

Antrag

der Abg. Niklas Nüssle und Silke Gericke u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Auswirkungen der Trassenpreisentwicklung auf den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Folgen das Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Regulierung der Trassenpreise im Schienenverkehr in Deutschland und insbesondere in Baden-Württemberg hat;
2. welche Kenntnisse der Landesregierung bezüglich einer Neuregelung der Trassenpreise durch die Bundesregierung vorliegen, insbesondere bezüglich des Zeitplans;
3. bis zu welchem Zeitpunkt nach Einschätzung der Landesregierung Rechtssicherheit über die zukünftige Ausgestaltung der Trassenpreise erforderlich ist, damit die Finanzierung und Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie bestehender Verkehrsverträge verlässlich gewährleistet werden können;
4. welche Erkenntnisse der Landesregierung zu möglichen rückwirkenden Auswirkungen einer Neuregelung der Trassenpreise auf das Trassenpreissystem 2026 vorliegen;
5. welche Auswirkungen die von der Bundesnetzagentur dargestellte Umverteilung der Trassenentgelte im Trassenpreissystem 2026 in Höhe von rund 400 Millionen Euro zulasten des SPNV auf Baden-Württemberg hätte und welche finanziellen Folgen sich daraus für das Land, die weiteren SPNV-Aufgabenträger sowie die Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben würden;
6. welche Auswirkungen der Entwicklung der Trassenpreise auf die Finanzierung der bestehenden Verkehrsverträge sowie der bereits bestellten Leistungen des SPNV für das Fahrplanjahr 2027 sie erwartet;

7. welche Auswirkungen hierdurch auf die Stabilität, Qualität und Weiterentwicklung des SPNV in Baden-Württemberg gemäß dem in Entwicklung befindlichen Zukunftsfahrplans erwartet werden;
8. wie sie die im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2027 vorgesehene Ausgestaltung der Regionalisierungsmittel bewertet, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die bislang gesondert veranschlagten Bundesmittel für die anteilige Finanzierung des Deutschlandtickets künftig Bestandteil der Regionalisierungsmittel sein werden;
9. wie die Landesregierung bewertet, dass trotz nominell steigender Regionalisierungsmittel für die Finanzierung des SPNV faktisch keine zusätzlichen Bundesmittel zur Verfügung stehen und gleichzeitig mit steigenden Trassenpreisen zu rechnen ist;
10. welche Position die Landesregierung gegenüber der Bundesregierung sowie im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz zur zukünftigen Ausgestaltung der Trassenpreise, zur Finanzierung des SPNV sowie zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur vertritt;
11. ob sie gegenüber der Bundesregierung eine stärkere Finanzierung der Schieneninfrastruktur aus Bundesmitteln für erforderlich hält, um den Anstieg der Trassenpreise dauerhaft zu begrenzen und die Finanzierung des SPNV langfristig sicherzustellen;

10.8.2026

Nüssle, Gericke, Eichin, Hentschel, Joukov, Katzenstein GRÜNE

Begründung

Mit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Ausgestaltung des deutschen Trassenpreissystems im Schienenverkehr besteht Handlungsbedarf bei der Ausgestaltung des bundesrechtlichen Rahmens. Für die Länder ist eine zeitnahe Klärung von erheblicher Bedeutung, da sie den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) langfristig planen, finanzieren und vertraglich absichern müssen.

Die Bundesnetzagentur hat infolge des EuGH-Urteils die bisherigen Genehmigungen der Trassenentgelte überprüft und auf die finanziellen Auswirkungen einer erneuten Bescheidung hingewiesen. Danach würde sich im Trassenpreissystem 2026 eine Umverteilung von rund 400 Millionen Euro zulasten des SPNV und zugunsten des Schienenpersonenfernverkehrs sowie des Schienengüterverkehrs ergeben. Zugleich weist die Bundesnetzagentur darauf hin, dass für das Trassenpreissystem 2027 weiterhin wesentliche Rahmenbedingungen ungeklärt sind. Hierzu zählen vor allem die Höhe der Bundeszuschüsse für die Schieneninfrastruktur sowie die künftige Ausgestaltung des Trassenpreissystems.

Die Finanzierung des SPNV – inklusive seiner Gebühren für die Trassennutzung – erfolgt im Wesentlichen über die Regionalisierungsmittel des Bundes. Veränderungen bei den Trassenpreisen wirken sich daher unmittelbar auf die Finanzierung bestehender Verkehrsverträge sowie auf die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots aus. Der Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2027 sieht zwar einen Anstieg der Regionalisierungsmittel vor. Nach der derzeitigen Ausgestaltung beruht dieser jedoch maßgeblich auf der Integration der bislang gesondert veranschlagten Bundesmittel für das Deutschlandticket in die Regionalisierungsmittel. Für die Finanzierung des SPNV stehen damit nach derzeitigem Stand faktisch keine zusätzlichen Bundesmittel zur Verfügung.

Die Schieneninfrastruktur ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und eine gesamtstaatliche Aufgabe. Mit der Anpassung des bundesrechtlichen Rahmens an die europarechtlichen Vorgaben muss der Bund zugleich sicherstellen, dass die Finanzierung der Schieneninfrastruktur und des SPNV dauerhaft tragfähig bleibt. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die finanziellen Folgen der Neuregelung zu Lasten der Länderhaushalte, des SPNV-Angebots sowie der Fahrgäste gehen und die Stabilität und Weiterentwicklung des SPNV beeinträchtigen.

Die dauerhafte Sicherung des Deutschlandtickets setzt voraus, dass der Bund sowohl eine auskömmliche Finanzierung der Regionalisierungsmittel als auch ein tragfähiges, rechtssicheres und planbares Trassenpreissystem gewährleistet.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 25. September 2026 Nr. VM3-0141.5-36/45/3 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche Folgen das Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Regulierung der Trassenpreise im Schienenverkehr in Deutschland und insbesondere in Baden-Württemberg hat;*

Laut Berechnung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) müsste Baden-Württemberg mit einem Mehraufwand von rund 45 Millionen Euro für das Jahr 2026 rechnen. Auch für das Jahr 2025 und die Jahre ab 2027 ist mit einer ähnlichen Höhe zu rechnen.

- 2. welche Kenntnisse der Landesregierung bezüglich einer Neuregelung der Trassenpreise durch die Bundesregierung vorliegen, insbesondere bezüglich des Zeitplans;*

Bislang hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) den Ländern keine Informationen zur Neuregelung der Trassenpreise übermittelt. Nach dem Ziel des BMV soll die Reform der Regelungen für die Trassenentgelte zum 1. Januar 2027 abgeschlossen sein. Ein konkreter Zeitplan hierzu liegt der Landesregierung nicht vor.

- 3. bis zu welchem Zeitpunkt nach Einschätzung der Landesregierung Rechtssicherheit über die zukünftige Ausgestaltung der Trassenpreise erforderlich ist, damit die Finanzierung und Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie bestehender Verkehrsverträge verlässlich gewährleistet werden können;*

Die Reform der Trassenpreise sollte so zeitnah wie möglich erfolgen, damit die Aufgabenträger für den SPNV schnellstmöglich Planungssicherheit in finanzieller Hinsicht erhalten.

- 4. welche Erkenntnisse der Landesregierung zu möglichen rückwirkenden Auswirkungen einer Neuregelung der Trassenpreise auf das Trassenpreissystem 2026 vorliegen;*

Es ist mit einer Mehrbelastung von rund 45 Millionen Euro im Jahr 2026 zu rechnen, sofern der Bund keine Änderungen oder Kompensationen vornimmt.

^{*)} Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

5. *welche Auswirkungen die von der Bundesnetzagentur dargestellte Umverteilung der Trassenentgelte im Trassenpreissystem 2026 in Höhe von rund 400 Millionen Euro zulasten des SPNV auf Baden-Württemberg hätte und welche finanziellen Folgen sich daraus für das Land, die weiteren SPNV-Aufgabenträger sowie die Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben würden;*

Bezüglich der Auswirkungen auf das Land als Aufgabenträger wird auf die Stellungnahmen zu den Ziffern 1 und 4 verwiesen. Für den Verband Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart sind etwa 8 Millionen Euro Mehrbelastung pro Jahr zu erwarten. Da die Trassenentgelte in den Verkehrsverträgen als Durchlaufposten veranschlagt sind, hat eine Änderung des Trassenpreissystems keine unmittelbaren wirtschaftlichen Auswirkungen auf die SPNV-Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die vom Land bzw. vom VRS bestellten Verkehre fahren.

6. *welche Auswirkungen der Entwicklung der Trassenpreise auf die Finanzierung der bestehenden Verkehrsverträge sowie der bereits bestellten Leistungen des SPNV für das Fahrplanjahr 2027 sie erwartet;*

Trassenpreiserhöhungen, die nicht vom Bund ausgeglichen werden, engen Spielräume der Aufgabenträger bei der Erbringung der SPNV-Leistungen unmittelbar ein. Es gilt dabei eine Abwärtsspirale zu vermeiden: Müssen in den Folgejahren die Kosten des Netzes auf weniger Zugkilometer umgelegt werden, so bedeutet dies eine nochmalige notwendige Erhöhung der Trassenpreise. Eine Reduzierung des Angebots könnte sich zudem negativ auf die Nachfrage und damit auf die Fahrgeleinnahmen auswirken.

Dies macht deutlich, dass das bestehende System reformbedürftig ist und dies zu recht im Koalitionsvertrag auf Bundesebene vereinbart wurde. Die Landesregierung befürwortet und unterstützt aktiv entsprechende Reformvorhaben.

Um in der akuten Situation der drohenden Trassenpreissteigerungen schnellstmöglich Rechtsklarheit zu erlangen, haben die Länder in einer Sonderverkehrsministerkonferenz am 6. August 2026 einmütig beschlossen, den Klageweg gegen die Trassenpreisgenehmigung für das Jahr 2026 durch die Bundesnetzagentur zu beschreiten.

7. *welche Auswirkungen hierdurch auf die Stabilität, Qualität und Weiterentwicklung des SPNV in Baden-Württemberg gemäß dem in Entwicklung befindlichen Zukunftsfahrplans erwartet werden;*

Ohne vollständigen Ausgleich der den Ländern als Aufgabenträger mit dem Wegfall der Trassenpreisbremse entstehenden Mehrkosten durch den Bund kann schon der Bestand nicht finanziert werden. Angebotsausweitungen im Rahmen des ohnehin unter Finanzierungsvorbehalt stehenden Zukunftsfahrplans rücken damit in weite Ferne.

8. *wie sie die im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2027 vorgesehene Ausgestaltung der Regionalisierungsmittel bewertet, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die bislang gesondert veranschlagten Bundesmittel für die anteilige Finanzierung des Deutschlandtickets künftig Bestandteil der Regionalisierungsmittel sein werden;*

Die Finanzierung des Deutschlandtickets findet bundesseitig auch bislang über die Regionalisierungsmittel statt. Nachdem sowohl die Regionalisierungsmittel nach § 5 RegG als auch die Mittel für das Deutschlandticket einer gesetzlichen Zweckbestimmung unterliegen, dürfte sich an der Bewirtschaftung der Mittel nichts ändern.

9. *wie die Landesregierung bewertet, dass trotz nominell steigender Regionalisierungsmittel für die Finanzierung des SPNV faktisch keine zusätzlichen Bundesmittel zur Verfügung stehen und gleichzeitig mit steigenden Trassenpreisen zu rechnen ist;*

Die Regionalisierungsmittel sind in den vergangenen Jahren gesetzlich um 1,8 Prozent bzw. 3 Prozent p. a. gestiegen und sind damit weit hinter der Kostenentwicklung zurückgeblieben. Damit ist in den Ländern das bestehende und geplante Angebot nicht mehr ausfinanziert.

10. *welche Position die Landesregierung gegenüber der Bundesregierung sowie im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz zur zukünftigen Ausgestaltung der Trassenpreise, zur Finanzierung des SPNV sowie zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur vertritt;*

Die Landesregierung teilt die Position der Verkehrsministerkonferenz, die auf einer Sondersitzung am 6. August 2026 festgestellt hat, dass die mit dem derzeitigen Trassenpreissystem verbundene Vollkostendeckung einschließlich der Refinanzierung der Infrastruktur des Bundes den Schienenverkehr schwächt. Sie fordert daher erneut eine zügige strukturelle Weiterentwicklung des Trassen- und Entgeltsystems, zum Beispiel auf Basis des Grenzkostenprinzips, die keine zusätzlichen finanziellen Belastungen für die Länder und Aufgabenträger zur Folge hat.

11. *ob sie gegenüber der Bundesregierung eine stärkere Finanzierung der Schieneninfrastruktur aus Bundesmitteln für erforderlich hält, um den Anstieg der Trassenpreise dauerhaft zu begrenzen und die Finanzierung des SPNV langfristig sicherzustellen;*

Die Landesregierung hält dies für erforderlich. Die auskömmliche Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes ist nach Artikel 87e Grundgesetz Aufgabe des Bundes.

Zudem war es seit dem Jahr 2016 und den dort gefundenen Einigungen zu den Regionalisierungsmitteln Konsens mit dem Bund, dass die Trassenpreise für den SPNV nicht stärker steigen als die Regionalisierungsmittel. Dieser im Konsens geschaffene Mechanismus wurde durch das Trassenpreissystem-Urteil des EuGH aufgebrochen.

Razavi

Ministerin für Verkehr