



Bundesnetzagentur

Entgeltregulierung in Deutschland

Aktuelle Herausforderungen und mögliche Weiterentwicklungsoptionen

Oliver Zehnder
Bundesnetzagentur, Referat 705
Berlin, 26. Februar 2026

Agenda

1.

Verfahrenstypen in der Entgeltgenehmigung

2.

Anreizsetzung und Entgeltbildung in der großen Genehmigung

3.

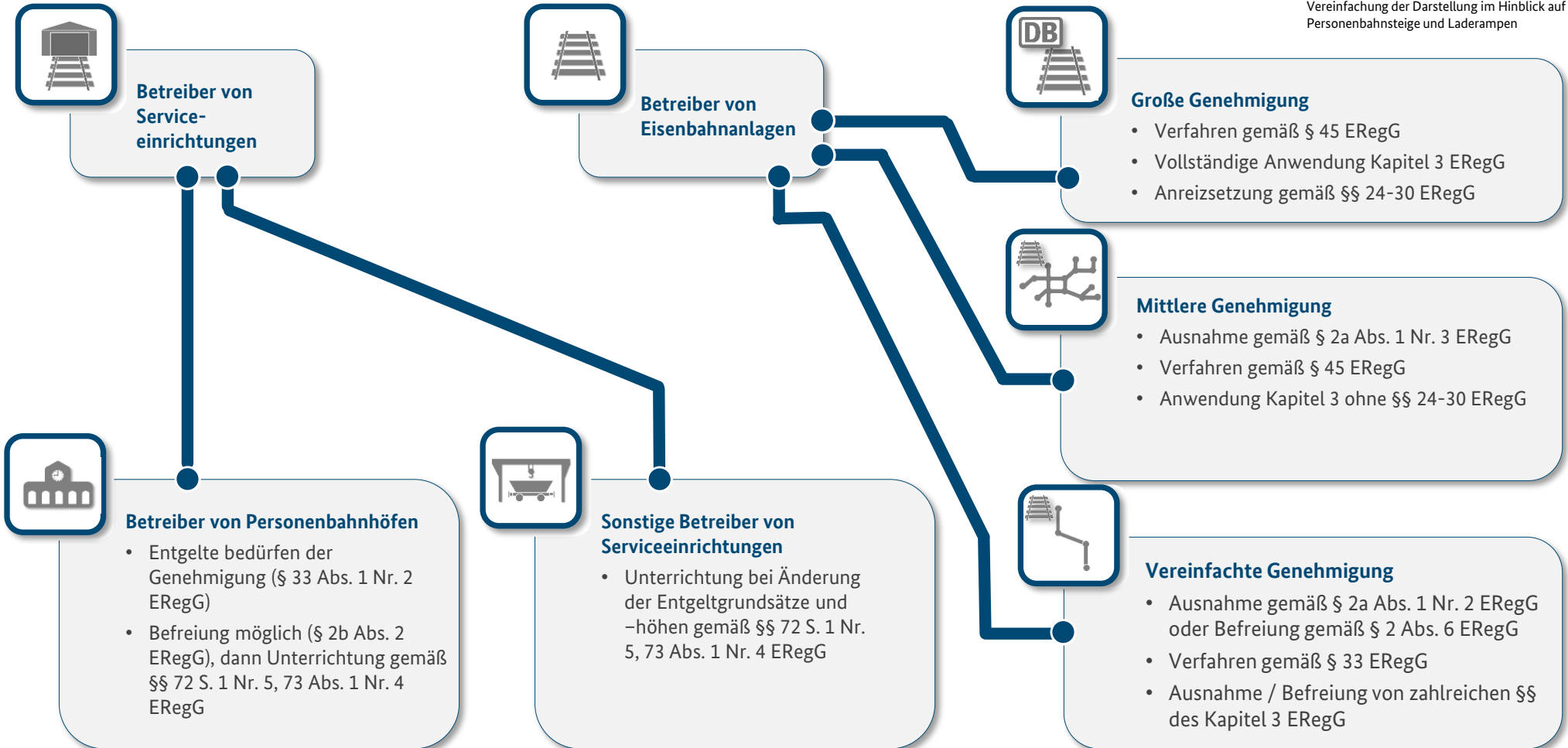
Aktuelle Herausforderungen in der großen Genehmigung: Gründe für den Trassenpreisanstieg

4.

Mögliche Handlungsoptionen

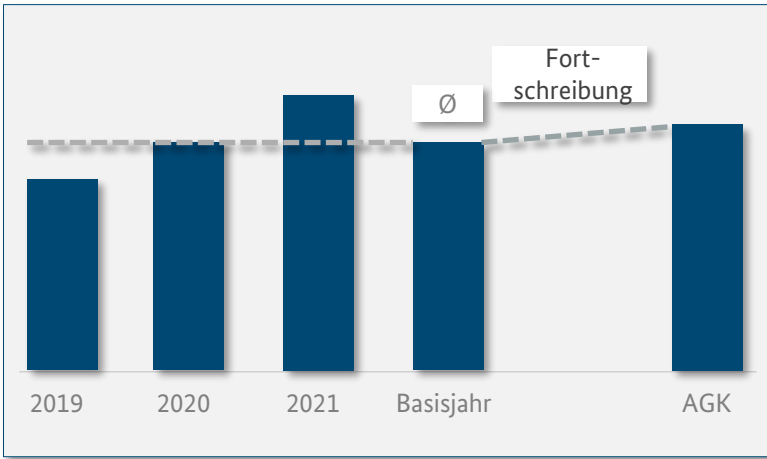
Verfahrenstypen regulierter Unternehmen

Vereinfachung der Darstellung im Hinblick auf
Personenbahnsteige und Laderampen



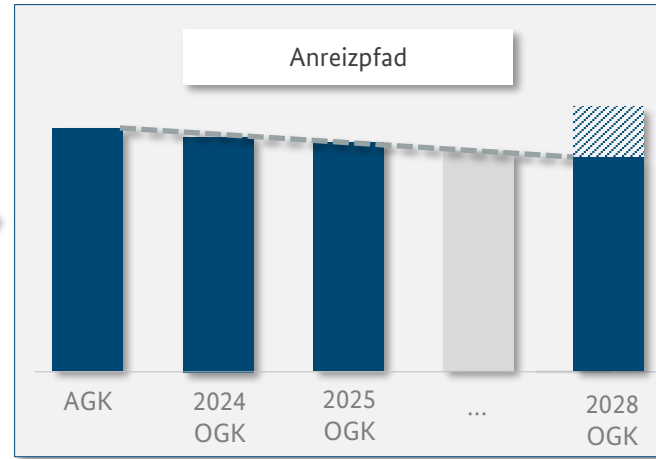
Anreizsetzung im Rahmen der großen Genehmigung

Bestimmung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten



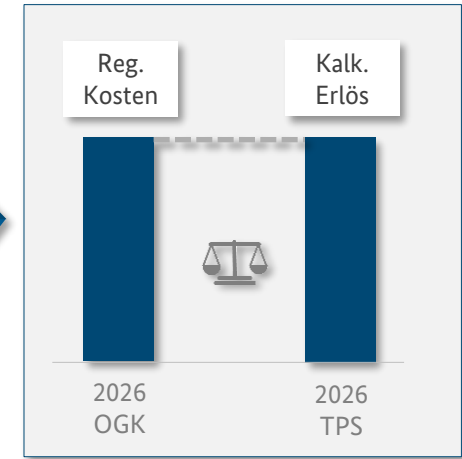
- Bestimmung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten für das Mindestzugangspaket im Verfahren nach Anlage 4 zum ERegG
- Bestimmung für die Dauer der Regulierungsperiode (§ 26 Abs. 3 ERegG: 5 Jahre)

Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten



- OGK entspricht dem AGK zuzüglich einer jährlichen Inflation und abzüglich eines jährlichen Produktivitätsfortschritts (§ 25 Abs. 2 ERegG)
- Ggf. Anpassung gemäß §§ 25 Abs. 3-5, 26 Abs. 1 / 1a, 27 Abs. 1, 29 Abs. 5 ERegG

Entgeltgenehmigung



- Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 ERegG
- Kostendeckungspflicht gemäß § 31 Abs. 2 ERegG

Die Entgeltbildungsvorschriften unterscheiden sich zwischen SGV/SPFV und SPNV

SPFV

- Bildung von Segmenten anhand verschiedener Kriterien (z.B. Relation, Geschwindigkeit, Gewicht)
- Entgelte auf Basis der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes
- Zuzüglich tragfähigkeitsabhängige Vollkostenaufschläge
- Darüber hinaus zu prüfen: Marktausschlusstest

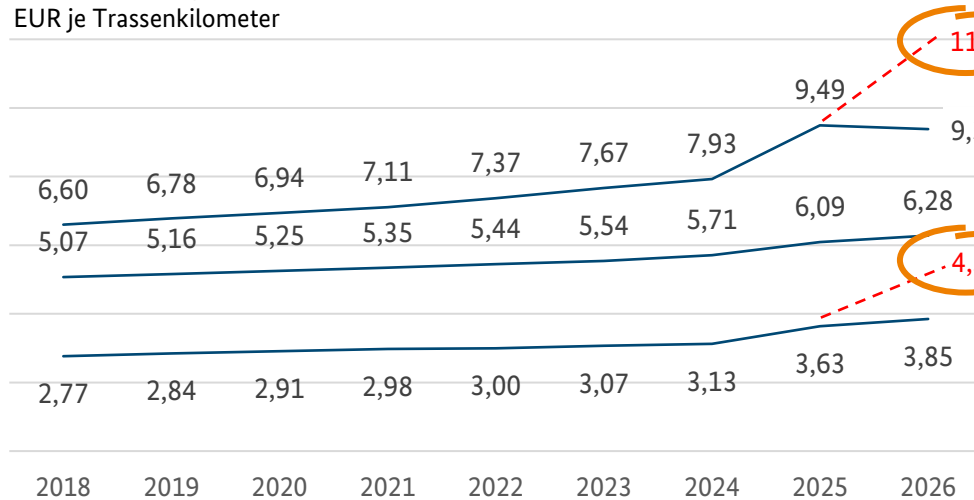
SGV

SPNV

- Jeweils Last- und Leerfahrten-Segment pro Bundesland
- Sog. „Trassenpreisbremse des SPNV“
- Anknüpfung an Regionalisierungsgesetz

Moderate Preissteigerungen bis TPS 2024, im TPS 2025 deutlich höhere Preissteigerung

Trassenentgelte DB InfraGO AG EUR je Trassenkilometer



Entwicklung... bis 2024 2024/2025¹ 2025/2026

| | | | |
|--------|------------|--------|-------|
| Ø SPFV | +3,1% p.a. | +17,7% | -1,2% |
| Ø SPNV | +2,0% p.a. | +0,6% | +3,0% |
| Ø SGV | +2,1% p.a. | +16,2% | +5,8% |
| Ø Alle | +2,2% p.a. | +6,0% | +2,4% |

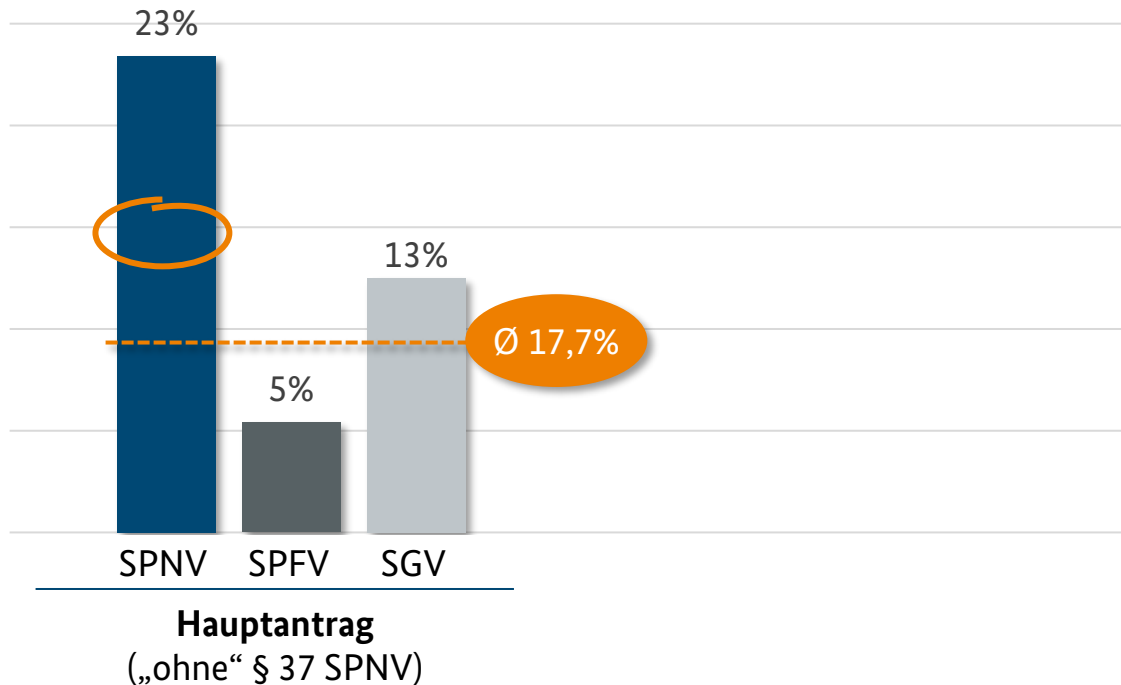
--- TPS 2026 vorletzter Antrag der DB InfraGO AG (gültig bis eine Woche vor Beginn der neuen NFP am 14.12.2025)

- Trassenpreisbremse belastet bei signifikanten gesamtdurchschnittlichen Preissteigerungen (TPS 2025) den SGV und SPFV überproportional
- Moderater Anstieg im TPS 2026 nur durch kurzfristiges Eingreifen des Bundes (Gesetz zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes und zusätzliche Zuschüsse)

¹ Effektiv unter Herausrechnung der ab TPS 2025 im Trassenpreis inkludierten Bahnsteigkosten (nominell: SPNV +6,7%, SPFV +19,7%, SGV +16,2% (unverändert), alle +10,9%)

DB InfraGO AG sieht derzeit eine durchschnittliche Preiserhöhung von 16-18% vor

Durchschnittliche Preissteigerung im TPS 2027 gegenüber TPS 2026



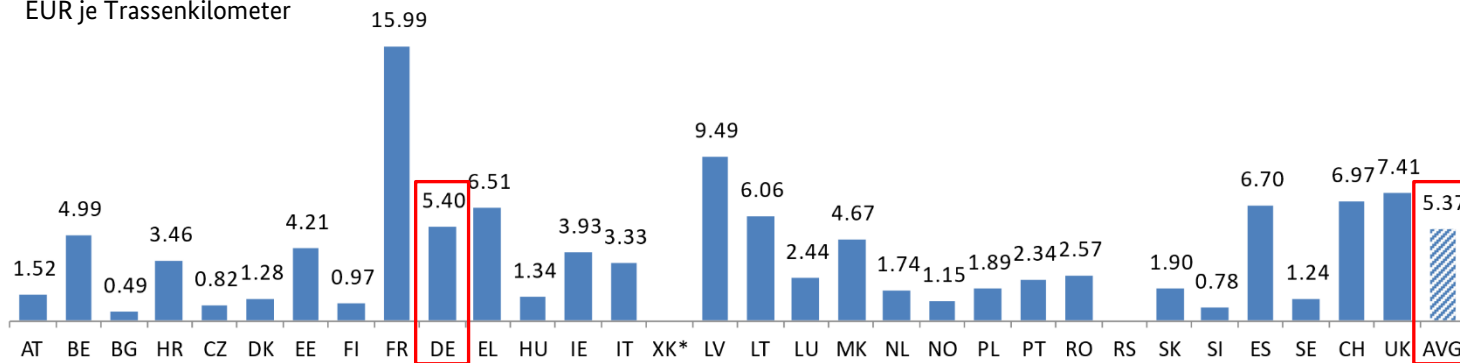
Aktueller Sachstand

- Antrag der DB InfraGO AG zeigt erneut hohe Entgeltsteigerung
- BNetzA wird voraussichtlich einen ersten Teilbeschluss zu den Entgeltgrundsätzen bis Ende März erlassen
- Entscheidung über Entgeltgenehmigung im Laufe des Jahres, um Entscheidung des EuGH zu Trassenpreisbremse sowie ggf. Trassenpreisreform zuzuwarten

Trassenpreisniveau in Deutschland liegt im europäischen Durchschnitt (1)

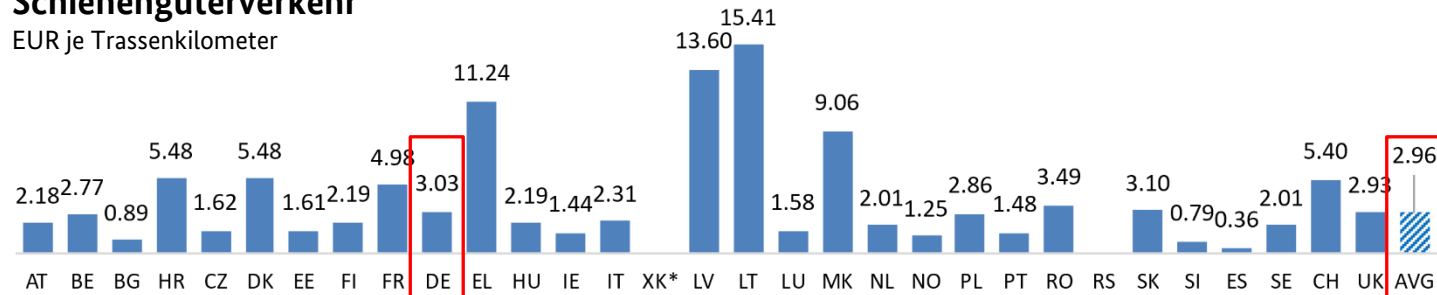
Alle Verkehrsdienste

EUR je Trassenkilometer



Schiengüterverkehr

EUR je Trassenkilometer

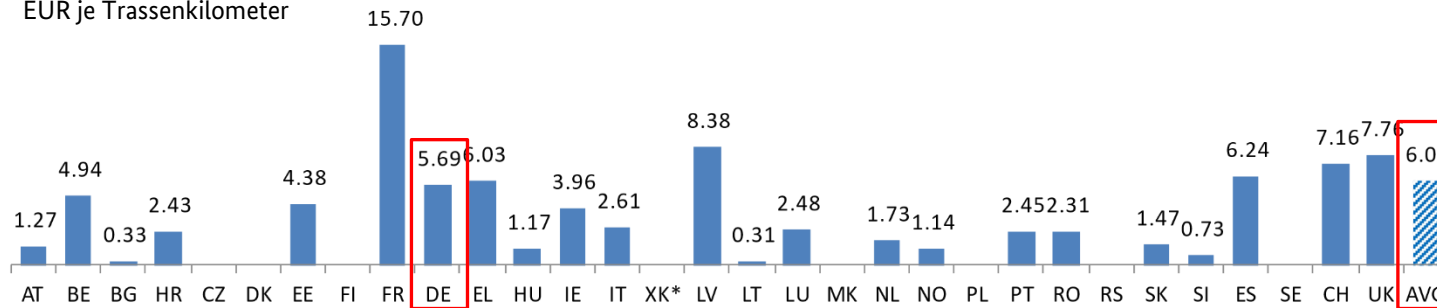


Quelle: IRG-rail (2026): 14th Annual Market Monitoring Report, Veröffentlichung erfolgt voraussichtlich in Q1 2026; ausgewiesenen Trassenpreise beruhen auf Daten des Jahres 2024 und sind aus Sicht der Infrastrukturbetreiber berechnet. Trassenpreisförderungen sind noch nicht in Abzug gebracht worden.

Trassenpreisniveau in Deutschland liegt im europäischen Durchschnitt (2)

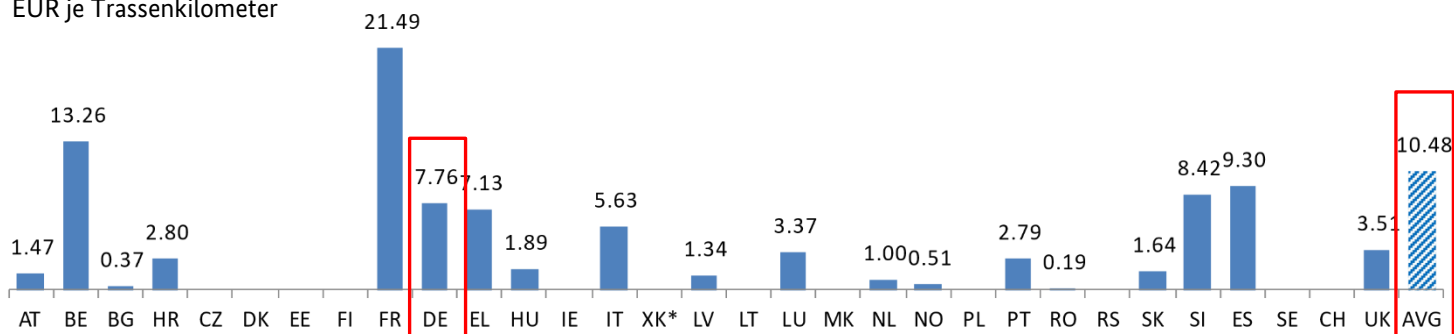
Public Service Obligations (PSO), in DE SPNV

EUR je Trassenkilometer



Non Public Service Obligations (Non-PSO), in DE SPNV

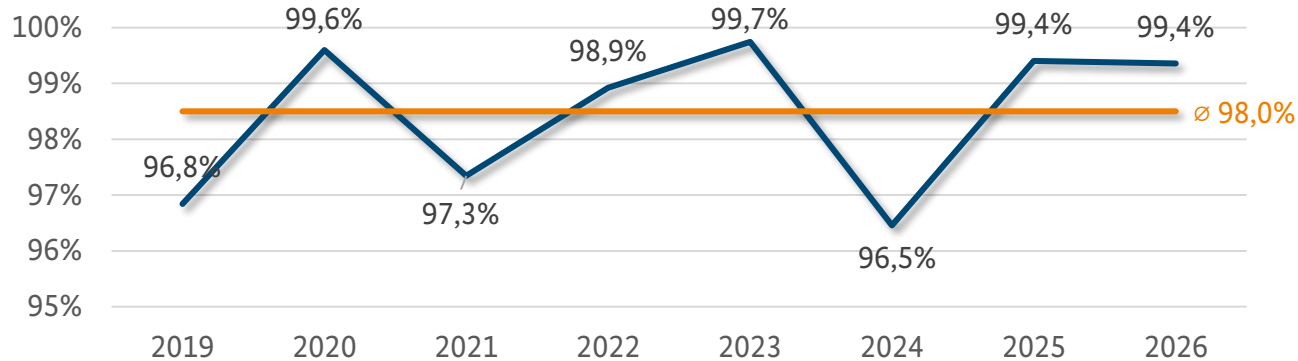
EUR je Trassenkilometer



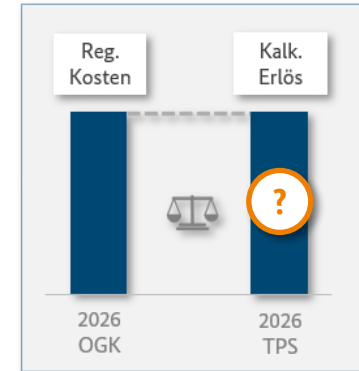
Quelle: IRG-rail (2026): 14th Annual Market Monitoring Report, Veröffentlichung erfolgt voraussichtlich in Q1 2026; ausgewiesenen Trassenpreise beruhen auf Daten des Jahres 2024 und sind aus Sicht der Infrastrukturbetreiber berechnet. Trassenpreisförderungen sind noch nicht in Abzug gebracht worden.

Gründe für den Anstieg der Trassenpreise (1/2)

Referenzerlös im TPS als % der OGK¹



| | | | | | | | | |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| OGK (Mio. EUR) | 5.299 | 5.240 | 5.460 | 5.494 | 5.548 | 6.377 | 6.851 | 7.085 |
| TPS ² (Mio. EUR) | 5.131 | 5.219 | 5.315 | 5.435 | 5.534 | 6.151 | 6.810 | 7.040 |



Erkenntnisse

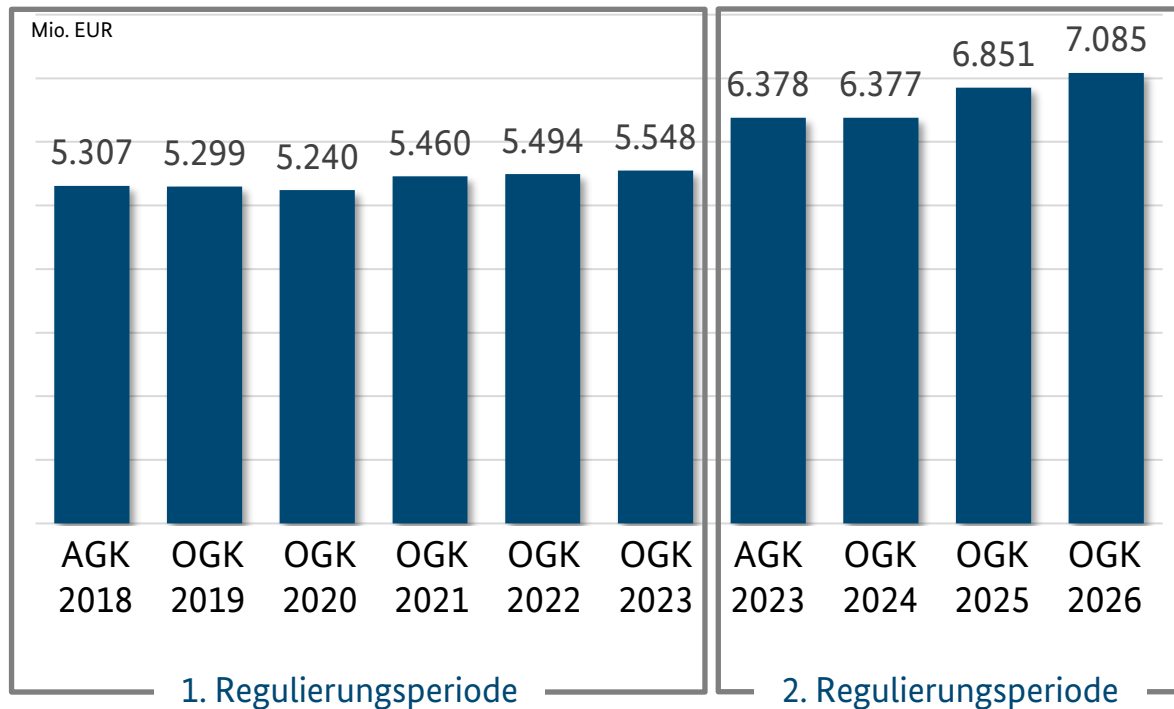
- Der Trassenpreisanstieg 2025 wird auch durch eine höhere OGK Ausnutzung beeinflusst
- Eine generell höhere Ausnutzung der OGK über den Zeitverlauf ist jedoch nicht zu erkennen
- Zudem: Kostendeckungspflicht gem. § 31 Abs. 2 ERegG

¹ Werte jeweils DB InfraGO AG / DB Netz AG und DB RNI GmbH in Summe

² Für die TPS der Jahre 2019 bis 2025 hat die Bundesnetzagentur eine Bandbreite des Referenzerlöses festgelegt. Hier ist jeweils der Höchstwert unterstellt.

Gründe für den Anstieg der Trassenpreise (2/2)

AGK und OGK der ersten sowie zweiten Regulierungsperiode¹



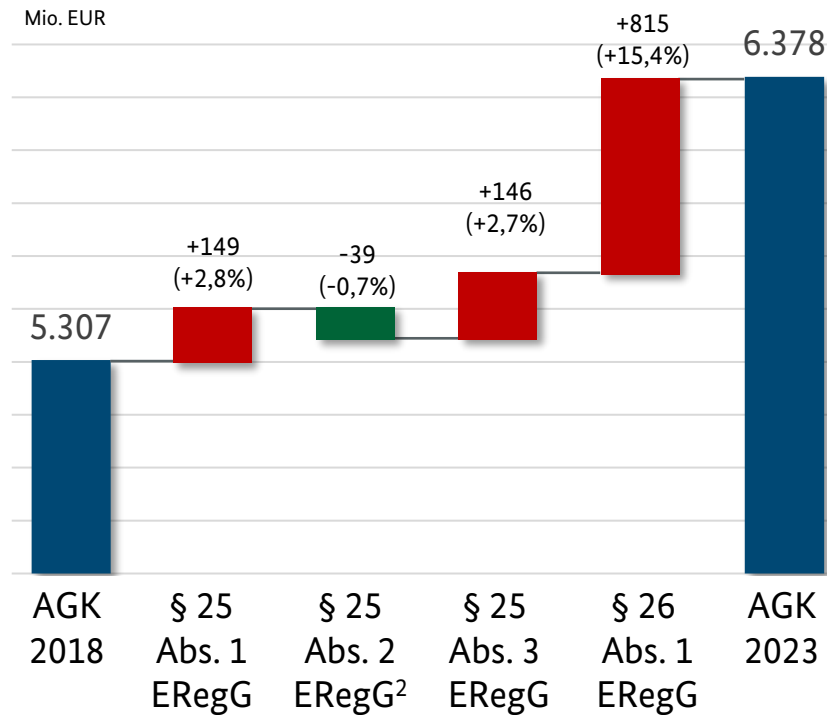
Erkenntnisse

- OGK 2019-2023 im Durchschnitt 1,9% über dem AGK
- OGK 2024-2026 im Durchschnitt 6,2% über dem AGK, vor allem aufgrund der Berücksichtigung der Personenbahnsteige (4,2%)
- AGK 2023 20,2% über dem AGK 2018 bei Steigerung der Betriebsleistung von 3,0%

¹ Werte jeweils DB InfraGO AG / DB Netz AG und DB RNI GmbH in Summe

Das AGK der zweiten Regulierungsperiode gegenüber dem AGK der ersten Regulierungsperiode

AGK 2023 vs. AGK 2018¹



¹ Werte jeweils DB InfraGO AG / DB Netz AG und DB RNI GmbH in Summe

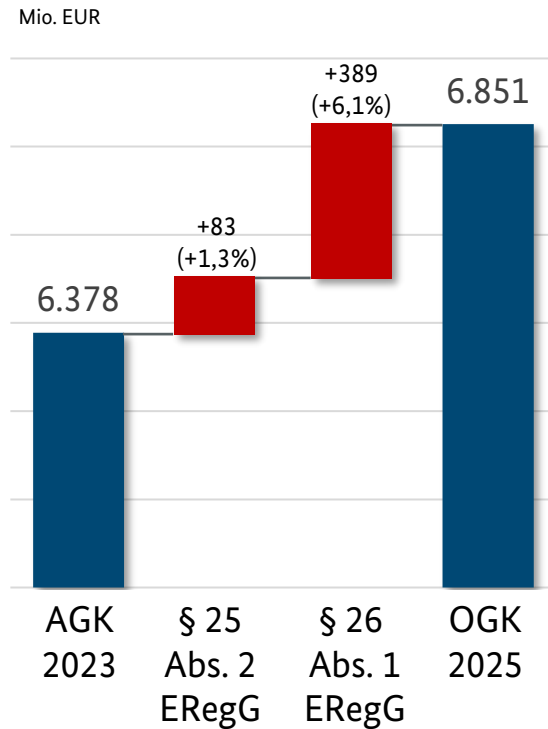
² i.V.m. § 29 Abs. 5 ERegG

Erkenntnisse

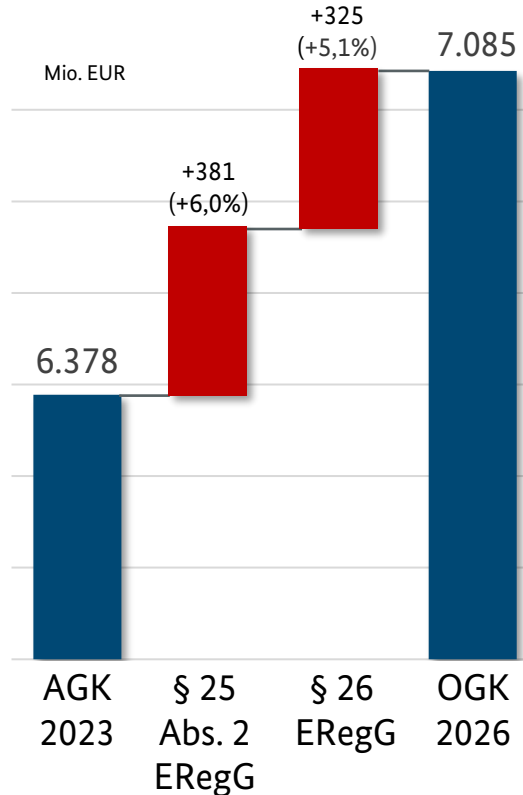
- Kosten des Basisjahres (§ 25 Abs. 1 ERegG) mit moderater Steigerung
- Anreizsetzung (§25 Abs. 2 ERegG i.V.m. § 29 Abs. 5 ERegG) mit geringem kostenreduzierenden Effekt
- Berücksichtigung höherer LuFV Eigenmittel (§ 25 Abs. 3 ERegG) mit moderatem kostensteigernden Effekt
- Deutlicher Effekt aufgrund der Fortschreibung und Prüfung der Erreichbarkeit (Anl. 4 Ziff 1.3 i.V.m. § 26 Abs. 1 ERegG):
 - Berücksichtigung unvermeidbarer Kostensteigerungen
 - Berücksichtigung zusätzlicher Kapitalkosten

OGK 2025 und OGK 2026 gegenüber dem AGK 2023

OGK 2025 vs. AGK 2023¹



OGK 2026 vs. AGK 2023¹

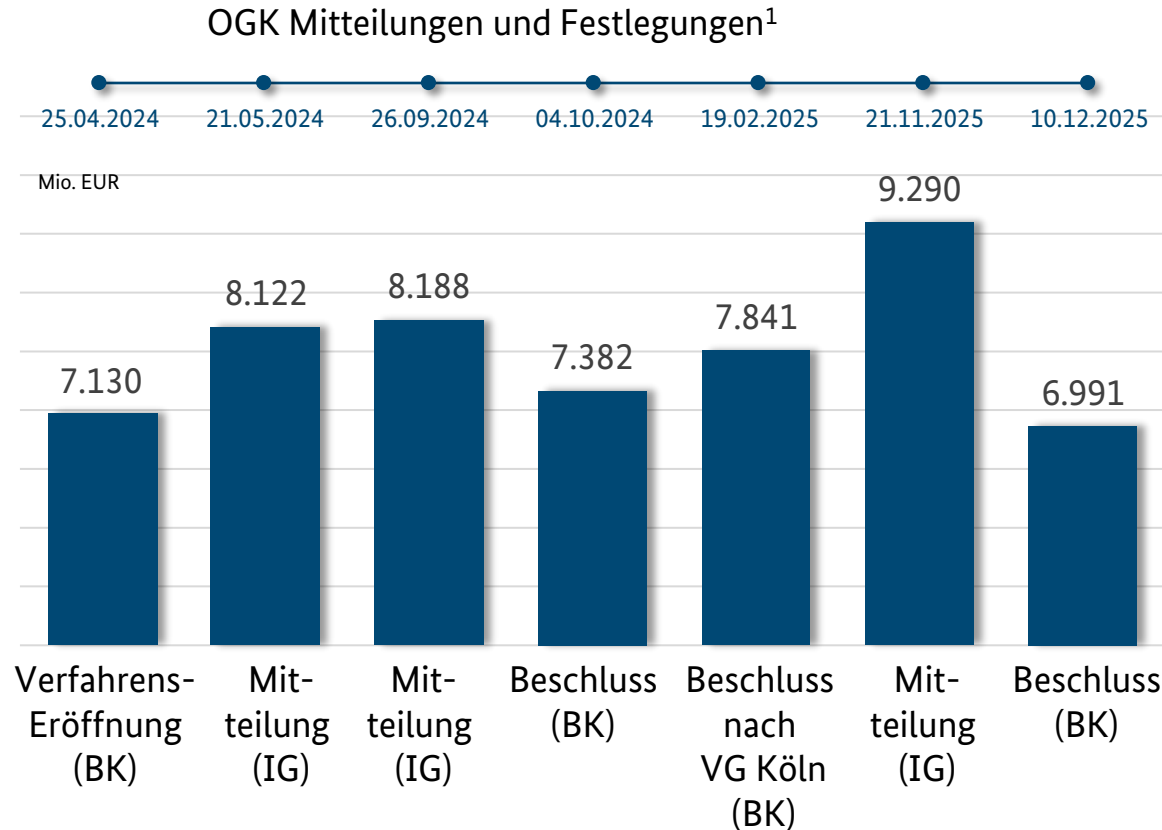


Erkenntnisse

- Hohe Inflation der Jahre 2021 (+9,6%) und 2022 (+29,8%) führt zur Umkehrung des Anreizpfades
- § 26 Abs. 1 ERegG in OGK 2025:
 - Kosten der Personenbahnsteige
- § 26 ERegG in OGK 2026:
 - Kosten der Personenbahnsteige
 - Zusätzliche Kosten (KRITIS)
 - EK Erhöhung
 - Gesetz zur Abmilderung der Trassenpreise

¹ Werte jeweils DB InfraGO AG / DB Netz AG und DB RNI GmbH in Summe

OGK 2026: Mitteilung durch die DB InfraGO AG und Festlegungen durch die Beschlusskammer



¹ Werte jeweils nur DB InfraGO AG

Erkenntnisse

- Aufgrund der Berücksichtigung der Eigenkapitalkosten im Rahmen der Prüfung gem. § 26 ERegG entstand eine große Unsicherheit für den Markt
- Hohe Schwankungen der Festlegungen durch die BK und Mitteilungen durch die DB InfraGO AG
- Beschluss erst wenige Tage vor Beginn der Netzfahrplanperiode, um Gesetz zur Abmilderung der Trassenpreise noch berücksichtigen zu können

Unterschiedliche Denkansätze zu möglichen Reformen

Ausgangslage

- Hohe Trassenpreissteigerungen in 2025
- Umkehrung des Anreizpfades bleibt auf Grund der Vorgaben des § 28 ERegG mittelfristig bestehen
- Trassenpreisbremse im SPNV belastet bei signifikanten Preissteigerungen den SGV und SPFV überproportional
- § 26 Abs. 1 ERegG sorgt für hohe Unsicherheit und ermöglicht signifikante Preissteigerungen



Mögliche Gestaltungsvarianten

A

Einführung von Trassenpreisen in Höhe der Grenzkosten

B

Begrenzung/Reduktion der Trassenpreise

(z. B. durch Gewährung weiterer Zuschüsse oder Begrenzung der Vollkostenumlegung)

C

Umverteilung der Trassenpreise

(z. B. SPNV-Trassenpreise orientieren sich stärker an der Markttragfähigkeit)

D

Erhöhung der Planungssicherheit

(z. B. Anpassung des § 26 ERegG)

Kontakt

Bundesnetzagentur

Oliver Zehnder

Oliver.Zehnder@BNetzA.DE

0228 / 14 - 7054

www.bundesnetzagentur.de



Bundesnetzagentur