Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 183**

18. Wahlperiode **30.6.2026**

Antrag

der Abg. Viviane Sigg u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Folgen des EuGH-Urteils für das Zugangebot in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Folgen das Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) für die für Zugbestellungen verfügbaren Regionalisierungsmittel in Baden-Württemberg hat;

2. in welcher Höhe Mittel an die DB InfraGO AG für die Jahre ab 2025 zurückerstattet werden müssen;

3. inwiefern das Land über Rücklagen aus Regionalisierungsmitteln in entsprechender Höhe (Ziffer 2) verfügt;

4. ob aufgrund der Rückzahlungen und der künftig höheren Trassenentgelte Zugleistungen abbestellt werden müssen;

5. falls ja (Ziffer 4), um welche Zugleistungen es sich ab welchem Zeitpunkt handelt;

6. inwiefern das Land ggf. bereit ist, eigene Haushaltsmittel zur Deckung der Rückzahlungen an die DB InfraGO AG einzusetzen;

7. inwiefern das Land ggf. bereit ist, eigene Haushaltsmittel einzusetzen, um Zugabbestellungen in den kommenden Jahren zu verhindern;

8. welche Lösung die Landesregierung mit dem Bund und der DB InfraGO AG anstrebt, um die gestiegenen Trassenentgelte entweder zu senken oder auszugleichen;

Eingegangen: 30.6.2026 / Ausgegeben: 29.7.2026

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. welche Folgen die Abschaffung der Trassenpreisförderung für den Fernverkehr der Deutschen Bahn AG durch den Bundesverkehrsminister für das Fernverkehrsangebot in Baden-Württemberg haben könnte.

30.6.2026

Sigg, Binder, Dr. Weirauch,
Dr. Fulst-Blei, Steinhülb-Joos SPD

Begründung

Das Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) hat in seinem Urteil vom 19. März 2026 entschieden, dass die sogennante Trassenpreisbremse für den deutschen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nicht mit dem Europarecht vereinbar ist. Deshalb wird es zu Rückzahlungen an die DB InfraGO AG kommen, mit unübersehbaren Folgen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg und möglicherweise auch für den Fernverkehr der Deutschen Bahn AG. Diese Folgen darzustellen, aufzuklären und zu bewerten ist Ziel dieses Antrags.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 22. Juli 2026 Nr. VM3-0141.5-36/33/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Folgen das Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) für die für Zugbestellungen verfügbaren Regionalisierungsmittel in Baden-Württemberg hat;

Die Folgen des Urteils sind bislang nur überschlägig abschätzbar. Mit der vom Bund angekündigten Art der Umsetzung des EuGH-Urteils bei den Trassenpreisen könnte der Schienenpersonennahverkehr im Bundesgebiet um 500 Mio. Euro p. a. zusätzlich belastet werden, wovon auf das Land Baden-Württemberg rund 60 bis 70 Mio. Euro p. a. entfallen würden.

2. in welcher Höhe Mittel an die DB InfraGO AG für die Jahre ab 2025 zurückerstattet werden müssen;

Die Höhe der etwaig rückwirkend an die DB InfraGO AG zu entrichtenden zusätzlichen Trassengebühren steht derzeit noch nicht fest.

3. inwiefern das Land über Rücklagen aus Regionalisierungsmitteln in entsprechender Höhe (Ziffer 2) verfügt;

Aufgrund der nicht absehbaren Entwicklung konnten die Länder, auch das Land Baden-Württemberg, keine entsprechenden Rücklagen für diesen Fall bilden. Mögliche Erstattungen müssten aus den laufenden Regionalisierungsmitteln geleistet werden.

4. ob aufgrund der Rückzahlungen und der künftig höheren Trassenentgelte Zugleistungen abbestellt werden müssen;

Sofern der Bund bei der angekündigten Neuordnung des Trassenpreissystems ab 2027 keine Wege findet, eine effektive Mehrbelastung der Länder auszuräumen, verschärft sich die Unauskömmlichkeit der vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel für alle Länder. Die Landesregierung hat das Ziel, Abbestellung von Zugleistungen zu vermeiden. Die Länder drängen daher beim Bund auf eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel.

5. falls ja (Ziffer 4), um welche Zugleistungen es sich ab welchem Zeitpunkt handelt;

Auf die Antwort zu Ziffer 4 wird verwiesen.

6. inwiefern das Land ggf. bereit ist, eigene Haushaltsmittel zur Deckung der Rückzahlungen an die DB InfraGO AG einzusetzen;

Die Entscheidung darüber, ob zusätzliche Landesmittel eingesetzt werden, obliegt dem Haushaltsgesetzgeber.

7. inwiefern das Land ggf. bereit ist, eigene Haushaltsmittel einzusetzen, um Zugabbestellungen in den kommenden Jahren zu verhindern;

Die Entscheidung darüber, ob zusätzliche Landesmittel eingesetzt werden, obliegt dem Haushaltsgesetzgeber.

8. welche Lösung die Landesregierung mit dem Bund und der DB InfraGO AG anstrebt, um die gestiegenen Trassenentgelte entweder zu senken oder auszugleichen;

Die Länder fordern den Bund beispielsweise durch entsprechende Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz und der Ministerpräsidentenkonferenz eindringlich dazu auf, bei der angekündigten Reform der Trassenpreise ab 2027 eine Mehrbelastung des SPNV zu vermeiden und haben dazu Vorschläge unterbreitet. Die Entscheidung liegt ausschließlich beim Bund. Sollte der Bund dies nicht leisten, verstärkt sich die Notwendigkeit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Denn die Höhe und Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel wurde durch den Bund unter Anwendung der Trassenpreisbremse festgelegt. Auch nach Wegfall der Trassenpreisbremse für den SPNV bleibt die grundgesetzlich gereglte Finanzierungsverantwortung des Bundes für den SPNV gegenüber den Ländern unverändert weiter bestehen.

9. welche Folgen die Abschaffung der Trassenpreisförderung für den Fernverkehr der Deutschen Bahn AG durch den Bundesverkehrsminister für das Fernverkehrsangebot in Baden-Württemberg haben könnte.

Der Bund begründet die Abschaffung der Trassenpreisförderung für den Schienenpersonenfernverkehr mit dessen Entlastung bei den Trassenpreisen infolge des EuGH-Urteils. Der Landesregierung liegen keine Informationen darüber vor, wie die DB Fernverkehr AG und weitere im Marktsegment Fernverkehr tätigen Unternehmen beabsichtigen, auf die Entwicklungen zu reagieren.

Razavi

Ministerin für Verkehr