



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP)

und Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWVATT)**

Auswirkungen höherer Trassenpreise auf den SPNV im Land

Vorbemerkung des Fragestellers:

Der Europäische Gerichtshof hat in einem Urteil das bestehende deutsche Trassenpreissystem für rechtswidrig erklärt. Verkehrsminister Claus Madsen sagte Medienberichten zufolge, dass es schnellstmöglich rechtliche und finanzielle Klarheit brauche und eine Reduzierung von Zugverbindungen in Schleswig-Holstein drohe.¹

1. Mit welchen Mehrkosten rechnet die Landesregierung für das Jahr 2026, wenn die von der DB InfraGo beantragte Erhöhung der Trassenentgelte für den SPNV um 23,5 Prozent anzuwenden ist und inwiefern könnten diese Mehrkosten durch Haushaltsmittel (z.B. Regionalisierungsmittel) aufgefangen werden? Bitte erläutern.

Antwort:

Für das Jahr 2026 ergäbe sich bei Anwendung einer Erhöhung der Trassenentgelte im SPNV um 23,5 Prozent auf Grundlage der dem Land

¹ https://www.kn-online.de/schleswig-holstein/zuege-in-sh-madsen-sieht-betrieb-des-schieneverkehrs-massiv-gefaehrdet-277W7NZICZAT7MZH4RQ2WPJ2U.html?outputType=valid_amp

vorliegenden Kostenübersicht für die bestellten Verkehre rechnerisch ein zusätzlicher Bedarf von rund 31,1 Mio. Euro.

Eine dauerhafte Finanzierung der Mehrkosten aus vorhandenen Haushaltsmitteln oder aus den bereits verplanten Regionalisierungsmitteln ist nicht möglich. Eine Deckung wäre nur zulasten anderer SPNV- und ÖPNV-Bedarfe möglich.

2. Mit welchen Mehrkosten rechnet die Landesregierung für das Jahr 2027 durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofes und inwiefern könnten diese Mehrkosten durch Haushaltsmittel (z.B. Regionalisierungsmittel) aufgefangen werden? Bitte erläutern.

Antwort:

Eine belastbare landesscharfe Quantifizierung für das Jahr 2027 ist derzeit nicht möglich. Nach Information der Bundesnetzagentur sind vor einer Entscheidung zum Trassenpreissystem 2027 noch verschiedene Fragen hinsichtlich der Obergrenze der Gesamtkosten 2027 zu klären. Offen ist insbesondere, in welcher Höhe Instandhaltungszuwendungen künftig erfolgen sollen und ob diese entgeltmindernd zu berücksichtigen sind. Zudem ist offen, ob weitergehende Reformen des Trassenpreissystems abgewartet werden sollen.²

Auch für 2027 gilt, dass zusätzliche Belastungen nicht verlässlich aus vorhandenen Haushaltsmitteln oder den bereits verplanten Regionalisierungsmitteln aufgefangen werden können.

3. Zu welchem Zeitpunkt und in welchem Umfang müssten aufgrund von Mehrkosten Zugverbindungen reduziert oder gestrichen werden? Bitte erläutern.

Antwort:

Dies kann derzeit nicht belastbar benannt werden, sondern hängt vom weiteren Verlauf der von der Bundesnetzagentur beabsichtigten Aufhebungs- und Neubescheidungsverfahren für das Trassenpreissystems 2025 und das Trassenpreissystem 2026, der Höhe etwaiger Nachforderungen sowie von einem möglichen finanziellen Ausgleich durch den Bund ab. Aufgrund der vertraglichen Durchreichung der Infrastrukturentgelte können erhöhte Trassenentgelte die Aufgabenträger unmittelbar belasten.

²https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/BK10/BK10_01_Aktuelles/BK10_Aktuelles.html

4. Verfügt die Landesregierung bereits über eine Übersicht, welche Zugverbindungen infolge höherer Trassenpreise reduziert oder gestrichen werden könnten? Wenn ja, welche konkreten Verbindungen sind dies und in welchem Maße würden Reduzierungen in Frage kommen? Wenn nein, warum nicht und für wann ist so etwas geplant? Bitte erläutern.

Antwort:

Nein. Eine belastbare verbindungsbezogene Übersicht liegt derzeit nicht vor. Eine solche Übersicht setzt voraus, dass das maßgebliche Entgeltniveau für 2025, 2026 und 2027ff sowie die bundesrechtlichen und haushalterischen Kompensationsmechanismen hinreichend geklärt sind. Solange dies nicht der Fall ist, wäre jede Benennung einzelner Verbindungen spekulativ. Die Priorität der Landesregierung liegt darauf, Angebotskürzungen zu vermeiden und den Bund auf seine grundgesetzlich verankerte Finanzierungsverantwortung nach Art. 106a GG zu verpflichten.

5. Welche regulatorischen, finanziellen und strukturellen Maßnahmen erwartet die Landesregierung infolge des Urteils des Europäischen Gerichtshofes von der Bundesregierung und bis wann soll dies aus Sicht der Landesregierung erfolgen? Bitte erläutern.

Antwort:

Die Landesregierung erwartet die vollständige Kompensation der aus dem EuGH-Urteil resultierenden Mehrbelastungen der Länder und Aufgabenträger für die Jahre 2025 und 2026, insbesondere über zusätzliche Regionalisierungsmittel oder einen gleichwertigen finanziellen Ausgleichsmechanismus. Dafür müssen das Eisenbahnregulierungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz geändert werden. Ferner erwartet die Landesregierung unverzüglich belastbare finanzielle und rechtliche Planungssicherheit für die Trassenbestellungen und Vergaben ab 2027 sowie einen verbindlichen Bund-Länder-Prozess zur Neuordnung der Trassenpreise unter frühzeitiger und strukturierter Einbeziehung der Länder und der betroffenen Marktakteure.

Zudem erwartet die Landesregierung eine grundlegende Überprüfung der bisherigen Finanzierungsarchitektur. Dazu gehört insbesondere, investive Mittel künftig so auszugestalten, dass daraus keine strukturellen Mehrbelastungen der Nutzer und der Länder entstehen, und die zur Infrastrukturfinanzierung eingesetzten Eigenkapitalmittel des Bundes in Zuschüsse umzuwandeln.

Die Landesregierung hat diese Forderungen zusammen mit den anderen

Ländern in der Verkehrsministerkonferenz am 25./26. März mit einem entsprechenden, einstimmig gefassten Beschluss (TOP 5.15) untermauert. Die Bundesregierung hat zugesagt, bis zum Ende des Jahres ein neues Trassenpreissystem vorzulegen.

6. Welche konkreten Vorschläge hat die Landesregierung für eine Reform des Trassenpreissystems? Bitte erläutern.

Antwort:

Die Landesregierung setzt sich für ein transparentes, planbares und europarechtskonformes Trassenpreissystem ein. Dazu gehören eine kurzfristig wirksame, deutliche und dauerhaft angelegte Absenkung der Trassenpreise, eine stärkere Entkopplung von kurzfristigen Kostenentwicklungen, die Einführung eines qualitäts- und leistungsorientierten Entgeltsystems sowie die Herstellung international wettbewerbsfähiger Trassenpreise, insbesondere auch auf den Güterverkehrskorridoren.

Die Landesregierung tritt zudem für eine Weiterentwicklung des Systems auf Grundlage des Grenzkostenprinzips statt des Vollkostenprinzips und für eine stärkere Finanzierung der Infrastruktur durch Zuschüsse des Bundes anstelle entgeltwirksamer Eigenkapitalzuführungen ein.