



Presseinformation

Nr. 26.206

18.06.2026

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 30 – Nach dem Urteil erst Recht: Trassengebühren grundlegend reformieren

Dazu sagt die mobilitätspolitische Sprecherin der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen, **Nelly Waldeck**:

Wer mehr Verkehr auf die Schiene bringen will, darf die Schiene nicht teurer machen als die Straße

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
liebe Kolleg*innen,

in Vorbereitung auf diese Rede habe ich mich gefragt, ob es dem Thema schadet, dass wir es drei Monate nach dem Urteil zur Trassenpreisbremse diskutieren. Aber nein, das Gegenteil ist der Fall, denn seit dem Urteil hat sich rein gar nichts getan. Es zeichnet sich keine Lösung ab. Es gibt keinen Reformvorschlag und zeitnah müssen die Trassen fürs nächste Jahr angemeldet werden, ohne dass irgendjemand weiß, wie viel sie denn kosten werden. Das ist schon dramatisch. Dramatischer noch als vor drei Monaten.

Das Urteil vom 19. März zur Trassenpreisbremse hat nämlich eine Debatte neu entfacht, die seit Jahren geführt werden müsste. Wer übernimmt eigentlich die Kosten in welcher Höhe für eine funktionierende Schieneninfrastruktur in Deutschland?

Alle sind sich einig, dass unsere Schieneninfrastruktur besser werden muss. Wir wollen mehr Menschen für das Bahnfahren gewinnen und wir wollen mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagern. Gleichzeitig belasten wir den Verkehrsträger Schiene aber mit einem Finanzierungssystem, das ihn gegenüber anderen Verkehrsträgern benachteiligt.

Der zentrale Fehler liegt in der Berechnung der Trassenpreise, also der Gebühr für die Nutzung von Gleisen. Während in vielen anderen Ländern der EU diese Gebühr durch die unmittelbaren Kosten der Instandhaltung berechnet werden, werden in Deutschland über die Trassenpreise weit darüberhinausgehende Infrastruktur- und Verwaltungskosten finanziert. Die zu tragenden Kosten haben bei uns weder einen Bezug zur jeweiligen Strecke noch zu den realen Infrastrukturkosten.

Das heißt zum Beispiel, wenn wir pro Fahrt von Kiel nach Hamburg 640 Euro an die DB InfraGO zahlen, also eine Trassengebühr von 20 Millionen Euro im Jahr, können wir

nicht davon ausgehen, dass diese 20 Millionen Euro in die Verbesserung der Strecke investiert werden. Sie könnten zum Beispiel in der Verwaltung der DB oder im Bau von Stuttgart 21 landen.

Diese 640 Euro sind allerdings eine Zahl, die durch die Trassenpreisbremse festgelegt wurde. Um den Nahverkehr nicht übermäßig zu belasten, wurde nämlich künstlich festgelegt, dass die Gebühren für den Nahverkehr begrenzt werden. Zum Nachteil von Fern- und Güterverkehr, die diese für sie nachteilige Kostenteilung offensichtlich gar nicht witzig finden. Die Konsequenz: Die Preisbremse wurde erfolgreich beklagt und muss aufgehoben werden.

Jetzt bringt es wenig, sich über den Kläger aufzuregen. Nicht nur weil ich das ein sonderbares Rechtsverständnis finde, sondern weil es völlig legitim ist, dass Güter- und Fernverkehr kein Interesse daran haben, die Kosten des Nahverkehrs mitzutragen und dafür internationale Wettbewerbsnachteile in Kauf nehmen zu müssen.

Deshalb dürfen wir nicht nur über Übergangslösungen sprechen, sondern wir müssen das Finanzierungssystem Schiene insgesamt in den Blick nehmen. Es kann doch nicht sein, dass ein LKW auf einer 100km langen Strecke etwa 30 Euro Maut zahlt, während ein Güterzug für dieselbe Strecke bei 1000 bis 3000 Euro zahlt. Wer mehr Verkehr auf die Schiene bringen will, darf die Schiene nicht teurer machen als die Straße.

Es gibt aber auch keinen triftigen Grund, warum der Nahverkehr die Kosten großer Infrastrukturbauten oder der DB Verwaltung übernehmen soll. Vor allem aber sorgt der gleiche Kostenansatz pro Kilometer dafür, dass finanziell bestraft wird, wer mehr Verkehr fährt. Denn sobald die Fixkosten der Strecke einmal abgedeckt sind durch die Trassengebühren, zahlt jeder weitere Zug auf der Strecke munter Gebühren, obwohl es keine weiteren Kosten gibt. Es wird bestraft, wer mehr Verkehr bestellt.

Wir brauchen also eine langfristige Lösung, die die folgenden Aspekte berücksichtigt: Die Kosten müssen sich an den realen Infrastrukturkosten orientieren und dürfen nicht alle möglichen weiteren Kosten integrieren. Große Ausbauprojekte dürfen nicht über Trassengebühren im ganzen Bundesgebiet finanziert werden. Sie müssen, wie bei der Straße auch, steuerfinanziert werden.

Wir brauchen Planungssicherheit. Es kann nicht sein, dass die Kosten jährlich hin- und hergeworfen und neu diskutiert werden. Ebenso wie bei der Lkw-Maut brauchen wir verlässliche Rahmenbedingungen von mindestens fünf Jahren.

Wenn der Bund das System der Trassenpreise nicht grundlegend reformiert, dann müssen wir weiterhin darüber diskutieren, ob wir Strecken, auf denen ausschließlich Regionalverkehr verkehrt, nicht ins Eigentum des Landes übertragen und selbst betreiben. Damit werden Infrastrukturkosten zu tatsächlichen Fixkosten und es gibt einen Anreiz, mehr Verkehr zu bestellen.

Am allerdingendsten brauchen wir aber ein Bundesverkehrsministerium, das dieses Thema nicht weiter ignoriert und Lösungsvorschläge auf den Tisch legt. Wenn im August alle ihre Trassen anmelden, wird das eine skurrile Situation wie nie zuvor. Denn wer meldet denn Trassen an, ohne am Ende zu wissen, wie viel sie kosten werden?

Ich bitte um Zustimmung zu unserem Antrag, damit Schleswig-Holstein Druck macht und damit diese Debatte jetzt zügig geführt wird.

Vielen Dank.

**Landtagsfraktion
Bündnis 90/Die Grünen Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

T 0431 988 1503
M 0172 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de
sh-gruene-fraktion.de