

Antrag

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

Auswirkungen der Trassenpreisentwicklung auf den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg

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 Mio. 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

Nüssele, 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 Mio. 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 – inkl. 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 nachzeitigem 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 zulasten 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.