

Weichen stellen

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Nr. 3
Oktober 2025



DIE AKTUELLEN THEMEN

„**Unterkomplex**“ • „Was für ein Tag!“ • **Weniger Fahrten = mehr Pünktlichkeit?** • **Vorsicht vor dem Kleingedruckten** • **Schienenmaut – jetzt bändigen, künftig deutlich senken** • **Nicht einmal das Allernötigste?**

„Unterkomplex“ BMV präsentiert „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“

Über drei Monate, etwa seit Bundesverkehrsminister Schnieders Grußwort beim mofair-Sommerfest, war die Arbeit an der „Bahnstrategie“ eines der bestgehüteten Geheimnisse Berlins. Die gesamte Branche wartete voller Spannung auf das Dokument, das Patrick Schnieder für den 22. September angekündigt hatte. Und es kam pünktlich, nicht verfrüht. Sehr ungewöhnlich – normalerweise sickert vorher etwas durch.

Die gelungene Geheimniskrämerei ist Stärke und Schwäche zugleich: Zum einen ist das Dokument offensichtlich nur von wenigen Personen im BMV erarbeitet worden. Externe Beratung, deren meist teure Folgenlosigkeit im BMV büchstäblich ist, spielte keine oder nur eine sehr geringe Rolle. Expertise aus der angeblich noch zu „aktivierenden“ Branche allerdings ebenso wenig. Kurz vor der Veröffentlichung fiel dann auf, dass für eine echte „Eigentümerstrategie“ die Deutsche Bahn betreffend – eine solche war zuvor angekündigt worden – mindestens eine Abstimmung mit dem



Foto: BMV

Hier ist sie, die lang erwartete Strategie des Bundesverkehrsministeriums zur Eisenbahn – oder doch nicht?

Bundesfinanzministerium hätte erfolgen müssen. Offensichtlich hat auch diese nicht stattgefunden.

Zum anderen darf man annehmen, dass in dem Dokument wirklich ziemlich genau das steht, was der Minister möchte in Bezug auf die Bahn in Deutschland. Da scheint er sich, wenn man die gut dreißig Seiten mit viel Leerfläche liest, an vielen Stellen nicht so sicher zu sein.

Aus Sicht der Wettbewerbsbahnen klingt erst einmal erfreulich, dass die Infrastruktur stärker vom Rest des DB-Konzerns entflochten werden soll. Konkrete Maßnahmen finden sich aber wenige.

Gut ist, dass auf Konzernebene das Infrastrukturressort verschwinden soll. Dieses war in der Vergangenheit nicht nur überflüssig, sondern geradezu schädlich, war es doch das Scharnier dafür, dass in der InfraGO nicht das Gemein-, sondern das Konzernwohl an erster Stelle stand. Auch der Wegfall des Technikressorts auf Konzernebene, das ebenfalls hauptsächlich infrastrukturbezogene Aufgaben bearbeitete, aber nicht reguliert wurde, ist positiv.

Misstrauisch dagegen macht die Passage, der zufolge künftige „wesentliche Weisungen“ (sic!) des Konzernvorstandes an die InfraGO der Zustimmung des Aufsichtsrats der DB AG bedürfen sollen. Dazu muss man sich vergegenwärtigen, dass das Aktienrecht gerade solche „Weisungen“ eigentlich nicht kennt. Der Vorstand einer Aktiengesellschaft, also auch der InfraGO, leitet nach § 76 Aktiengesetz „die Gesellschaft unter eigener Verantwortung“.

„Weisungen“ kann es überhaupt nur im Rahmen eines Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags (BEAV) geben. Dessen Fortbestehen wiederum sollte nach dem Willen des Koalitionsvertrags von Unionsparteien und SPD aber gerade geprüft werden. Die „Agenda“ übernimmt diesen Punkt nun fast wörtlich, fügt aber relativierend hinzu, dass mit einer eventuellen Beendigung des BEAV keine „signifikanten Verschlechterungen der Finanzierung des Konzerns“ verbunden sein dürfen. Hier scheint das Ergebnis der Prüfung schon festzustehen.

Interessant ist die Festlegung, dass der DB Navigator und wohl auch bahn.de von der DB Fernverkehr, zu denen sie vor zwei Jahren grob wettbewerbswidrig verschoben worden waren, nun zur InfraGO verschoben werden sollen. Gut ist das, weil die gemeinwohlorientierte Gesellschaft es wohl kaum mehr wagen kann, Wettbewerbsbahnen den Zugang zu ihrem Portal zu verweigern.



Foto: BMV

Dieser Bildausschnitt passt: Evelyn Palla, neue Vorstandsvorsitzende der DB AG, und Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder am 22. September vor der Bundespressekonferenz.



Fotos: DB AG

Infrastrukturvorstand Berthold Huber und Technikvorständin Daniela Gerd tom Markotten verlieren ihre Ämter.



Grafik: DB AG

Problematisch ist vor allem der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (BEAV) zwischen der DB AG (Holding) und der DB InfraGO AG.

Dennoch wirkt vieles nicht zu Ende gedacht: Wieviel Vertrieb geht sonst noch an die InfraGO über, auch die personenbedienten Verkaufsstellen und die Automaten der heutigen DB Vertrieb? Muss die InfraGO für die Übernahme der Portale zahlen und wenn ja, wieviel? Und aus welchen Mitteln? Strebt das BMV wirklich einen konkurrenzlosen Einheitsvertrieb für alle an? Das wollen wir nicht hoffen, denn damit wäre die wettbewerbsgetriebene Innovation in diesem Bereich durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen und unabhängige Vertriebsdienstleister tot.

Schon fast unfreiwillig komisch sind die „drei Sofortprogramme“, die das Bahnfahren für Fahrgäste schnell bequemer machen sollen:

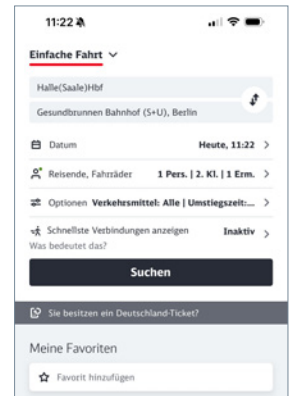
Dass an Bord der DB-Fernverkehrszüge endlich mal wieder die Toiletten und Kaffeemaschinen funktionieren sollten („Klo & Bistro“), hat man schon oft gehört. Gerade die aktuelle Bahnstrategie „S3“ mit ihrer geplanten Reduktion der Standzeiten in den Werkstätten und dem Abbau von Reserven wirkt jedoch in die genau entgegengesetzte Richtung.

Die einheitliche, widerspruchsfreie Fahrgastinformation an Bahnsteig, Zug und in den Onlinemedien sollte bereits 2018 erreicht sein. Schwer vorstellbar, dass es nun ganz schnell gehen könnte.

... und ein Bahnhofsprogramm („Visitenkarte der Städte“ oder „der Eisenbahn“, je nach Perspektive) darf auch nicht fehlen. Auch hier gilt: Hat es schon oft gegeben. Aber alles, was über einen neuen Anstrich hinausgeht, braucht Zeit. Und mehr Sicherheit an den Stationen kostet richtig viel Geld. Dieses müsste dann auch jemand ins System geben.

In jedem Falle macht die „Agenda“ ihre Leser nicht wirklich schlauer. Zu vieles ist unbestimmt und harrt der Unterfütterung durch konkrete Maßnahmen.

Was es genau bedeutet, dass der DB Navigator zur InfraGO wechseln soll, weiß derzeit niemand so genau.



Screenshot: mofair

Sollen wieder zuverlässiger funktionieren – Toiletten an Bord eines ICE. Neu ist die Forderung allerdings nicht.



Foto: DB AG



Foto: mofair

Auch für Bahnhöfe soll mehr getan werden. Allerdings gehören sehr viele Empfangsgebäude längst nicht mehr der InfraGO – wie dieses hier in Bad Harzburg, dessen schmückendes Flügelrad etwas wacklig zu sein scheint.

„Was für ein Tag!“

mofair und die GÜTERBAHNEN präsentieren den 9. Wettbewerberreport Eisenbahnen

Die beiden vom Verkehrsminister bekannt gegebenen Personalien (Evelyn Palla als Vorstandsvorsitzende der DB AG und Dirk Rompf als designierter Chef der DB InfraGO AG) einerseits und die Vorstellung der „Agenda...“ allein machten aus dem 22. September 2025 einen wichtigen Eisenbahntag. Aber es ging noch weiter: Am Abend präsentierten mofair und die GÜTERBAHNEN gemeinsam den 9. Wettbewerberreport („WBR“) im Rahmen eines parlamentarischen Abends in der „Berliner Freiheit“ in der Nähe des Potsdamer Platzes. Und auch die Teilnehmenden hatten noch nicht genug: Mit 250 Anmeldungen gab es einen neuen Rekord.

Den Auftakt machte Christian Hirte, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, der die „Agenda“ noch einmal in Umrissen vorstellte. Die Sicht der Wettbewerbsbahnen auf den Eisenbahnmarkt und seine Entwicklung in den vergangenen beiden Jahren legten dann Martin Becker-Rethmann (mofair) und Henrik Würdemann (GÜTERBAHNEN) dar, natürlich jeweils mit Hinweisen auf die „Agenda“. Würdemann stellt heraus, dass der Schienengüterverkehr in der „Agenda“ gar nicht vorkommt. Auch das eine echte Schwachstelle des Dokuments.

Neben den begehrten Tortendiagrammen (Marktanteilsgrafiken) in SPNV und SGV arbeiteten die Präsidenten die dringenden Forderungen an die Politik auf, vor allem Infrastrukturqualität und -steuerung, Entflechtung, Transparenz und zur Senkung der Trassenpreise.

Die folgende, von Thomas Dittmann (BeNEX) moderierte Panneldiskussion griff sowohl den WBR als auch die „Agenda“ auf. Aus der Eisenbahnpolitik gaben Paula Piechotta (Grüne) und Michael Donth (CDU) wichtige Impulse. Hinzu kam die wirtschaftswissenschaftliche Perspektive, die Marc Bataille, Generalsekretär der Monopolkommission, unter Verweise auf deren aktuelles Sektorgutachten beisteuerte.

Nicht zu Unrecht mit besonderer Aufmerksamkeit war der Auftritt von Christian Kern, ehemaliger Chef der österreichischen Bundesbahnen und Bundeskanzler der Republik

Weiß viel über den Problembär Deutsche Bahn und seine wettbewerblichen Freunde zu berichten: Der neunte Wettbewerberreport Eisenbahnen.

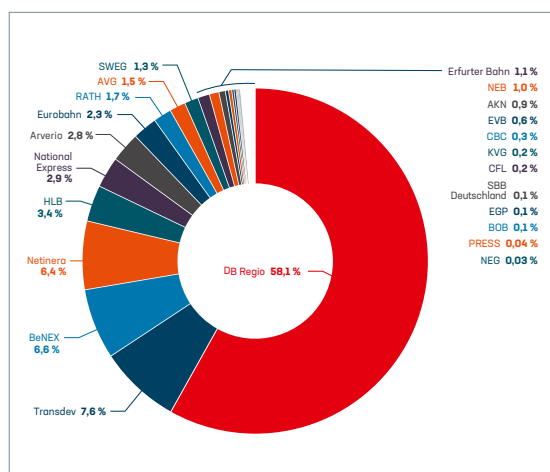


Grafik: mofair / GÜTERBAHNEN



Foto: JET Fotografie

Stellte die Perspektiven der Bundesregierung vor: Christian Hirte, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister.



Grafik: mofair

Immer ein Hingucker, auch wenn sich nicht so viel verschoben hat: Die Marktanteilsgrafik für den Schienenpersonennahverkehr.

Österreich, erwartet worden. Er stellte dem Zustand der Eisenbahn in Deutschland kein gutes Zeugnis aus und kritisierte die Ambitionslosigkeit der „Agenda“ scharf. Für ihn seien weniger Fragen des Wettbewerbs und der Entflechtung für die langfristige Qualität der Eisenbahn entscheidend, sondern vielmehr, dass es einen breiten gesellschaftlichen und politischen Konsens zur Unterstützung der Schiene gebe. In Österreich und der Schweiz sei dieser vorhanden – in Deutschland noch immer nicht. Die entscheidende Frage, wie viel Eisenbahn in welcher Qualität man eigentlich wolle, sei weiter unbeantwortet.



Foto: JET-Fotografie

Munterer Austausch auf dem Podium, v. l. n. r.: ELL Austria-Chef Christian Kern, Marc Bataille (Generalsekretär der Monopolkommission), Paula Piechotta (Grünen-MdB), Michael Donth (CDU-MdB) und Thomas Dittmann (Moderator, BeNEX).

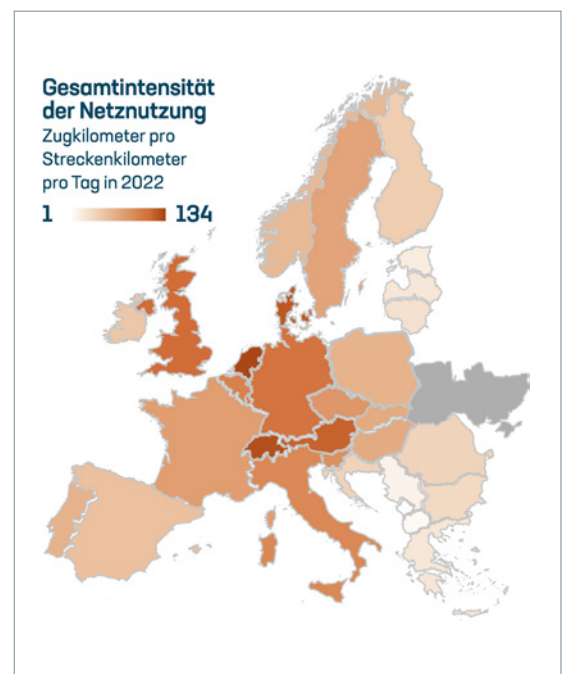
Weniger Fahrten = mehr Pünktlichkeit?

Kurzschlüsse vermeiden

Die Pünktlichkeit im Netz der DB InfraGO (ca. 90 % des deutschen Gleisnetzes) ist in den vergangenen Jahren deutlich gesunken. Die Qualität der Infrastruktur ist in einem deutlich verbesserungswürdigen Zustand. Seit dem Frühjahr 2022 wiederholen DB und DB InfraGO mantraartig, das deutsche Schienennetz sei „zu alt, zu voll, zu kaputt“. Zu „alt“ wäre per se kein Problem, wären die Anlagen nicht auch gleichzeitig oft „zu kaputt“.

Aber wie steht es mit „zu voll“ wirklich? Tatsächlich ist das deutsche Netz gut genutzt. Europaweit aber gibt es mindestens fünf Staaten, nämlich Niederlande, Dänemark, Schweiz, Österreich und sogar Großbritannien, in denen die Netzauslastung zum Teil deutlich höher ist als in Deutschland, und das bei meilenweit besserer Betriebsqualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Die Dichte des Verkehrs an sich ist also ebenfalls kein Kriterium.

Ein Großteil der „Knappheit“ auf Deutschlands Gleisen ist durch das in den letzten Jahren massiv gestiegene Bauvolumen entstanden bzw. entscheidend verschärft worden. Allerdings sollte sich der Anstieg abmildern, wenn die Bündelung



Grafik: JRG Rail

Das deutsche Netz ist voll, aber eben längst nicht „am vollsten“. In anderen Ländern gibt es mehr Verkehr bei besserer Pünktlichkeit.

ohnehin geplanter Maßnahmen („Containerisierung“) weiter voranschreitet. Auch durch die geplante Streckung der „Generalsanierungen“ (beendet statt bis 2030 nunmehr erst 2036) dürfte sich die Lage etwas entspannen.

Dennoch meinen manche Entscheider wegen des „zu voll“, dass insbesondere im SPFV mehr Wettbewerb nicht möglich sei, ehe die „Generalsanierungen“ beendet seien (also 2036). Vorher gebe es keinen Platz für mehr Angebot im SPFV. Dabei wird offensichtlich unterstellt, dass die derzeit vorhandene Kapazität „natürlich“ dem bisherigen Marktführer, der DB Fernverkehr AG, zustehe. Das ist regulierungsrechtlich Unfug.

Für eine Trassenpreisreform mit einem Übergang zum Grenzkostensystem (uKZ, unmittelbare Kosten des Zugbetriebs) sprechen sich alle Eisenbahnverbände aus. Hauptmotiv dafür ist neben der Korrektur der vor allem durch die Eigenkapitalfinanzierung der Schieneninfrastruktur induzierten Trassenpreisexplosion eine insgesamt fairere Behandlung der Schiene gegenüber der Straße.

Die InfraGO als vermeintlich „gemeinwohlorientierter“ Infrastrukturbetreiber spricht sich gegen das Grenzkostenprinzip aus, u. a. weil dadurch induzierte Mehrverkehre auf dem Netz nicht mehr untergebracht werden könnten. Eine solche Haltung kommt einem Offenbarungseid nahe.

Folgt man jedoch der DB-Erzählung von der Überfüllung, könnte eine Lösung sein, das in den vergangenen Jahren angestiegene Angebot wieder zu reduzieren. Weniger Züge würden das System weniger anfällig machen für sich gegenseitig aufschaukelnde Verspätungen. Eine solche Vorgehensweise ist äußerst riskant, denn niemand weiß, ob und welchem Maße sich die Pünktlichkeit tatsächlich stabilisieren würde.

Offensichtlich sind die Analysemethoden bisher bei der InfraGO dafür gar nicht ausreichend. Es bestünde ein erhebliches Risiko, dass gerade dort das Angebot ausgedünnt wird, wo es in den vergangenen Jahren aus guten Gründen, nämlich wegen hoher Nachfrage, eingeführt wurde. Es drohen dann Überfüllung der verbleibenden Angebote in SPFV und SPNV, was zu einer deutlichen höheren zugbezogenen Verspätungsanfälligkeit führen würde, Stichworte sind Fahrgastwechselzeiten und Türstörungen. Frustrierte Fahrgäste wandern dann dauerhaft zum Auto.

Es ist außerdem nicht klar, wie eine solche Angebotsreduktion „orchestriert“ werden könnte. Eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen kann erstmal niemand an einer

Meinte noch, erst nach den „Generalsanierungen“ gebe es genügend Platz für mehr Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr: Der ehemalige Bahnbeauftragte Michael Theurer.



Foto: Deutsche Bundesbank

Vor der Bundestagswahl haben sich die acht Bahnverbände klar zum Grenzkostenprinzip bekannt.



Foto: Allianz pro Schiene et al.



Foto: mofair

Weniger Fahrten im SPNV würden vielerorts noch mehr Überfüllung der verbleibenden Züge bedeuten, wie hier am Bahnhof Frankfurt (Main) Süd.

Trassenanmeldung hindern. Im gemeinwirtschaftlichen SPNV könnten die Aufgabenträger zwar weniger bestellen – wenn sie das politisch aushalten. Es besteht dann aber die „Gefahr“, dass die freiwerdende Kapazität von einem anderen EVU genutzt wird. Marktabsprachen zwischen Zugangsberechtigten sind kartellrechtlich hoch problematisch.

Letztlich hilft nur eine klare regulatorische Fassung von maximalen Verkehrsmengen („Verkehrsartenmischen“) auf bestimmten Streckenabschnitten. Diese benötigt zum einen ein neues Kapazitätszuweisungsmodell an (die Debatte auf europäischer Ebene läuft seit Juli 2023). Vor allem aber brauchen wir verbesserte Analysen über die tatsächlich vorhandene Kapazität und Kapazitätsengpässe. Pauschale Prozentsätze über Kapazitätsgewinne oder -verluste übers ganze Netz sagen überhaupt nichts. Auch die Überlegungen zu Pufferzeiten oder Mindesthaltezeiten wirken seltsam hilflos: Was bringt eine zusätzliche Pufferminute an bestimmten Halten, wenn der ICE zwischen Hamburg und Basel heute bereits 45 Minuten Fahrzeitpuffer hat?

Es braucht eine rasante Digitalisierung der Fahrplanung und einen Ersatz der Fahrplanungssoftware aus den Neunzigerjahren („RuT-K“) sowie eine Erweiterung um KI-gestützte Planung, auch und gerade bei Baustellen.

Für den Moment könnten im Fernverkehr besonders langlaufende Linien verkürzt werden, um den Verspätungseintrag im ganzen Netz zu reduzieren. Der Fehlanreiz für „Deutschlandrundfahrten“ (Binz-Basel oder Hamburg-Saarbrücken über Berlin (sic!)) sollte beseitigt werden. Oftmals steht hier nicht das Fahrgastinteresse im Mittelpunkt, sondern das Bemühen, durch eine möglichst lange Fahrtstrecke in Konfliktlösungsverfahren um die Trasse zu obsiegen. Auch auf die Ausweitung weiterer Sprinter-Angebote sollte man lieber verzichten, denn diese vernichten besonders viel Kapazität.

Denkbar wäre auch, etwa gleich schnelle Verkehre auf stark belasteten Relationen zu bündeln. Das hieße statt zweier Fernverkehrszüge im Halbstundentakt eher zwei Züge kurz nacheinander. Das ist zwar nicht die reine Lehre des Deutschlandtakts, hilft aber für den Moment.



Foto: Andreas Praefcke / wikipedia.de

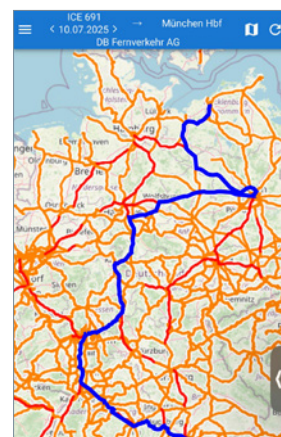
Bei der Trassenanmeldung gibt es eben keinen Dirigenten.

Zumindest bei baustellenbedingter Kapazitätseinschränkung gibt es heute schon verbindliche Verkehrsartenmische.

1740	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
Abschnitte	HNBG - HWUN	HWUN - HNBG		HNBG - HWUN	HWUN - HNBG	
Verkehrsart	NV	IV	GV	NV	IV	GV
Grundtakt	2	1	5	2	1	5
0 - 1 Uhr	1	1	6	2	0	6
1 - 2 Uhr	1	1	6	0	0	6
2 - 3 Uhr	0	0	8	0	0	8
3 - 4 Uhr	0	0	8	0	0	8
4 - 5 Uhr	1	0	7	1	0	7
5 - 6 Uhr	2	1	5	2	1	5
6 - 7 Uhr	3	1	4	2	1	5
7 - 8 Uhr	3	1	4	2	1	5
8 - 9 Uhr	2	1	5	2	1	5
9 - 10 Uhr	2	1	5	2	1	5
10 - 11 Uhr	2	1	5	2	1	5
11 - 12 Uhr	2	1	5	2	1	5
12 - 13 Uhr	2	1	5	2	1	5
13 - 14 Uhr	2	1	5	2	1	5
14 - 15 Uhr	2	1	5	2	1	5
15 - 16 Uhr	2	1	5	2	1	5
16 - 17 Uhr	2	1	5	2	1	5
17 - 18 Uhr	2	1	5	2	1	4
18 - 19 Uhr	2	1	5	3	1	4
19 - 20 Uhr	2	1	5	2	1	5
20 - 21 Uhr	2	1	5	2	1	5
21 - 22 Uhr	2	0	6	2	1	5
22 - 23 Uhr	2	0	6	2	1	5
23 - 24 Uhr	2	1	5	2	1	5

Grafik: DB InfraGO

Sicher nicht die Regel, aber eben auch nicht selten: „Deutschland-Rundfahrten“ im SPNV, die Kapazität fressen.



Screenshot: bahnhof.de

Vorsicht vor dem Kleingedruckten

InfraGO will Zugangsregeln erheblich ändern

Alle Jahre wieder legt die DB InfraGO den Entwurf ihrer Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) für das übernächste Fahrplanjahr vor. Immer gibt es eine Reihe mehrerer kleiner und größerer Änderungen. Über sie – und auch nur über sie! – muss letztlich die Bundesnetzagentur befinden.

In diesem Jahr verspricht das Beschlusskammerverfahren bei der Bundesnetzagentur besonders spannend zu werden. Denn die InfraGO beantragt, Rahmenverträge bereits im Fahrplanjahr 2027 wieder anzubieten. Mit ihnen sollen Zugangsberechtigte Trassenkapazität mit bestimmten Konstruktionsspielräumen für einen Zeitraum von fünf Jahren vorreservieren können.

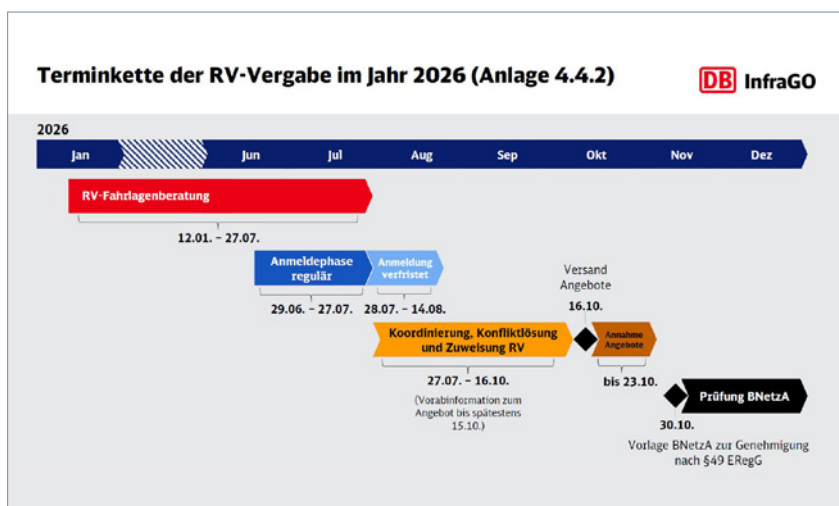
An sich sind Rahmenverträge eine sehr sinnvolle Sache. Sie können im Nahverkehr Taktverkehre zusätzlich stützen; und im SPfV sind sie ein Baustein neben anderen für die Absicherung von Investitionen in teures Fahrzeugmaterial. Dafür ist wichtig zu wissen, dass man über einen längeren Zeitraum attraktive Fahrpläne erhält. mofair hat sich in der Vergangenheit für die seit 2016 von der damaligen DB Netz nicht mehr angebotenen Rahmenverträge eingesetzt.

Bisher hatte die DB InfraGO angekündigt, die Rahmenverträge zum voraussichtlichen Inkrafttreten der EU-Kapazitätsverordnung wieder anzubieten, also ab dem Fahrplanjahr 2029. Und obwohl sie in einer Reihe von einschlägigen Gremien schwieg, kündigte die InfraGO überraschend über die anzupassenden INB an, bereits 2027 neue Rahmenverträge abschließen zu wollen – nun also doch auf dem alten Rechtsstand.

Einmal im Jahr gibt es eine größere Revision der Infrastrukturnutzungsbedingungen, den „AGB“ der InfraGO.



Foto: DB InfraGO



Grafik: DB InfraGO

Sehr ambitioniert: So stellt sich die InfraGO nun die Neuvergabe von Rahmenverträgen vor. Noch bis vor kurzem wollte sie nichts davon wissen.



Foto: DB AG

2027 ist ER schon da: Ein ICE 3 neo der DB Fernverkehr...

Das sieht eher nach einem Überrumpelungsversuch aus. Zwar gelten die INB für alle gleich. Aber die angeschlagene DB Fernverkehr (Jahresverlust 2024: -427 Mio. Euro) hat ein besonderes Interesse, ihre derzeit gewaltigen Investitionen in eine erneuerte Flotte abzusichern. Bekommt sie für sie neue Rahmenverträge, kann sie ihre Vormachtstellung im Fernverkehr bis weit in die 2030er Jahre zementieren.

Potenzielle Wettbewerber sind bei der Fahrzeugbeschaffung noch nicht so weit und werden bis 2027 nur sehr wenige neue Züge haben, für die sie überhaupt Rahmenverträge abschließen könnten.

Da passt es gut ins Bild, dass die InfraGO gleichzeitig den Neuverkehrsrabatt ersatzlos streichen möchte. Mit diesem erhielten Anbieter neuer Linien im ersten Jahr einen erheblichen Nachlass auf den Trassenpreis, um das Verkehrsangebot etablieren zu können. Nun wird die DB Fernverkehr angesichts ihrer miserablen wirtschaftlichen Lage sicher keine neuen Angebote machen. Da wirkt es wie eine letzte Solidaritätsgeste ihrer Konzernschwester InfraGO, den Rabatt abzuschaffen: Wenn schon die DB Fernverkehr nichts mehr davon hat, sollen auch die Wettbewerber leer ausgehen.

Und man könnte den Eindruck erhalten, dass das BMV bei der Benachteiligung der Wettbewerber im Fernverkehr mitmachen möchte: Im Haushalt 2025 wurden zwar endlich die lange geplanten 105 Millionen Euro Trassenpreisförderung beschlossen. Diese plant das BMV nun allein für Verkehre im November 2025 (!) auszusahlen.

Das ist wettbewerbsverzerrend, weil im November gerade touristische und saisonale Verkehre, die relativ stärker von Wettbewerbsbahnen gefahren werden, kaum angeboten werden. Dabei wäre es durchaus möglich, die Förderung auch rückwirkend für Verkehre im Gesamtjahr 2025 auszureichen und damit alle Anbieter gleichmäßig zu erreichen. Während der Corona-Krise wurde so verfahren. Dass es das BMV anders machen will, deutet auf Absicht hin.



Foto: Flix

...während ER dann noch gebaut wird: ein neuer Talgo-Hochgeschwindigkeitszug für Flixtrain.

Will die InfraGO abschaffen: den Anfangsrabatt, um neue Verkehrsangebote leichter am Markt einführen zu können.



Grafik: mofair mit ChatGPT



Foto: RDC

Verkehrt im November nicht, würde daher auch nicht in den Genuss der Trassenpreisförderung 2025 kommen: Ein Autoreisezug von RDC.

Schienenmaut – jetzt bändigen, künftig deutlich senken

mofair stellt in neuem Positionspapier fünf Forderungen zum Trassenpreissystem vor

Die Schienenmaut (Trassen- und Stationsgebühren) macht bis zu gut 40 % der Produktionskosten des Eisenbahnbetriebs aus. Wenn sie, wie 2025, auf einen Schlag zwischen 15 und 20 % steigt und im kommenden Jahre eine weitere, noch höhere Steigerung droht (mindestens 20 %), werden viele Züge nicht mehr fahren können. Auch drastische Steigerungen der Ticketpreise drohen und die Rückverlagerung von Gütertransporten auf die Straße.

Nutzer der Straße müssen nur dann eine Maut zahlen, wenn sie im Güterverkehr unterwegs sind, ihr Fahrzeug über 3,5 t wiegt und sie Fernstraßen des Bundes nutzen. Das Parken ist außerdem kostenlos. Ganz anders auf der Schiene: Jede Fahrt jedes Zugs auf jedem Zipfel des Netzes ist kostenpflichtig – und auch jede Abstellung.

Diese deutliche Benachteiligung der umweltfreundlichen Schiene gegenüber der Straße verschärft sich zurzeit nochmals: Waren bisher nur Fern- und Güterverkehr betroffen, drohen bei einem Fall der sogenannten „Trassenpreisbremse“ bei einer entsprechenden Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (voraussichtlich Anfang 2026) auch im Regionalverkehr drastische Kostensteigerungen – Abbestellungen von einem guten Viertel der Verkehre drohen.

Einer der Hauptgründe für die Preissteigerungen ist, dass der Bund in Folge des Bundesverfassungsgerichtsurteils zum Klima- und Transformationsfonds (November 2023) die Infrastrukturfinanzierung nicht mehr über preisneutrale Baukostenzuschüsse, sondern über Erhöhungen des Eigenkapitals der bundeseigenen InfraGO leistete. Damit erzielte er die Illusion, die Schuldenbremse einzuhalten. Da aber Eigenkapital verzinst und vor allem abgeschrieben werden muss, geht die Schienenmaut seitdem durch die Decke.



Foto: mofair

Konzepte zu einer umfassenden Trassenpreisreform liegen längst vor: Hier die von den GÜTERBAHNEN und von mofair.

Muss bei weiter steigenden Trassenpreisen auch teurer werden: Fernverkehrsticket.



Screenshot: mofair



Illustration: mofair mit ChatGPT

Bei den Machtverhältnissen im Wettbewerb Straße-Schiene nimmt sich der LKW locker die Vorfahrt.

mofair hat sich in der Vergangenheit vielfach mit der Transportpreisproblematik befasst. Lange Zeit stand dabei die Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Straße und Schiene im Fokus. Seit Ende 2023 kamen die katastrophalen Effekte der Eigenkapitalerhöhungen zu diesen Überlegungen noch hinzu. Nunmehr ergeben sich aus Sicht von mofair drei sofort und zwei mittelfristig umzusetzende Forderungen:

Eisenbahninfrastruktur darf nicht mehr über Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InfraGO AG finanziert werden. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Bund noch im Jahr 2025 über 8,2 Milliarden Euro auf diesem Weg in die InfraGO gepumpt und damit deren Eigenkapital um 42 % in einem Jahr (!) erhöht hat – wo doch inzwischen die negativen Folgen allgemein verstanden sind. Dabei hätte es angesichts der rückwirkenden Einführung des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität zum 1. Januar 2025 durchaus eine Alternative gegeben.

Der Renditeanspruch auf das InfraGO-Eigenkapital muss nicht nur auf 2,2 % – wie im aktuellen Gesetzentwurf „zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes“ – sondern auf null abgesenkt werden.

Für die Folgezeit muss es eine befristete Trassenpreisförderung geben, um die Effekte der Eigenkapitalerhöhungen der Vorjahre zu neutralisieren.

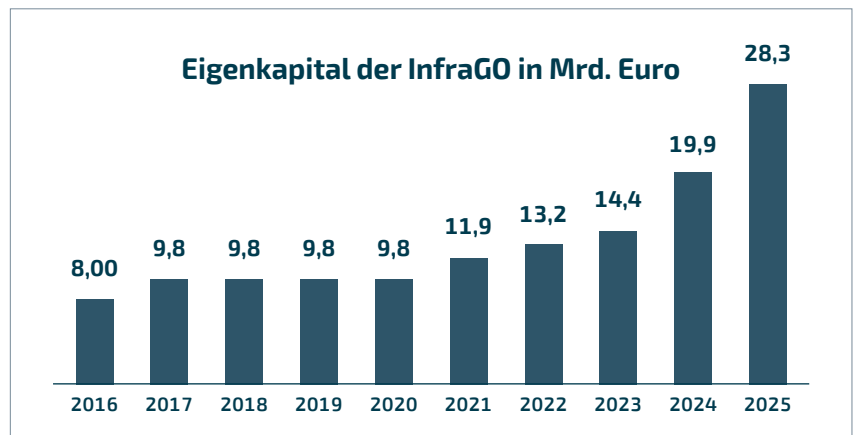
Mittelfristig muss eine umfassende Trassenpreisreform kommen. Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen nur noch die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKZ = Grenzkostenprinzip) zahlen müssen. Um die zusätzliche Last für den Haushalt des Bundes zu begrenzen, kann über die genauen Kostenblöcke, die als uKZ gelten, im Detail gesprochen werden. Wichtig ist eine deutliche Reduzierung der Trassenpreise, um die Schiene im intermodalen Wettbewerb zu stärken.

Schließlich muss es einen „Preispfad“ geben, d. h. eine idealerweise rollierende Festsetzung der Trassenpreise über ca. fünf Jahre im Vorhinein, um auf diese Weise Planungssicherheit bei den Zugangsberechtigten zu erreichen. Eine ähnliche Sicherheit haben die Zahlenden der Autobahnmaut heute bereits. Auch hier würde mehr intermodale Fairness erreicht.



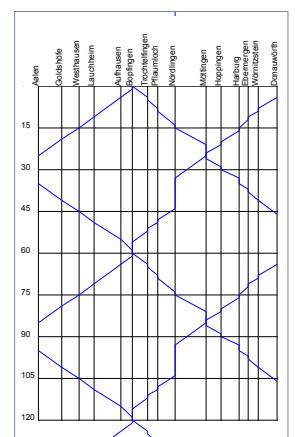
Foto: mofair

Spätestens wenn die Trassenpreislösung fällt und es keine Trassenpreisreform gibt, stehen Nebenstrecken wie hier die Schwarzaalbahn zur Disposition.



Grafik: DB-Geschäftsberichte, eigene Darstellung

Was hat sich die Politik dabei nur gedacht: Eigenkapitalexpllosion bei der DB InfraGO vor allem in den vergangenen beiden Jahren. Deren negative Folgen müssten nun auch die Letzten verstanden haben.



[Grafik: commons.wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org)

Unstrittig ist, dass die Fahrplanerstellung zu den „unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs“ gehört.

Nicht einmal das Allernötigste?

Entwurf zur 11. Novelle des Regulierungsgesetzes ungenügend

Schon fast ein running gag sind die regelmäßigen Novellen des Regionalisierungsgesetzes (RegG). Leider werden damit keineswegs die grundlegenden Probleme der Finanzierung des SPNV in den Ländern durch den Bund angegangen. Sondern es geht einzig und allein darum, die Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen wegen des Deutschlandtickets in gerade noch erträglichem Rahmen zu halten.

Mittlerweile liegt der Entwurf zur 11. Novelle des RegG vor. Und er schafft das Kunststück, nicht einmal den Buchstaben des Koalitionsvertrags, geschweige denn seinem Geist zu entsprechen. Das ist äußerst bedauerlich – ein solcher Umgang wird der Bedeutung des Deutschlandtickets als echter Tarifrevolution und einmaliger Chance für den Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland einfach nicht gereicht.

Obwohl der Koalitionsvertrag von Union und SPNV von einem Erhalt des Angebots bis mindestens 2029 spricht, trifft der Gesetzentwurf nur Aussagen für das Jahr 2026. Damit liefe man Gefahr, dass auch im nächsten Jahr wieder die Zitterpartie – bleibt das Ticket oder nicht – gespielt wird. So kann das Ticket kein Erfolg werden, vor allem nicht im Jobticketbereich. Kein Arbeitgeber wird sich die Bürokratie rund um das Produkt antun, wenn er nicht einmal sicher sein kann, dass es dieses einige Monate später noch gibt.

Ferner würde der Bund nach dem Entwurf nur das geben, was er auch heute schon gibt: 1,5 Milliarden Euro im Jahr 2026 – ein Betrag, der, selbst einen gleich großen Betrag der Länder vorausgesetzt, schon 2025 zu gering angesetzt war. Dabei tut der Bund so, als wäre die ÖV-Branche von den allgemein zu beobachtenden Kostensteigerungen ausgenommen. Das Gegenteil ist der Fall: Personal-, Energie- und Materialkosten stiegen in den vergangenen Jahren deutlich stärker als die allgemeine Inflation. Es ist nicht absehbar, dass sich dieser Trend ändert.



Illustration: RTCNCA / CC BY-SA 3.0

Was passt besser zu den leidigen Debatte-routinen ums Deutschlandticket? Der „Running Gag“ ...



Foto: mofair

... oder das täglich grüßende Murmeltier?



Foto: BMV

Schlecht findet das Bundesverkehrsministerium das Ticket ja nicht, schließlich macht es selbst dafür Werbung.

Hinzu kommt, dass die mit dem Entwurf verbundene Zeitschiene eine Entscheidung erst Ende November vorsieht – viel zu spät, als dass die Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen noch in irgendeiner Form reagieren könnten, wenn die Entscheidung von Bundestag und Bundesrat anders ausfällt als erwartet. Vorerst bleibt ihnen nichts anderes übrig, als von einem Fortbestand des Tickets auszugehen, das je nach Region derzeit 60 bis 80 Prozent der Verkäufe ausmacht – ohne zu wissen, ob und welcher Höhe sie für die Mindereinnahmen entschädigt werden.

Vor diesem Hintergrund überraschte der Beschluss der Sonderverkehrsministerkonferenz vom 18. September positiv, vor allem, weil es jetzt einen Planungshorizont bis 2030 gibt: Bund und Länder wollen ihre jeweils 1,5 Milliarden Euro in den folgenden fünf Jahren leisten.

Im Gegenzug wird das Preisventil geöffnet: Angesichts steigender Kosten der Verkehrsunternehmen soll der Ticketpreis von derzeit 58 auf dann 63 Euro monatlich ab dem 1. Januar 2026 steigen. Das entspricht zwar auch bei großzügiger Lesart des Koalitionsvertrags nicht mehr dem Willen der Verhandelnden. Es ist aber angesichts der Nichtdynamisierung der Bundes- und Landesmittel unvermeidlich.

Um das alljährliche Geschacher um den Preis während des Zeitraums 2026–30 zu vermeiden, soll es nun einen Index geben, anhand dessen der Preis künftig fortgeschrieben wird. Wenn aber Bund und Länder dabei bleiben, dass sie ihren Finanzierungsanteil nicht dynamisieren, wird der noch festzulegende Index deutlich über der allgemeinen Inflation liegen müssen. Ansonsten muss das Angebot reduziert werden, um Kosten zu sparen.

Hinzu kommt im SPNV eine weitere Herausforderung: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in der Vergangenheit ihre Verkehrsverträge mit einer Mengen-, (sprich: Fahrgast-) Steigerung kalkuliert. Ab 2025 aber werden die Einnahmen nach den Postleitzahlen der Abonnenten(!) aufgeteilt. Mit anderen Worten: Auch wenn die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine gute Leistung bringen und ihre Fahrgastzahlen (z. T. deutlich!) steigern können, erhalten sie daraus keine Mehreinnahme. Besonders stark gilt dies für Nettoverträge, bei denen die EVU das Erlösrisiko tragen.



Foto: SöMB

Fassten im September einen längerfristigen Beschluss zum Erhalt des Deutschlandtickets: die VerkehrsministerInnen der Länder auf ihrer Sitzung in München.



Illustration: moFair mit Chat GPT

Liegt nun mindestens bis 2030 unter dem Weihnachtsbaum: Ein neuer Preis fürs Deutschlandticket, abgeleitet aus einem Index.

Impressum

mofair e. V.

Marienstraße 3 | 10117 Berlin | Tel.: 030 50 93 13 04-1

www.mofair.de | info@mofair.de

bsky.app/profile/mofair.bsky.social | de.linkedin.com/company/mofair

youtube.com/channel/UCyXoG8NkJ_3MTWMta_k9rpg

V.i.S.d.P.: Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e. V.

