

# BRD verhaut Schienenmaut

## Nahverkehr: Nach EuGH-Richterspruch drohen Streckenstreichungen und höhere Ticketpreise. Verbände warnen, Ministerium angeblich vorbereitet

Von Ralf Wurzbacher

Für Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Oliver Krischer (Bündnis 90/Die Grünen) war es eine »Hiobsbotschaft«. Das am Donnerstag vom Europäischen Gerichtshof (EuGH) in Luxemburg gefällte Urteil zum deutschen Trassenpreissystem könnte zu heftigen Verwerfungen im deutschen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) führen. Es drohen massive Angebotskürzungen und/oder deutlich anziehende Ticketpreise. Auf alle Fälle stehen langwierige politische Diskussionen an, wer die aus dem Richterspruch erwachsenden Mehrkosten tragen müssen. Letztlich geht es einmal mehr um die Frage: Wird der Staat seiner bahn- und klimapolitischen Verantwortung endlich gerecht? Oder bleibt die Mobilitätswende weiter auf der Strecke?

Der EuGH hat im laufenden Rechtsstreit um die sogenannte Trassenpreisbremse Klarheit geschaffen. Die seit 2016 bestehende Regelung für den Nah- und Regionalverkehr verstößt gegen EU-Recht. Die Deutsche Bahn (DB) verlangt als praktisch alleinige Netzbetreiberin eine »Schienenmaut« von den diversen Eisenbahnunternehmen zur Nutzung der Fahrwege. Angesichts insbesondere seit Corona deutlich rückläufiger Fahrgastzahlen im Fernverkehr hat die Netzsparte DB Infra-GO wiederholt kräftig an der Preisschraube gedreht. Im Nah- und Regionalverkehr sind die Steigerungen allerdings seit zehn Jahren gedeckelt – lange bei 1,8 Prozent, seit 2026 bei drei Prozent – und wachsen nur noch im Gleichklang mit den Regionalisierungsmitteln. Das sind die Gelder, die der Bund den Ländern zur Finanzierung des SPNV alljährlich zuschießt.

Der Preisdeckel geht gravierend zu Lasten des Güter- und Personenfernverkehrs, für den im Gegenzug deutlich höhere Trassenentgelte fällig werden. Das ist einer der Gründe, warum sich so viele Verkehre auf die Straße verlagert haben und insbesondere DB Cargo chronisch rote Zahlen schreibt. DB Infra-GO und DB Regionetz hatten sich an das Verwaltungsgericht Köln gewandt, um ihre vollen Forderungen auch im Nahverkehr durchzusetzen. So landete der Fall beim EuGH, der nun entschied, Infrastrukturbetreiber müssen innerhalb eines bestimmten Rahmens, der von den Mitgliedstaaten gesetzt werden darf, in ihren Preisentscheidungen unabhängig bleiben. Die im Eisenbahnregulierungsgesetz verankerte mathematische Formel sei dagegen zu starr und schränke den Spielraum der Betreiber ein.

Mit dem Wegfall der Bremse könnten Zusatzkosten in Milliardenhöhe auf die Nahverkehrsanbieter zukommen, mithin sogar rückwirkend für mehrere Jahre.

Der Bundesverband Schienennahverkehr (BSN) warnte am Donnerstag vor umfassenden Zugstreichungen zum Fahrplanwechsel im kommenden Dezember. »Die Uhr tickt. Wer jetzt nicht handelt, gefährdet Bahnangebote für Millionen Pendlerinnen und Pendler - und damit auch die Klimaziele im Verkehr«, erklärte »Allianz pro Schiene«. Der EuGH-Entscheid sei »der letzte Sargnagel für das aktuelle deutsche Trassenpreissystem«, äußerte sich der Verband Die Güterbahnen und forderte, »Vorschläge für eine faire, rechtssichere, belastbare und für mehr Transport sorgende Schienenmaut vorzulegen«. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sprach vom »allerletzten Warnschuss« für Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU), der sich bisher »kaum bewegt« habe. »Bleibt er weiter untätig, explodieren die Preise und die Bahnkunden zahlen die Quittung.«

Ein Sprecher Schnieders richtete aus, das Ministerium befinde sich »intensiv in Vorbereitung der Trassenpreisreform« und werde zeitnah mit möglichen Ansätzen auf die Betroffenen zugehen. Das Urteil schaffe Rechtssicherheit, nun biete sich »auch die Gelegenheit einer anderen Verteilung der Kosten auf die unterschiedlichen Verkehrsarten auf der Schiene«. Auch im Koalitionsvertrag von Union und SPD steht klipp und klar: »Das Trassenpreissystem reformieren wir.« Ob das von mehreren Verbänden propagierte Grenzkostenprinzip, das die Preise an den unmittelbaren Kosten der Zugfahrt bemisst, das Mittel der Wahl sein wird, behielt der Sprecher für sich. Öffentlich unterbelichtet ist auch eine über mehrere Jahre gestreckte Eigenkapitalerhöhung der Bahn durch den Bund statt der sonst üblichen Baukostenzuschüsse. Das sorgt aufgrund einer merkwürdigen Rechtslage dafür, dass der Konzern mehr Rendite erzielen muss. Auch und gerade deshalb hat sich die Schienenmaut drastisch verteuert.

<https://www.jungewelt.de/artikel/519570.eugh-urteil-und-folgen-brd-verhau-schienenmaut.html>