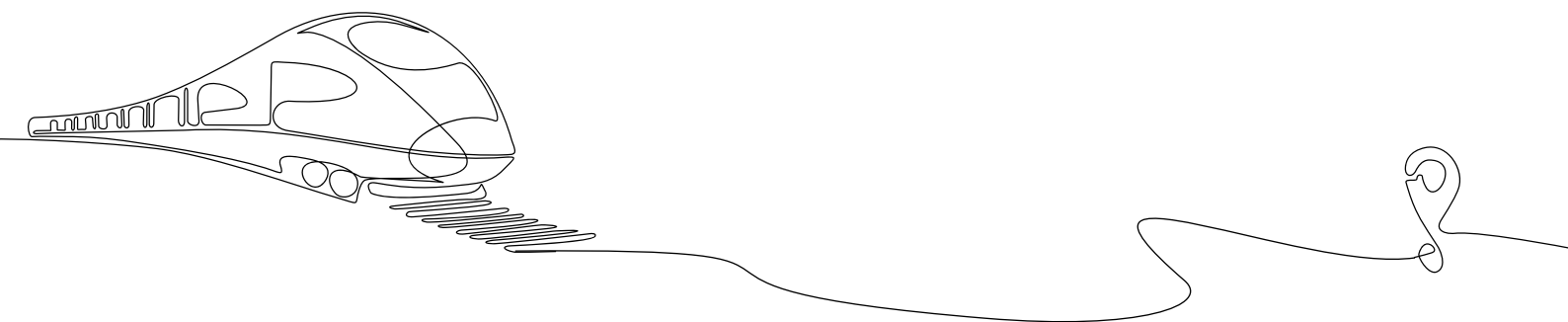


BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

**PM von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“
zum Trassenpreissystem 2026**

Bund muss die Erhöhung der Trassenpreise voll kompensieren



Nach der Erhöhung des Preises für das Deutschlandticket (D-Ticket) auf 66,80 Euro im Monat, also um sechs Prozent, was dem Doppelten der gegenwärtigen Inflationsrate entspricht, steht die nächste Preiserhöhung für Bahnkunden ins Haus, insbesondere im Nahverkehr.

Die von DB InfraGO nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 19.3.26 beantragten und von der Bundesnetzagentur am 22.7.26 genehmigten neuen Trassenpreise werden zu massiven Mehrkosten von bis zu 3 Mrd. Euro pro Jahr für die Aufgabenträger und Länder für die Sicherstellung des Bestandsangebots im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) führen. Das Urteil verfügte, dass die in Deutschland bis dato gültige Trassenpreisbremse nicht rechtens ist – die Anhebung der Trassenpreise im SPNV nur in Höhe der Inflationsrate hatte aufgrund der erhöhten Kosten für die Bahninfrastruktur zu überproportionalen Trassenpreisanhebungen im Güter- und Fernverkehr geführt und entsprechende Klagen ausgelöst.

Bürgerbahn stellt fest:

- 1.** Die Bundesländer werden aufgrund der angespannten Haushaltslage die bei den Aufgabenträgern als Besteller der Nahverkehrsleistungen anfallenden massiven Mehrkosten von bis zu 3 Mrd. Euro pro Jahr durch die Trassenpreiserhöhungen nicht tragen können.
- 2.** Als Konsequenz werden die Aufgabenträger entweder massiv die Ticketpreise erhöhen oder in großem Umfang SPNV-Leistungen abbestellen, besonders in Tagesrandlagen und auf schwächer ausgelasteten Strecken. Dies wird zu einer weiteren Überfüllung der Züge bzw. zur Abwendung der Kunden vom SPNV führen. Dies ist ein doppelter Schlag gegen die Verkehrswende.
- 3.** Besonders benachteiligt durch die Ausdünnung des Verkehrsangebots werden ländliche Räume und strukturschwache Regionen sein; damit wird das Stadt-Land-Gefälle verstärkt.
- 4.** Die Reduzierung des SPNV-Angebots wird besonders ärmere Bevölkerungsschichten treffen, für die ein Ausweichen auf das Auto angesichts der hohen Spritpreise keine Option darstellt.

- 5.** Die Trassenpreiserhöhung für den SPNV ist Bestandteil der Politik der Bundesregierung, die Kosten für die forcierte Aufrüstung auf Länder und Kommunen abzuwälzen. Eigentlich müsste der Bund als hundertprozentiger Eigentümer der DB InfraGO die Kosten selbst tragen, die durch überbezahlte Generalsanierungen und irrwitzige Prestigeprojekte (S21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnhofsverlegung Altona, Hochgeschwindigkeitsneubaustrecken) zu den erhöhten Trassenpreisen führen, selbst tragen. Ein unzulässiger, aber bequemer Ausweg ist, diese via Trassenpreiserhöhungen auf die Aufgabenträger sowie Güter- und Fernverkehrskunden der Bahn abzuwälzen.
- 6.** Als Konsequenz der Nichtübernahme der Mehrkosten durch den Bund werden die Ticketpreise massiv weiter steigen. Der SPNV wird unattraktiv und die Verkehrswende damit untergraben.

Bürgerbahn fordert daher:

- 1.** Volle und dauerhafte Übernahme der Mehrkosten aus der jetzigen Trassenpreiserhöhung für den SPNV durch den Bund.
- 2.** Ausreichende Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auch in den künftigen Jahren.
- 3.** Keine weitere Preiserhöhung für das D-Ticket bis 2030!
- 4.** Rationalisierung der Aufgabenträgerlandschaft – nicht mehr als ein Aufgabenträger pro Bundesland – und Vereinfachung der Ticketstrukturen, um in der Verwaltung und beim Vertrieb im SPNV Kosteneinsparungen zu erreichen.
- 5.** Umstellung des Trassenpreissystems vom Vollkosten- auf das Grenzkostenprinzip.
- 6.** Erarbeitung eines nach einheitlichen Kriterien gestalteten europäischen Trassenpreissystems.

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

„Ein attraktiver SPNV gehört zur Daseinsvorsorge und muss daher aus den öffentlichen Haushalten finanziert werden. Er darf nicht der Mittelbeschaffung für den verschärften Aufrüstungskurs geopfert werden. Die Abwälzung der höheren Trassenpreise führt unweigerlich zu Leistungsabbestellungen oder massiven Fahrpreiserhöhungen, was beides zu einer Mindernutzung des SPNV führen wird. Das setzt eine sich immer schneller drehende Abwärtsspirale, die letztendlich den SPNV und den ÖPNV insgesamt unattraktiv macht. Abbestellungen von SPNV-Leistungen schädigen insbesondere den ländlichen Raum und machen die vom Grundgesetz geforderten gleichwertigen Lebensverhältnisse zunichte.“

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

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg, 21.10.2026