



DIE AKTUELLEN THEMEN

Wie teuer wird es 2026? • Kampf der Verkehrsarten? • Gerade noch mal gut gegangen •
Noch eine Debattierunde? • Auf ein Neues! • Schwanz wedelt weiter mit dem Hund •
Worst of both Worlds? • Neues von den Verkehrsverträgen?!

Wie teuer wird es 2026? Schienenmaut steht erst kurz vor dem Fahrplanwechsel fest

Wie sich mofair ein künftiges, für die Schiene faires Trassenpreissystem vorstellt, haben wir in der vergangenen Ausgabe vorgestellt. Es soll eine Orientierung an den Grenzkosten geben, um auf diese Weise nicht nur die Branche zu entlasten, sondern auch um unnötige Bürokratie aus dem System zu nehmen.

Die Frage: „Wieviele Eisenbahn können und wollen wir uns leisten?“ muss künftig politisch geklärt werden. Sie kann nicht, wie man es bisher untauglich versucht, in einem rechtsförmigen Verfahren bei der Regulierungsbehörde entschieden werden, in dem u. a. über „Weighted Average Cost of Capital“ (WACC), über relative und absolute Markttragfähigkeit und „beta-Faktoren“ rasoniert wird.

Die Zugangsberechtigten – Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger – sind hier aber nicht die Experten. Sie wollen Eisenbahnverkehr ermöglichen. Die Frage, wie die Errichtungs- und Erhaltungskosten der Infrastruktur beglichen werden, sollte der bundeseigene Infrastrukturbetreiber mit seinem Eigentümer direkt klären. Lediglich die direkten



Foto: mofair

Die Unsicherheit über die Trassenpreise und eine dringende umfassende Reform waren Thema eines Parlamentarischen Frühstücks

Kosten, die durch die unmittelbare und zurechenbare Nutzung des Netzes verursacht werden (uKZ=Grenzkosten) sollten künftig in Rechnung gestellt werden.

Durch die überbürokratische Entgeltregulierung wurde die Qualität des Netzes jedenfalls nicht besser. Aber für die Politik war die bisherige Regelung in gewisser Hinsicht commod: Auf die Frage der Trassenpreishöhe angesprochen, verwies sie nonchalant auf die Regulierungsbehörde, die es schon richten werde.

Aber spätestens durch das spektakuläre Eigentor der Infrastrukturfinanzierung mittels Eigenkapitalerhöhungen bei der InfraGO ist diese Fiktion auch als solche erkennbar geworden: Was als Stärkung der Schiene gedacht war, droht nun zu ihrem Verhängnis zu werden. Die Ereignisse dieses Jahres trugen nicht wenig dazu bei, diese Furcht zu verstärken.

Normalerweise wissen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu dem Zeitpunkt, zu dem sie Trassen im Jahresfahrplan bestellen (März/April eines Jahres zum Fahrplanwechsel im folgenden Dezember), was die Trassen konkret kosten werden. Nicht so dieses Jahr: Bis zwei Tage vor dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember war beispielsweise unklar, ob die Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) um 25 % steigen oder vielleicht auch um 28 % sinken. Angesichts eines Anteils zwischen 15 % bis zu 40 % der Infrastrukturnutzungsentgelte an den Gesamtproduktionskosten des Personenverkehrs dürfte klar sein: So kann kein Unternehmen auf Dauer wirtschaften. Würde es die möglichen Risiken korrekt einpreisen, müsste es den Verkehr einstellen oder für den Endkunden so teuer machen, dass es sich selbst aus dem Markt preist – was einer Einstellung gleichkäme.

Eine der beiden großen Unbekannten resultierte aus den schon erwähnten Eigenkapitalerhöhungen bei der InfraGO. Noch im Frühjahr 2025 ging man davon aus, dass in den Jahren 2024 bis 2026 insgesamt 20 Milliarden Euro zusätzliches EK eingelegt werden würde. Damit wären die Steigerungen der Trassenpreise sogar noch etwas höher gewesen.

Aber auch so wird der Bund allein im Jahr 2025 das EK der InfraGO um 42 % innerhalb eines Jahres gesteigert haben, auf etwas über 28 Milliarden Euro. Da EK aktiviert und abgeschrieben



Die heutige Überbürokratisierung verschleiert, dass die Finanzierung der Infrastruktur nicht aufgeht. Deren Vorhandensein und ihre Nutzbarkeit müssen aus Steuermitteln finanziert werden.



Die Regulierungsbehörde kann die politische Frage „Wie viel Eisenbahn können wir uns leisten?“ nicht beantworten.



Was gilt denn nun? Wenige Tage vor der Entscheidung der Bundesnetzagentur zu den Trassenpreisen 2026 war noch alles offen.

und verzinst werden muss, sind Auswirkungen auf die Trassenpreise unvermeidbar. Die sich aus der Einrichtung des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität ergebende Chance, schon 2025 kein neues Eigenkapital einzulegen und stattdessen direkt wieder Baukostenzuschüsse zu leisten, ließ der (Haushalts-)Gesetzgeber leider ungenutzt verstreichen.

	bei 20 Mrd. € EKE 2024-28		bei „nur“ 14 Mrd. EKE 2024-28	
	mit SPNV-Trassenpreisbremse (+3,0 %)	ohne SPNV-Trassenpreisbremse (23,5 %)	mit SPNV-Trassenpreisbremse (+3,0 %)	ohne SPNV-Trassenpreisbremse (23,5 %)
SPNV-Lastfahrt Hessen	6,10	7,31	6,10	7,31
SPNV-Lastfahrt Berlin	7,07	8,46	7,07	8,46
SPFV Nacht	4,33	3,41	3,95	3,04
SPFV Metro Tag<100 km/h	11,03	8,11	9,85	6,93
SPFV Metro Tag>160 km/h	23,08	16,57	20,45	13,94
SGV Standard	5,02	4,01	4,61	3,60

Grafik: mofair, DB InfraGO

Und es hätte noch schlimmer kommen können: Dann nämlich, wenn 2026 noch einige Milliarden Eigenkapital mehr hinzugekommen wären.

Stattdessen beschlossen Bundestag und Bundestag im November 2025 ein „Gesetz zur Abmilderung der Trassenpreisanstiege bei den Eisenbahnen des Bundes“. In ihm wurde der Eigenkapitalzins auf nunmehr 1,9 % festgeschrieben. Der Entwurf des Gesetzes hatte noch etwas unbestimmter von einem „Mittelwert zwischen dem risikolosen und dem kapitalmarktorientierten Zinssatz“ gesprochen. Dadurch wird die Verzinsung zwar geringer (rechnerisch etwa 75 Millionen Euro p. a. im Vergleich zu den im Entwurf implizierten 2,2 %). Aber Zinsen an sich und vor allem die Abschreibung der mit dem EK (wieder-) errichteten Gewerke bleiben uns noch lange erhalten, ungefähr dreißig Jahre, je nach Gewerk.

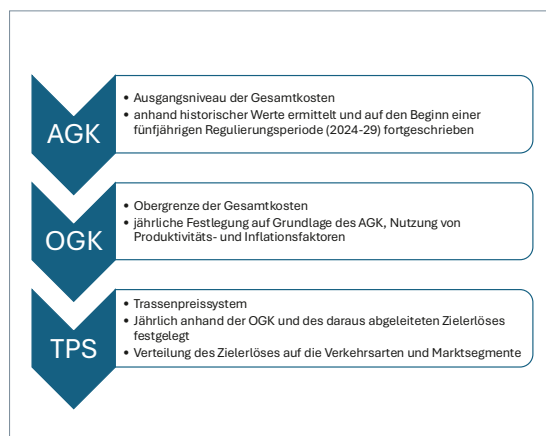
Und vor allem: Die mittelbar bundeseigene, vermeintlich „gemeinwohlorientierte“ DB InfraGO müsste bei dem Spiel mitspielen. Sie tat es aber nicht. So hatte der Bundestag bereits im Sommer 2024 eine Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beschlossen, dessen § 11a Abs. 2 erstmals auch die Finanzierung von Instandhaltung (also laufendem Aufwand, nicht nur von Ersatzinvestitionen!) durch den Bund ermöglicht. Diese Gesetzesänderung und das eben erwähnte „Trassenentgeltanstiegsdämpfungsgesetz“ sollten beide die desaströsen Effekte aus der Eigenkapitalfinanzierung abmildern.

Die InfraGO aber hatte schon zu Beginn des Jahres gegen die Absenkung des EK-Zinssatzes durch die Bundesnetzagentur geklagt und vor dem VG Köln Recht bekommen. Die als Grundlage für das jährliche Trassenpreissystem festzulegende „Obergrenze der Gesamtkosten“ (OGK) wurde (vorläufig) auf 7,84 Milliarden Euro festgelegt. Die nun angesichts der Gesetzesänderungen erforderlich gewordene Neufestsetzung der OGK nutzte die „gemeinwohlorientierte“ InfraGO jedoch dazu, nochmals höhere Kosten geltend zu machen. Trotz zweier Gesetzesänderungen beantragte sie nun eine OGK für 2026 in Höhe von unfassbaren 9,2 Milliarden Euro. Die Botschaft an den Gesetzgeber konnte nur sein: Egal, was ihr beschließt,



Foto: Eva K. / CC BY-SA 2.5

Über die Lage am Kapitalmarkt wissen diese beiden besser Bescheid als der Bundestag. 1,9 % EK-Zins werden jedenfalls nicht immer „richtig“ im Sinne des EU-Rechts sein.

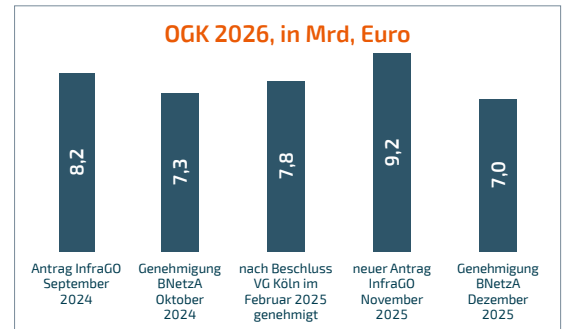


Grafik: mofair

Eigentlich werden die jährliche OGK und mit ihr das Trassenpreissystem aus dem Ausgangsniveau der Gesamtkosten entwickelt. Diese „Anreizregulierung“ ist inzwischen aber völlig durchlöchert.

wir verlangen dennoch mehr Geld. Der Gesetzgeber muss sich überlegen, wie er damit umgeht.

Zu vermuten ist, dass sich InfraGO auf diese Weise für die Folgejahre einen Spielraum für nochmals höhere Trassenpreissteigerungen verschaffen wollte, selbst wenn sie ihren konkreten Entgeltantrag für 2026 nicht erneut nach oben anpasst. Erst in den letzten Tagen ließ sich die InfraGO durch „sanften“ Druck überzeugen, nicht auf den 9,2 Mrd. Euro zu bestehen, so dass die Entwicklung der Trassenpreise 2026 im Rahmen bleibt.



Die OGK 2026 machte eine Berg- und Tal-fahrt durch.

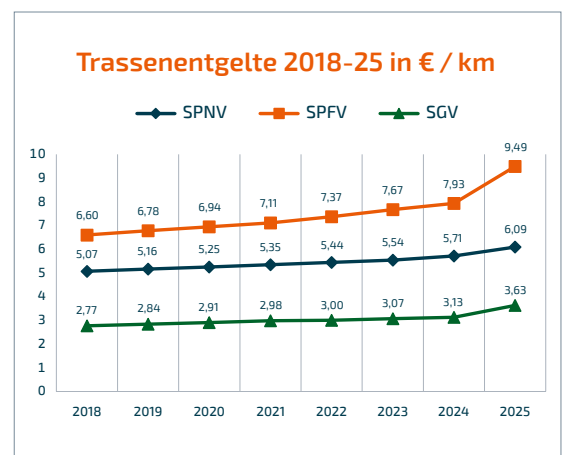
Kampf der Verkehrsarten?

Trassenpreisbremse vor dem EuGH

Die Eigenkapitalerhöhungen und ihre Folgekosten bestimmen wesentlich die absolute Höhe der Infrastrukturentgelte. Daneben tritt eine zweite Variable, die die Verteilung der Kosten auf die drei Verkehrsarten SPNV, SPFV und SGV beeinflusst, nämlich die sogenannte „Trassenpreisbremse“ des § 37 Abs. 2 ERegG.

Die – angesichts der sehr durchwachsenen Qualität des Netzes etwas euphemistisch so bezeichnete – „Anreizregulierung“ im Eisenbahnbereich regelt, dass Vollkostenaufschläge (und nur, wenn sie erhoben werden), so auf die drei Verkehrsarten und ihre Subsegmente verteilt werden müssen, so dass „die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmärktes“ erhalten wird und Gewinne so erwirtschaftet werden „wie der Markt sie tragen kann“ (§ 36 Abs. 1 und 2 ERegG). Dies wird als Ramsey-Boiteux-Prinzip bezeichnet.

Dieses gilt jedoch nur sehr theoretisch, denn auf den letzten Metern des Gesetzgebungsprozesses für das Eisenbahnregulierungsgesetz im Jahr 2016 wurde auf Betreiben der Länder ein Passus eingefügt, der die jährlichen Preissteigerungen der Trassenpreise für den SPNV an die Höhe der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel koppelt. Während also zwei Drittel des Marktes (nämlich die Trassenkilometer im SPNV) seitdem jährliche Trassenpreissteigerungen von zunächst 1,8 %, inzwischen 3 %, sehen, fangen die beiden eigenwirtschaftlichen



So wirkt die SPNV-Trassenpreisbremse: Steigen die Gesamtkosten deutlich an, müssen es bisher Fern- und Güterverkehr ausbaden.

Wenn er das noch erlebt hätte: Frank Ramsey, einer der beiden Namensgeber des Preismodells, nach dem die Trassenpreise (theoretisch) entwickelt werden.



Foto: Cambridge Wittgenstein archive / CC BY-SA 4.0

Verkehrsarten SPNV und SGV die selbstverständlich auftretenden Schwankungen auf. Solange die umzulegenden Kosten der heutigen InfraGO zwar stetig, aber relativ langsam stiegen war das methodologisch zweifelhaft, konnte aber vom Markt irgendwie noch verdaut werden.

Die z. T. erheblichen Baupreissteigerungen der vergangenen Jahre und eben die Eigenkapitalerhöhungen ließen aber seit dem TPS 2025 die Schere ganz gewaltig auseinandergehen. Preissteigerungen von einem Jahr zum anderen von fast 20 % im SPNV ergaben sich 2025, und für die Folgejahre drohte noch Schlimmeres.

Vor diesem Hintergrund zogen eine Reihe von Unternehmen des SPNV und des SGV sowie die InfraGO selbst, wenn auch mit teils unterschiedlichen Gründen vor das Verwaltungsgericht Köln. Dieses kam zu der Überzeugung, dass die Trassenpreisbremse vermutlich gegen Europarecht verstößt, u. a. weil die bundesgesetzliche Vorgabe der Trassenpreise für den SPNV zu tief in die ebenfalls unionsrechtlich verbriefte Entscheidungsfreiheit der InfraGO als Wirtschaftsunternehmen eingreife. Das VG Köln legte diese Auffassung dem EuGH zur Entscheidung vor. Dieser verhandelte nun am 4. Dezember 2025 in dieser Frage.

Vieles deutet darauf hin, dass er der Auffassung des VG Köln folgen wird und damit die Trassenpreisbremse nicht mehr angewendet werden darf. Einmal abgesehen davon, dass sie dann auch in der Vergangenheit rechtswidrig gewesen ist, was wiederum die Trassenpreissysteme früherer Jahre ungültig machen könnte (mit unabsehbaren Konsequenzen!), stellte sich vor allem die Frage der konkreten Auswirkungen für die (auch unmittelbare) Zukunft.

Unterstellt, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte im SPNV etwa 40 % der Produktionskosten ausmachen, würde sich bei einer dann sich ergebenden Trassenpreissteigerung um 23,5 % ergeben, dass linear 10 % der SPNV-Leistungen abbestellt werden müssten, falls die Regionalisierungsmittel in der bisherigen Höhe erhalten blieben. Wegen des hohen Anteils an Remanenzkosten u. a. für Personal und Fahrzeuge, die eben nicht „linear“ gesenkt werden können, müsste deutlich mehr Leistung abbestellt werden, um auf die rechnerische Einsparung zu kommen. Das wäre ein verheerendes Signal für den Öffentlichen Verkehr in Deutschland, dessen Rückgrat der SPNV nun einmal vielerorts darstellt.

Bund und Länder müssen sich nach einer Entscheidung des EuGH – vermutlich im ersten Halbjahr 2026 – schnell auf einen gemeinsamen Umgang mit dieser Frage einigen, sprich: einer deutlichen Anhebung der Regionalisierungsmittel, damit es nicht zu einem Kahlschlag im SPNV kommt.



Foto: Deutsche Bahn AG

Der Bahnbau war in den vergangenen Jahren neben den Eigenkapitalerhöhungen der wesentliche Trassenpreistreiber.



Foto: EuGH

In diesem Gebäudekomplex wurde am 4. Dezember über die Zukunft der Trassenpreisbremse beraten.



Illustration: mofair mit Gemini

Würden die Trassenpreise wirklich um 23,5 % ansteigen, stünde sicher ein Fünftel des SPNV-Angebots sofort auf der Kippe ...



Foto: Teilzeitroll / CC BY-SA 3.0

... was einem Kahlschlag gefährlich nah käme.

Gerade noch mal gut gegangen

Das BMV und die Trassenpreisförderung im SPFV

Weil gerade die eigenwirtschaftlichen Verkehrsarten Fern- und Güterverkehr besonders unter den sehr hohen Trassenpreisen und den erheblichen weiteren Steigerungen leiden, hat es in den vergangenen Jahren immer wieder einmal Bundesförderungen gegeben, um die Unternehmen wettbewerbsfähiger zu machen.

So sah bereits der erste Haushaltsentwurf für 2025 aus dem August 2024 eine Trassenpreisförderung für den SPFV in Höhe von 105 Millionen Euro vor. Auch der dann von der neuen Regierungskoalition eingebrachte zweite Entwurf sowie die schließlich im September 2025 beschlossene Fassung des Bundeshaushalts 2025 sah diese unverändert vor. Die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPFV durften sicher sein, dass die Förderung tatsächlich zur Verfügung stehen würde.

Schwierigkeiten brachte allerdings der späte Beschluss des Haushalts mit sich. So konnte die Fördersumme praktisch allein für Leistungen im November 2025 ausgereicht werden, womit beispielsweise Saisonverkehre des Sommers oder Skizüge ausgeschlossen worden wären, weil diese in diesem Monat nicht verkehren.

Aber die InfraGO setzte das Förderprozedere Mitte Oktober nach bekanntem Verfahren in Gang. Plötzlich jedoch kam die Nachricht, dass der Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestags (ein Unterausschuss des Haushaltsausschusses) eine Kritik des Bundesrechnungshofs aufgegriffen habe und die tatsächliche Auszahlung der Förderung blockiere. Die Hausspitze des BMV vermeldete, sie habe davon erst Ende Oktober Kenntnis erhalten. Da könne man jetzt leider nichts mehr machen. Aber für das Folgejahr solle es besser laufen.

Allein, Einiges stimmte hier nicht. So war die Kritik des Bundesrechnungshofs ja keineswegs neu; sie stammte aus dem Dezember 2024. Als mofair hatten wir sogar mit einer Pressemeldung darauf reagiert. Und auch das BMDV hatte das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) mit einer Untersuchung beauftragt, wie die Kritik des BRH in einer künftigen Förderrichtlinie berücksichtigt werden könne.

682 53 Reduzierung der Trassenpreise im Personenfernverkehr -742	105 000	145	128 035
Verpflichtungsermächtigung	103 256 T€		
davon fällig:			
im Haushaltsjahr 2026 bis zu:	100 000 T€		
im Haushaltsjahr 2027 bis zu:	3 256 T€		
Haushaltsvermerk:			
Mehrausgaben dürfen bis zur Höhe der Mehreinnahmen bei folgendem Titel geleistet werden: Kap. 1202 Tit. 281 02.			
Erläuterungen:			
Mehr wegen Anpassung an den Bedarf.			

Grafik: BMF

Da steht sie im Haushalt 2025: die Trassenpreisförderung im SPFV.



Foto: Urlaubs-Express

Erhält wegen des Fördermonats November ohnehin kein Geld, weil er da nicht fährt: Ein Skizug.



Foto [M]: Tobias10 / CC BY-SA 4.0

Hier im Paul-Löbe-Haus hat der Rechnungsprüfungsausschuss Ende September tatsächlich getagt. Nur hat er die SPFV-Förderung nicht gestrichen, anders als behauptet.

Intensive Recherchen später wurde deutlich, dass ein Teil der Verantwortlichen im BMV die Förderung nicht nur nicht weiterbearbeitet hatten, also keine neue Förderrichtlinie erarbeitet hatten, sondern vor allem die Hausspitze unzureichend informiert hatten. Der Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses wurde zudem verfälscht dargestellt: Dieser hatte die Förderung für 2025 nämlich gar nicht gestoppt, sondern lediglich darauf gedrungen, die BRH-Kritik im Jahr 2026 endlich aufzunehmen. Offensichtlich wurde dieses Thema im BMV nicht nur nicht mit hoher Priorität betrieben, sondern vielmehr aktiv hintertrieben. Das war eine neue Qualität.

Vereinigter Nachdruck vor allem der Verbände VDV und mofair sowie der verantwortlichen Verkehrs- und Haushaltspolitiker führte schließlich dazu, dass die Förderung auf den wirklich allerletzten Metern doch noch zustande kam. Im BMV hat es personelle Konsequenzen gegeben.



Foto: DZSF

Diese Studie des DZSF wurde der Hausspitze des BMV vorenthalten.

Noch eine Debattierunde?

Task Force für eine zuverlässigere Bahn konstituiert

Mittlerweile lautet eine der am meisten zitierten Floskeln in der Bahnbranche, dass wir „kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem“ haben. Und in der Tat: Masterpläne hat es in den vergangenen Jahren viele gegeben, „Runde Tische“ ebenfalls. Vielleicht der umfassendste Ansatz gelang mit der „Beschleunigungskommission Schiene“, die Ende 2022 ihren Abschlussbericht vorlegte. Wesentliche ihrer Empfehlungen, vor allem die vereinfachte Finanzierungsarchitektur, harren weiter ihrer Umsetzung.

Und dennoch kündigte Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder bei der Vorstellung seiner „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ an, noch eine weitere „Task Force zuverlässigere“ Bahn einzuberufen. Braucht es die wirklich?

Zunächst einmal lagen zwischen der Ankündigung der Task Force und ihrer Berufung mehr als sechs Wochen – viel Zeit, wenn man bedenkt, dass die Runde bis Ende März 2026 Ergebnisse vorlegen soll. Die Einladung für ihre insgesamt fünf Fokusgruppen erfolgte dann teilweise sehr sportliche drei Tage im Voraus – in der terminlich besonders engen



Foto: BMDV

Ja, dieses Bild war schon einmal im „Weichen stellen“: Die Beschleunigungskommission Schiene, Ende 2022.



Foto: BBR

Als die Task Force sich konstituierte, war der Erich-Klausener-Saal im Bundesverkehrsministerium besser gefüllt.

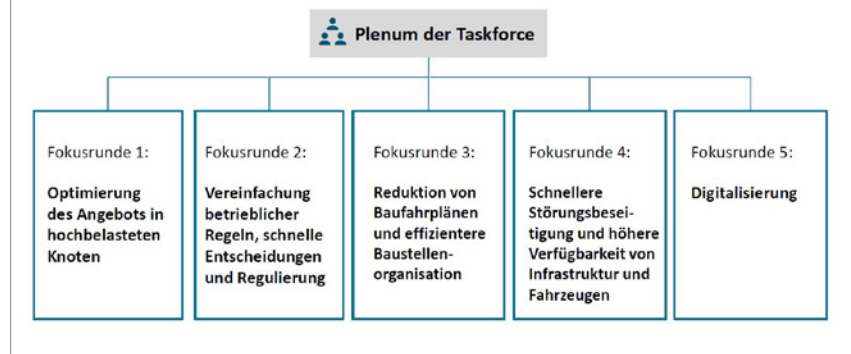
Vorweihnachtszeit nicht unbedingt eine Garantie für vollständige Teilnahme.

Die Task Force insgesamt ist mit 35 Personen eher üppig besetzt: Verbände und Behörden entsenden den überwiegenden Teil der Mitglieder. Letztlich wirtschaftlich ergebnisverantwortliche Unternehmen, die sich gegenüber Fahrgästen und Verladern verantworten müssen, sind nur wenige dabei.

Und dennoch: Die Fokusgruppen sind mit ihren Schwerpunktthemen (Kapazität in Knoten, Vereinfachung betrieblicher Regeln, schnellere Entscheidungen und Regulierung, effizientere Baustellenorganisation, schnellere Störungsbeseitigung sowie Digitalisierung) gut gewählt, wenn es um das offensichtlich notwendige Troubleshooting geht. Wobei „Sofortmaßnahmen“ im Eisenbahnbereich auch eher ein bis mehrere Jahre benötigen, bis sie wirken können.

Die „großen“ Themen wie Trassenpreisreform, allgemeine Kapazitätsvergabe, ETCS-Rollout, Entflechtung, Finanzierungsarchitektur und Steuerung der InfraGO werden in der Task Force wohl eher nicht behandelt. Hier muss das Bundesverkehrsministerium andere Formate zur Abstimmung mit der Branche finden. Zeit wird's.

Die Taskforce arbeitet im Plenum und in Fokusrunden



Grafik: BMV

In diesen fünf „Fokusgruppen“ arbeitet die Task Force konkret.

Auf ein Neues! Bundesnetzagentur stoppt InfraGO-Pläne für Rahmen- verträge

Wie berichtet, hatte die InfraGO im Spätsommer verkündet, ab dem Fahrplanjahr 2028 wieder Rahmenverträge anbieten zu wollen, also die Möglichkeit für Zugangsberechtigte (Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger im SPNV), sich Kapazitäten in gewissen „Konstruktionsbändern“ (nicht: konkrete, durchkonstruierte Trassen) für mehr als ein Fahrplanjahr im Voraus zu sichern.

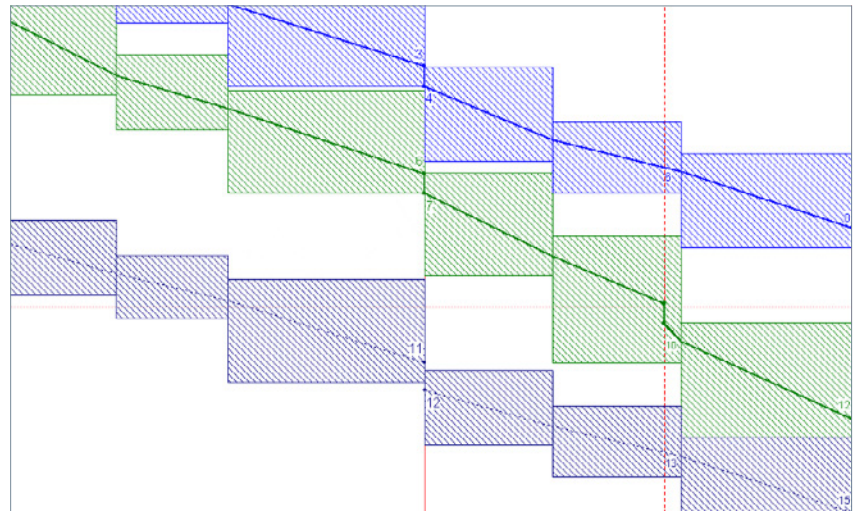
Prinzipiell ist dies eine gute Sache und wird vom weit überwiegenden Teil des Markts auch gewollt, z. B., um Investitionen



Illustration: mofair mit ChatGPT

Der Widerstand aus dem Markt war dann doch zu groß: Die Bundesnetzagentur versagt der unmittelbaren Wiedereinführung der Rahmenverträge ihre Genehmigung.

in teures Fahrzeugmaterial etwas besser absichern zu können. Was sauer aufstieß, war zweierlei: Zum einen hatte die InfraGO vor der Veröffentlichung der INB („Infrastrukturnutzungsbedingungen“) über ihre Pläne nicht informiert, obwohl es genügend Gelegenheit gegeben hätte. Zum anderen knüpfte sie die Bestellung von Rahmenverträge an ein bestimmtes, mit der Branche nicht ausreichend abgestimmtes Konzept (mKoK 2028). Diese Vorgehensweise sorgte nicht für Vertrauen. Man fragte sich, wer diese Vorgehensweise eigentlich gefordert hatte.



Grafik: Wikipedia

Über Rahmenverträge werden auch künftig keine konkreten Trassen über mehrere Jahre gesichert, sondern Kapazitätsbänder.

Nach einer „umkämpften“ öffentlichen mündlichen Verhandlung bei der Bundesnetzagentur (allein gut sechs Stunden von insgesamt neuneinhalb Stunden drehten sich um dieses Thema) ließ die Bundesnetzagentur durchblicken, dass sie dem Antrag der InfraGO nicht zustimmen würde. Sie fordert richtigerweise einen „Neustart“ gemeinsam mit der Branche auf dem Weg zu vorkonstruierten Trassen, wie sie grundsätzlich praktisch alle wollen, und die als Grundlage des künftigen Deutschlandtakts gelten.

Doch noch ist offen, wie dies konkret gelingen kann, und ob es sich noch „lohnt“. Denn in Bezug auf die Kapazitätsverordnung auf europäischer Ebene gibt es inzwischen nach Abschluss des Trialogs eine inhaltliche Einigung. Nun muss der Entwurf noch in alle Amtssprachen übersetzt und schließlich vom EU-Parlament gebilligt werden, dann kann er in Kraft treten.

Rahmenverträge müssen künftig dann sogar verpflichtend angeboten werden. Und sie müssen künftig netz- bzw. grenzüberschreitend koordiniert werden. Unter anderem dafür müssen die europäischen Hauptinfrastrukturbetreiber, darunter auch die InfraGO, innerhalb von 18 Monaten drei sogenannte European Frameworks – darunter eines für Kapazitätsmanagement – abstimmen. Auf jeden Fall muss vermieden werden, dass Rahmenverträge nach „altem Recht“ neben solchen koexistieren, die dann schon nach der Kapazitätsverordnung vergeben worden sind.

*Halb acht Uhr
abends war es
nach der Mammut-
Sitzung bei der Bun-
desnetzagentur.*



Illustration: mofair mit Gemini

*Die Luxemburgerin
Tilly Metz hat das
Europäische Parla-
ment bei den Trilog-
Verhandlungen zur
Kapazitätsverord-
nung vertreten.*

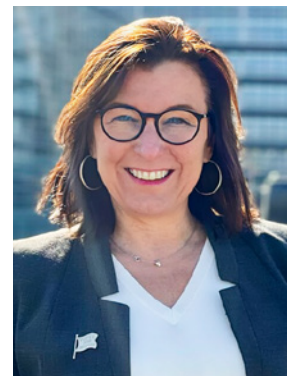


Foto: Tilly Metz

Schwanz wedelt weiter mit dem Hund

BMV lässt sich von der DB AG düpiieren

Als Kernstück des künftigen Steuerungsmodells des (indirekten) Eigentümers Bund gegenüber „seiner“ InfraGO gelten nach Vorstellung des BMV vor allem der Infraplan, der jährlich rollierend auf jeweils fünf Jahre darstellt, welche Projekte sich die InfraGO vornimmt und wie diese finanziert werden. Einen allerersten, noch äußerst lückenhaften „Entwurf“ hatte es im vergangenen Herbst gegeben, Und seitdem hat man nichts mehr von ihm gehört, außer dass es ihn auch nach dem Willen der neuen Regierung geben soll. Hinzu kommt eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die „LV InfraGO“, die aber nun doch erst 2027 kommen soll. Währenddessen behilft man sich mit einer mittlerweile dritten LuFV III-Fortschreibung, was erneut auf starke Kritik des Bundesrechnungshofs stößt. Ohne die grundsätzlichen Mängel der LuFV zu beheben, gebe der Bund zusätzliche zweistellige zusätzliche Milliardenbeträge in die Schieneninfrastruktur.

Zwar scheint es wichtig, bei der Sanierung der Infrastruktur keinen vielzitierten „Strömungsabriss“ zu riskieren, wie es ein Stopp oder ein deutlich reduzierter Mittelfluss bedeuten würde. Aber in dieser Situation wäre es doch besonders naheliegend, wenn der Bund seinen Durchgriff auch in den gesellschaftsrechtlich dafür vorgesehenen Aufsichtsgremien ausbaute. Zusammen mit anderen Verbänden haben wir darauf gedrungen, dass der Bund auch den Vorsitz im InfraGO-Aufsichtsrat übernimmt und damit nicht zuletzt dessen Agenda bestimmen kann. Und auch Vertreter der Nutzer des Netzes, also der Eisenbahnverkehrsunternehmen, müssten ins Aufsichtsgremium einrücken. Vor dem Hintergrund der wahrlich bescheidenen Performance des Hauptinfrastrukturbetreibers erscheinen diese Forderungen selbstverständlich.

Allein, es kam nicht dazu. Nutzer des Netzes bleiben weiter außen vor. Aber auch den Aufsichtsratsvorsitz konnte das BMV nicht übernehmen. Wie man hört auf Druck des Kanzleramts bleibt dieser weiter beim Konzern, und zwar in Gestalt der neuen DB-AG-Vorstandsvorsitzenden Evelyn Palla. Das ist nun eine Farce: Um eine stärkere Entflechtung zu erreichen,

Dieser Film aus den Neunzigerjahren war wenigstens witzig: „Wag the Dog“ mit Dustin Hofmann und Robert De Niro.

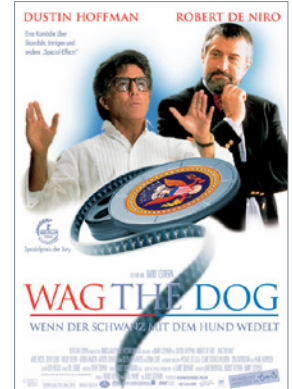


Foto: Kinoplatz.de

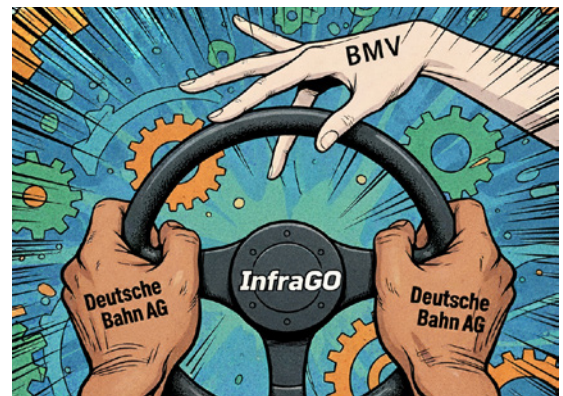


Illustration: mofair mit ChatGPT

Will steuern, fasst das Steuer aber kaum mit spitzen Fingern an: Das Bundesverkehrsministerium.



Foto: Deutsche Bahn AG

Gestatten: Aufsichtsratsvorsitzende der DB InfraGO. – Evelyn Palla setzt sich mit Rückendeckung des Kanzleramts an die Spitze des Gremiums.

wurde – richtigerweise – das Infrastrukturressort im Konzern gestrichen. Aber nun macht es die Konzernchefin gleich selbst. Aus Entflechtungssicht ist nichts gewonnen. Sämtliche, ohnehin schwach formulierten Prüfaufträge in der „Agenda...“ dürften damit Makulatur sein.

Worst of both Worlds?

DB InfraGO entflieht sich selbst – von ihren Kunden

Wenn sich Wettbewerbsbahnen für mehr oder am besten: die vollständige Entflechtung der Monopol- (Infrastruktur-) Sparten vom wettbewerblich orientierten Rest des Konzerns aussprechen, so sind das Ende der Diskriminierungsmöglichkeiten und vor allem größere Transparenz in Bezug auf die richtige Verwendung öffentlicher Mittel die wesentlichen Argumente. Ferner könne sich die Infrastrukturgesellschaft gewissermaßen „freischwimmen“, d. h. ohne Rücksicht auf lähmende Konzern(-bilanz-)interessen alles dafür tun, dass möglichst viel Schienenverkehr auf einem qualitativ hochwertigen Netz stattfinden kann.

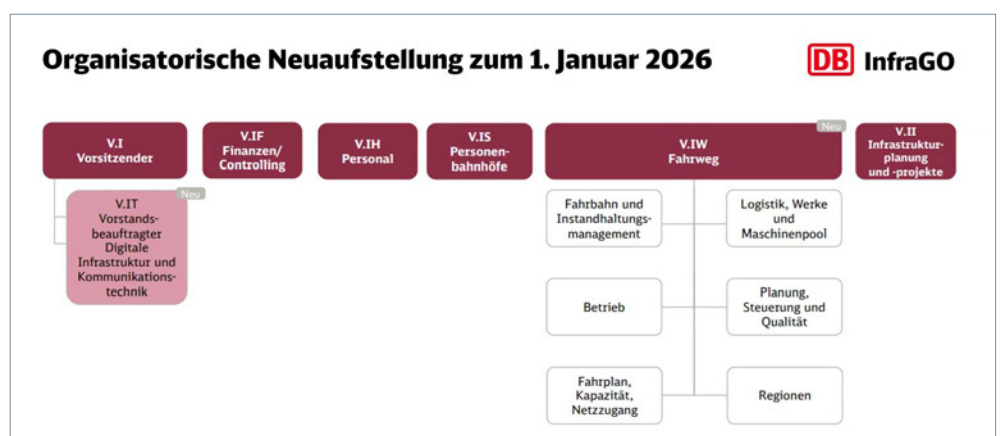
Derzeit erleben wir aber etwas völlig anderes: Unter anderem weil der Bund sich weigert zu steuern und/oder sich nicht zu steuern traut, emanzipiert sich die InfraGO auf ihre Weise – von ihrem eigenen Markt, von ihren Kunden. Es entsteht zunehmend der Eindruck, dass sie ein eher abstraktes Qualitätsziel über alles stellt. Am Ende einer überaus teuren Milliarden Schlacht um Sanierungen steht in zwölf Jahren (vielleicht) ein saniertes Netz. Nur kann es sein, dass die Verkehrsmenge darauf deutlich gesunken ist.

Zyniker würden sagen: Früher hörten DB Netz und DB Station und Service wenigstens noch auf DB Fernverkehr, Regio und Cargo, heute tut die InfraGO nicht einmal mehr das. Den Konzernschwestern werden die immense Baulast und die hohen Trassenpreise bei schlechter Qualität auch immer unheimlicher.



Foto: Thomas Möllmann / CC BY-SA 3.0

Nicht nur hier wäre mehr Entflechtung eigentlich dringend geboten.



Grafik: DB InfraGO

Die Reorganisation der DB InfraGO lässt Fragen offen. Insbesondere das neue Ressort Fahrweg dürfte angesichts seines schieren Umfangs kaum beherrschbar sein.

Neues von den Verkehrsverträgen?!

Aufgabenträger müssen echten Wettbewerb sicherstellen

In der Berichterstattung über die explodierenden Trassenpreise und die sehr schlechte Infrastrukturqualität gerät eine sich in den vergangenen Jahren langsam aufbauende und immer drängender werdende Herausforderung etwas in den Hintergrund: Nämlich die Notwendigkeit, das an sich bewährte Wettbewerbsmodell im SPNV zu hegen und fortzuentwickeln. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus mofair-Mitgliedsunternehmen, Vertretern der SPNV-Aufgabenträger, der DB Regio sowie neu auch des VDV versucht, neue Standards für Verkehrsverträge zu entwickeln.

Im Kern geht es darum, eine sachgerechtere Risikoverteilung in Neuausschreibungen von Verkehrsverträgen und idealerweise auch für laufende Verträge zu entwickeln. Die Idee ist, dass beide davon profitieren: Die EVU, weil sie leichter kalkulieren können, damit realistische Zuschlagschancen haben und über die Vertragslaufzeit angemessen wirtschaften können. Aber eben auch die Aufgabenträger, weil nur so der Wettbewerb an sich überhaupt erhalten bleibt und die Bieter nicht genötigt werden, teilweise absurd hohe Risikoaufschläge zum Beispiel wegen unpassender Indizierungen, schlechtem Baustellenmanagement der InfraGO oder politischer Eingriffe (Deutschlandticket!) vorzunehmen.

Die Arbeitsgruppe hat bemerkenswerte Fortschritte auf dem Weg zu gemeinsamen Lösungsansätzen gemacht. Allerdings erlahmte der Elan der Aufgabenträger offenbar etwas, als ein konkretes Maßnahmenpaket näher zu rücken „drohte“, das initial sicher zusätzliche Kosten für sie verursachen würde. Hinzu kam eine gewisse Unsicherheit über die genaue Besetzung der künftigen BSN-Verbandsspitze, die jedoch nun nach der Neuwahl am 26. November beseitigt sein dürfte.

Aber es gibt noch andere Probleme: Gerade in der unmittelbaren Vergangenheit hat die Zahl der Direktvergaben wieder zugenommen. Das ist kein gutes Zeichen. Direktvergaben sind rechtlich nur unter bestimmten Bedingungen möglich. Als „Interimsvergaben“ sind sie manchmal unumgänglich, wenn beispielsweise bedeutende Infrastrukturvorhaben wie eine



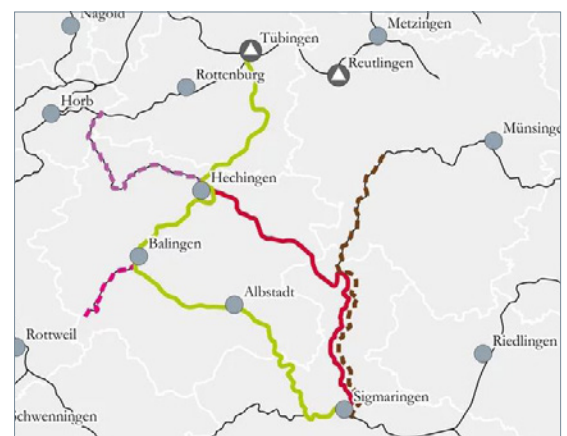
Logo: BSN

Der Bundesverband SchienenNahverkehr bündelt die Interessen aller 27 SPNV-Aufgabenträgerorganisationen.



Foto: BSN

Das BSN-Präsidium ist wieder komplett. Die Herausforderungen sind enorm.



Grafik: Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Das Netz der Zollernalbbahn. Hier fuhr bisher die SWEG auf eigener Infrastruktur – und soll es weiterhin tun.

Elektrifizierung anstehen, aber der aktuelle Verkehrsvertrag „zu früh“ ausläuft, um einen neuen Verkehrsvertrag mit neuem, passenden Rollmaterial nahtlos anschließen zu können.

Diese Fälle sollten aber im Normalfall auf ein, zwei Jahre begrenzt sein und müssen natürlich auch dann rechtlich sauber abgewickelt werden. Konkret in Baden-Württemberg gab es jetzt zwei völlig andere Fälle. Bei der „Zollernalbbahn“ erhielt das landeseigene EVU, die SWEG, den Zuschlag für sieben (!) Jahre und immerhin 1,5 Mio. Zugkilometer p. a.

Fast noch problematischer ist der Fall des Netzes „Nordschwarzwald“: Hier kam die DB Regio für 1,6 Mio. Zugkilometer und bis zu sechs Jahre zum Zuge, obwohl der Aufgabenträger (die NVWB im Auftrag des Landesverkehrsministeriums) zunächst einen Teilnahmewettbewerb gestartet hatte, also genau nicht signalisiert hatte, dass er, aus welchen Gründen auch immer, auf eine Direktvergabe hinauswollte. Neben der DB Regio hatten auch andere EVU ihr Interesse bekundet und waren einigermaßen erstaunt, dass die NVBW es sich anders überlegte und ohne nähere Erklärung die Verfahrensart wechselte. Wettbewerb auf eine solche, zudem rechtlich problematische Art zu umgehen, kostet am Ende immer Geld der Steuerzahlenden, das in einem besseren Verkehrsangebot besser investiert wäre.



Foto: b'wegt

Das Netz Nordschwarzwald geht nach dem „Antäuschen“ von Wettbewerb doch wieder an die DB Regio.

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.

