverkehr führt jede übermäßige Trassenpreiserhöhung sofort zur Verlagerung von Transporten auf die Straße. Daher wurde das Instrument der Trassenpreisförderung erst überhaupt erfunden.
- 6.** Die deutschen Trassenpreise sind durch das in Deutschland angewandte Prinzip der Vollkostenkalkulation im internationalen Vergleich sehr hoch. In anderen Ländern werden die Trassenpreise nach dem Grenzkostenverfahren kalkuliert.
- 7.** Im Fernverkehr führen die krass gestiegenen Trassenpreise unmittelbar zu Fahrpreiserhöhungen, bzw. Angebotseinschränkungen. Das lässt sich an einem Rechenbeispiel leicht verdeutlichen: Der Trassenpreis im Fernverkehr (ICE) liegt 2025 bei rund 17 Euro/km. Das macht bei einer Fahrstrecke von 500 km 8.500 Euro Trassenpreis. Ist der Zug mit 800 Passagieren besetzt, läge der Trassenpreisanteil am Fahrpreis bei etwa 10 Euro. Wird das Trassenentgelt verdoppelt, stiege der Trassenpreisanteil auf 20 Euro. Ist der Zug aber nur mit 400 Passagieren besetzt, betrüge der Trassenpreisanteil dann über 40 Euro. Die Konsequenz wird sein, dass DB Fernverkehr schwächer ausgelastete Züge, die auch Regionen mit einem geringeren Fahrgastaufkommen erschließen, und Züge in Tagesrandlagen streichen wird. Damit würde das Fernverkehrsangebot auf Verbindungen zwischen den Großstädten beschränkt, und weite Landesteile würden von einem attraktiven Fernverkehrsangebot abgehängt.



- 8.** Mit der Angebotseinschränkung einher geht dann auch ein Abbau von Beschäftigung. Die Gewerkschaft EVG spricht von über 4.000 bedrohten Arbeitsplätzen.

Bürgerbahn fordert daher:

- 1.** Mittelbereitstellung zur Finanzierung der Erneuerung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur direkt aus dem Bundeshaushalt, so wie es in anderen Ländern (z. B. Schweiz, Österreich, Tschechien, Niederlande, Frankreich usw.) üblich ist.
- 2.** Berechnung der Trassenpreise nach dem Grenzkostenprinzip.
- 3.** Rücknahme der geplanten Trassenpreiserhöhung. Statt Erhöhung, Senkung der Trassenpreise, um mehr Güter auf die Bahn zu bekommen und den Schienenpersonenfernverkehr attraktiv zu halten.
- 4.** Einstellung der klimaschädlichen Subventionen im Verkehrsbereich wie Dienstwagenprivileg, Flugbenzin- und Dieselsubventionierung in einer Gesamthöhe von 65 Mrd. Euro pro Jahr. Dieses Mittel würden für eine vollumfängliche Finanzierung der Sanierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur ausreichen.
- 5.** Einstellung aller prestigebehafteten Großbauprojekte der DB wie Stuttgart 21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnverlegung Hamburg-Altona, die keinen erkennbaren Nutzen für den Bahnbetrieb haben. Stattdessen Umsetzung der vorgeschlagenen Alternativlösungen.
- 6.** Einstellung sämtlicher Planungen für 300-km/h-Hochgeschwindigkeitsstrecken, stattdessen Sanierung des gesamten Bestandsnetzes der DB und nicht nur der Hochleistungskorridore.
- 7.** Einstellung sämtlicher Planungen für neue Prestigeprojekte, wie Erzgebirgsbasistunnel und Brenner-Nordzulauf. Auch hier gibt es kostengünstigere und schneller umsetzbare Alternativen mit 800 Passagieren besetzt, läge der Trassenpreisanteil am Fahrpreis bei etwa 10 Euro. Wird das Trassenentgelt verdoppelt, stiege der Trassenpreisanteil auf 20 Euro. Ist der Zug aber nur mit 400 Passagieren besetzt, betrüge der Trassenpreisanteil dann über 40 Euro. Die Konsequenz wird sein, dass DB Fernverkehr schwächer ausgelastete Züge, die auch Regionen mit einem geringeren Fahrgastaufkommen erschließen, und Züge in Tagesrandlagen streichen wird. Damit würde das Fernverkehrsangebot auf Verbindungen zwischen den Großstädten beschränkt, und weite Landesteile würden von einem attraktiven Fernverkehrsangebot abgehängt.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine Starke Schiene“

„Die Kürzungen der Trassenpreisförderung sind das komplett falsche Signal. Sie konterkarieren jeglichen Ansatz einer klimagerechten Bahnpolitik, da sie zu massiven Rückverlagerungen von Verkehren auf die Straße führen. Seit Jahren fordert Bürgerbahn die Streichung der klimaschädlichen Subventionen im Verkehrsbereich von 65 Mrd. Euro pro Jahr! Dann stünden ausreichend Mittel zum Um- und Ausbau des deutschen Bahnnetzes zu einer Flächenbahn zur Verfügung, die mehr Bürgern als bisher ein attraktives Reiseangebot macht, welches zum Umsteigen auf die Bahn einlädt. Kurzfristiger Sparaktionismus zur Finanzierung der Aufrüstung schadet dem System Bahn dauerhaft. Eine gut funktionierende Bahn ist ein wesentlicher Beitrag, um die Lebensqualität in unserem Land zu steigern.“

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.