

Trassengebühren | 18.06.2026 | Nr. 204/26

## **Rasmus Vöge: TOP 30: Reform wagen: Für einen leistungs- und wettbewerbsfähigen Schienenverkehr**

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Frau Präsidentin, Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir beschäftigen uns heute mit der Trassenpreisbremse und der Reform des Trassenpreissystems in Deutschland. Ein Projekt, das die breite Öffentlichkeit nicht erreicht hat, obwohl es von großer Bedeutung für den ÖPNV auch hier in Schleswig-Holstein ist.

Nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes zum Trassenpreissystem und der Preisbremse beim Schienenpersonennahverkehr stehen wir vor großen Herausforderungen. Wir alle wollen, und so wurde es auch mehrfach schon fraktionsübergreifend hier beschlossen, einen leistungs- und wettbewerbsfähigen Schienenverkehr, d.h. Regional-, Fern- und natürlich Güterverkehr. Davon sind wir leider weit entfernt.

Die bisherigen Regelungen stehen dem entgegen und das hat der Europäische Gerichtshof verdeutlicht. In Deutschland gilt bisher der Vollkostenansatz. Doch eigentlich setzen sich die Kosten auf einer anderen Berechnungsgrundlage zusammen. Das führte bisher zu hohen Trassenpreisen, die nicht mit dem europäischen Recht vereinbar sind. Und genau deshalb ist es jetzt Zeit für eine Reform. Dies möchten wir mit unserem Antrag verdeutlichen.

Die wichtigsten Punkte will ich einmal kurz nennen:

1. Damit die Preise kurzfristig nicht explodieren, bitten wir den Bund für den Übergang finanziell einzuspringen. Mir ist bewusst, dass häufig diskutiert wird, dass wir ständig Forderungen nach Berlin tragen und keine eigene Verantwortung übernehmen würden. Das will ich an dieser Stelle jedoch zurückweisen. Zumal es nicht nur den Regionalverkehr in Schleswig-Holstein, sondern den in ganz Deutschland betrifft. Aus diesem Grund brauchen wir hier eine kurzfristige Lösung wegen der Gerichtsentscheidung.

2. Weiter brauchen wir eine grundsätzliche Neuordnung der Trassenpreise in Deutschland. Diese sollten sich an der LKW-Maut orientieren. Wir brauchen Planungssicherheit für mindestens fünf Jahre, sodass die Anbieter Planungssicherheit

erhalten.

3. Als dritten Punkt setzen wir uns dafür ein, dass untersucht wird, ob die Strecken, auf denen lediglich Regionalverkehr fährt, von den Ländern übernommen werden können. Das ist kein Freifahrtschein für den ausschließlich staatlichen Bahnbetrieb. Trotzdem würden wir das gerne einmal im Detail untersuchen lassen.

Vielen Dank!