



DIE AKTUELLEN THEMEN

Detailliert, kleinteilig, unverbindlich • „General“- oder „Korridor“-Sanierungen? • **Acht oder drei Wochen?** • (Nichts) Neues zur Entflechtung • **Und wieder: Die Trassenpreise** • Mal (kein) Plan, mal (kein) Geld • **eurobahn neues ordentliches Mitglied** • Scheidt & Bachmann neues Fördermitglied

Detailliert, kleinteilig, unverbindlich

Task Force bleibt unter ihren Möglichkeiten

Ein Teil der von Verkehrsminister Patrick Schnieder vorgelegten „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ sollte die „Aktivierung des Sektors“ sein, ganz so als ob dieser bisher die Hände in den Schoß gelegt hätte.

Die Aktivierung konkretisiert sich in der „Task Force für eine zuverlässige Bahn“, die sich Ende November 2025 konstituiert hat und in fünf sogenannten „Fokusgruppen“ Maßnahmen in den Bereichen Knotenentlastung, Betrieb, Bau, Umgang mit Störungen sowie Digitalisierung entwickelt hat. Der Schlussbericht soll am 20. März beschlossen und dem Minister übergeben werden.

Oberstes Gebot an die Mitwirkenden war dabei, dass die großen Themen der Bahnpolitik: Höhe und Art der Finanzierung(-sarchitektur), Trassenpreise, Digitale Schiene, Regionalisierungsmittel, Marktorganisation und Struktur des DB-Konzerns hier nicht angesprochen werden sollen. Dafür gebe es „andere Formate“, so die Ansage des BMV.



Illustration: mofair / MS Copilot

Runde Tische und Arbeitsgruppen waren gestern – heute gibt es Task Forces und Fokusgruppen.



Illustration: Wikipedia / gemeinfrei

Denkverbote wurden in der Task Force zwar nicht ausgesprochen, aber die großen Themen sollten nach dem Willen des BMV unerwähnt bleiben.

Stattdessen sollte sich die Task Force auf Maßnahmenvorschläge konzentrieren, die im laufenden und im kommenden Jahr (2026 / 27) bereits spürbare Wirkung entfalten können. Maximal über 2028 sei noch zu reden. Das führte dazu, dass viele extrem kleinteilige Themen auf die Agenda rückten. Angesichts der schwierigen Lage bei der Eisenbahn ist dieser Ansatz erst einmal nachvollziehbar, und niemand würde sich schnell wirksamen Maßnahmen widersetzen.

Insgesamt über 100 Personen befassten sich also mit Dispositionskonzepten, „Jokergleisen“ und den Umgang mit Tieren in und am Gleis. Viele Feinschmeckerthemen – deren mediale Durchschlagkraft bei Verkündung nicht ganz den Erwartungen des Bundesministers entsprechen dürften.

Aber bei genauerer Betrachtung sind viele der Maßnahmen regulatorisch anspruchsvoll. Wenn man über Disposition oder gar über Trassenzuweisungen spricht, ist immer das Regulierungsrecht betroffen, d. h. es ist ein formales, rechtsförmiges Verfahren zu durchlaufen. Darüber hinaus befinden wir uns bereits im Netzfahrplan 2026, und der für 2027 wird ab Mitte März bestellt – nach den bestehenden Regeln.

Andere Maßnahmen wie etwa ein besseres Teilen von Daten durch den Infrastrukturbetreiber sind seit langem schon rechtlich gefordert, werden nur von diesem aus verschiedensten Gründen nicht umgesetzt. Wieder andere wie der „digitale Befehl“ sind zwar nicht bereits verbindlich, werden aber gerade ohnehin umgesetzt, ob es nun eine Task Force gibt oder nicht.

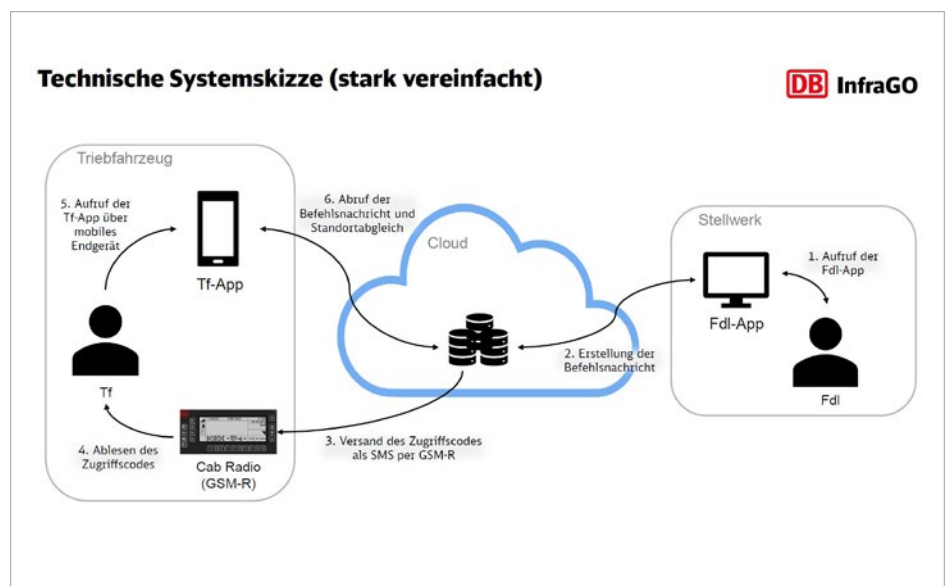
Die Probleme der Task Force wurden besonders in der Fokusgruppe 1 offensichtlich. Was etwas verdruckt als „Knotenentlastung“ bezeichnet wird, bedeutet im Klartext die Idee, durch Angebotsreduktion rund um die sieben großen Knoten Berlin, Hamburg, Köln, Frankfurt/Main und München sowie Hannover und Mannheim mehr Pünktlichkeit zu erreichen. Das Hubersche Diktum „Das Netz ist zu voll.“ wirkt hier nach.

Nur: Auch nach intensivsten Diskussionen ist völlig offen, ob weniger Züge wirklich mehr Pünktlichkeit bedeuten. Weniger

Ein „Jokergleis“ freizuhalten, verbraucht auch wieder Kapazität in Knoten. Man wird sehen, ob der Nutzen den Schaden aufwiegt.



Foto: Miguel Mendez / CC BY 2.0



Grafik: DB InfraGO

Der Digitale Befehl ist bei der DB InfraGO seit geraumer Zeit in Arbeit – er kommt auch ohne Task Force.

Angebot kann bedeuten, dass sich in den verbleibenden Zügen umso mehr Fahrgäste ballen, mit den bekannten Problemen wie längeren Fahrgastwechselzeiten und Türstörungen. Beides steigert die Pünktlichkeit eher nicht. Dass solche Effekte zu höheren Pönalen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen führen, gehört mit ins Bild.

Daher hat sich die Fokusgruppe als erstes darauf verständigt, dass Kürzungen auf keinen Fall pauschaler Art sein dürfen, sondern die Spezifika der einzelnen Knoten berücksichtigen müssen. Entsprechende Workshops finden derzeit statt. Ihre Ergebnisse werden nicht mehr in den Schlussbericht der Task Force Eingang finden.

Ungewollt ihre eigenen Grenzen offengelegt hat die InfraGO in einem wenig beachteten Verfahren bei der Bundesnetzagentur. Hier schrieb sie am Beispiel des (offiziell nicht überlasteten) Erfurter Hauptbahnhofs, dass sie angesichts der Komplexität konkrete Kapazitäten in Knoten gar nicht berechnen könne(!); dieses sei nur für Strecken möglich. In Knoten nehme man eine „qualitative Bewertung“ vor.

Derzeit besteht nicht einmal eine Vorstellung, nach welchen Kriterien das Angebot tatsächlich zu reduzieren wäre: Beginnt man mit den erfahrungsgemäß am stärksten verspäteten Zügen? Oder sollten diejenigen entfallen, die für andere Züge die meiste Verspätung verursachen?

Angesichts dieser Unsicherheit drängt mofair mit Anderen gegenüber dem BMV darauf, dass jede Angebotsreduktion nicht nur genau evaluiert werden muss. Vor allem muss sichergestellt werden, dass die eigentliche Ursache, nämlich die unzureichende Infrastruktur, ausgebaut wird.

Für überlastete Schienenwege (ÜLS) müssen schon seit langem so genannte „Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“ (PEK) entwickelt werden, die auch konkrete Infrastrukturmaßnahmen enthalten, meist eher kleinerer Art.

Nur: Diese Maßnahmen stehen nur auf dem Papier. Es gibt bisher keinen Prozess, wie und vor allem: wann diese Maßnahmen umgesetzt werden. Infraplan und LV InfraGO böten dafür den passenden Rahmen. Dazu muss sich das BMV bekennen. Sonst kann es keine Zustimmung zu Angebotsreduktionen geben.



Foto: Allianz pro Schiene

Der Albtraum eines jeden Fahrplaners und Betreiblers: Die zentral liegenden Stumpfgleise am Erfurter Hauptbahnhof – Kapazitätsvernichter erster Güte.



Grafik: DB InfraGO

Der PEK für den überlasteten Schienenweg am linken Rhein ist bald zehn Jahre alt – Ausbaumaßnahmen hat es noch keine gegeben.

„General“ – oder „Korridor“-Sanierungen?

Weder noch!

Gerade in diesen Tagen wird wieder viel über die „Generalsanierungen“ geschrieben und gelesen, die nunmehr bis 2036 wesentlich dazu beitragen sollen, dass das jahrzehntlang sträfliche vernachlässigte deutsche Schienennetz wieder auf einen guten Stand kommt. Wir erinnern uns: Zu Beginn der 20. Legislaturperiode, im Frühjahr 2022, überraschten die Deutsche Bahn AG und ihre Tochtergesellschaften die Öffentlichkeit mit diesem neuen Ansatz. In deutlicher Abkehr von der Herangehensweise des „Runden Tisches Baustellenmanagement“ (2016-18), der noch das Bauen unterm „rollenden Rad“ bevorzugt hatte, sah man nun das Heil quasi ausschließlich in der mehrmonatigen Vollsperrung der am stärksten genutzten Hauptstrecken.

Die Produktversprechen der „Generalsanierungen“ waren maßgeblich für die politische Unterstützung dieser Vorgehensweise. Es lohnt sich, nach den Erfahrungen der ersten „zweieinhalb“ „Generalsanierungen“ innezuhalten und zu überprüfen, ob sie eingehalten worden sind.

„Bündelung aller Gewerke“; auch noch nicht abgeschriebener
Es werden selbst bei längerem Vorlauf nicht alle Gewerke angegangen, die anzugehen notwendig wäre. Dabei sind keineswegs nur zu langsame formale Plangenehmigungs- und -feststellungsverfahren das Hindernis, sondern oft fehlende Kapazitäten bei der InfraGO selbst. Wie kürzlich offenbar wurde, gilt das selbst dann, wenn Gewerke abgängig sind: Auf der Strecke Hagen-Wuppertal-Köln werden die Stellwerke im Rahmen der kürzlich begonnenen „Generalsanierung“ nicht erneuert – wegen zu kurzem Planungsvorlauf. Vier Jahre waren nicht genug.

„Mehr als 1:1-Ersatz“

Wie sich bei der Strecke Hamburg-Berlin (August 2025 bis voraussichtlich nunmehr Mitte Juni 2026) gezeigt hat, werden Brücken kaum ertüchtigt, viel weniger Überleitstellen eingebaut als ursprünglich geplant – und keinerlei ETCS installiert. Stattdessen wird die auslaufende Technik LZB wieder eingebaut, und das mit einem hohen Risiko, weil es kaum noch Experten dafür gibt. Sollte der Wiedereinbau nicht rechtzeitig gelingen, droht der Rückfall auf PZB auf der Strecke



Foto: Rosenzweig / CC BY-SA 3.0

2012, als dieses Bild entstand, wurde noch deutlich mehr „unterm rollenden Rad“ gebaut.



Grafik: mofair

Derzeit sind eingleisige Sperrungen nicht mehr angesagt. Totalsperrungen sollen es richten.

(Vmax=160 km/h). Die Fernverkehrsfahrt von Hamburg nach Berlin wäre dann kaum schneller als die auf der derzeitigen Umleiterstrecke über Stendal und Uelzen. Damit dies nicht so auffällt, wurde der Fahrzeitpuffer im Jahresfahrplan entsprechend dimensioniert.

„Deutliche Verbesserung der Netzzustandsnoten, auf unter 2“
 Auf der Riedbahn sollte eine Zielzustandsnote nach der „Generalsanierung“ von 1,8 erreicht werden. Dieser Wert wurde bereits vor Baubeginn und später während der Bauzeit in mehreren Schritten nach unten korrigiert. Am Ende stand ein Wert von 2,19. Dass ETCS auf der Strecke auch nach über einem Jahr nicht durchgehend funktioniert, ist da fast ein Randaspekt.

„Mindestens fünf Jahre Baufreiheit“

Auch dieses Versprechen wird immer mehr ausgehöhlt. Mindestens Änderungen an der Leit- und Sicherungstechnik – Inbetriebnahme neuer Stellwerke, Installation von ETCS-Komponenten (wenn es denn einmal eine neue Rolloutstrategie gibt) werden zu *erneuten Vollsperrungen* führen.

Insgesamt zeigt sich: Keine der gemachten Versprechungen ist bisher eingehalten worden. Und neben diesem Nichteinhalten der vollmundigen Versprechungen manifestieren sich weitere Probleme.

Gleichzeitiges Bauen an zu vielen Stellen führt zur Überlastung

Mehrfach während der Totalsperrung Hamburg-Berlin gab es Probleme auf den Umleiterstrecken. An manchen Tagen war eine Fahrt nicht über Uelzen-Stendal möglich und auch nicht auf dem weiteren Weg über Hannover. Als dann noch bei Wunstorf eine Störung auftrat, war eine Reise von Hamburg nach Berlin unmöglich geworden.

Dabei herrscht Unklarheit, wie groß das Baugeschehen eigentlich ist: Zurzeit ist von „28.000 Baustellen im Jahr 2026“ die Rede, einer nochmaligen Steigerung gegenüber den Vorjahren. Aber auch die fachlich absolut richtige Bündelung mehrerer Gewerke in „Containern“ kann nicht erklären, wie man im Jahr 2016 mit seinerzeit 45.900 Baustellen (Schlussbericht „Runder Tisch Baustellenmanagement“, S. 4) deutlich besser zurechtkam.

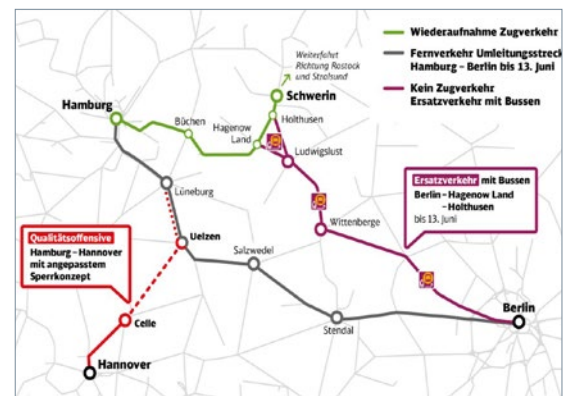
Etikett „Generalsanierungen“ willkürlich vergeben

Bereits jetzt mehren sich monatelange Vollsperrungen, die nicht als „Generalsanierungen“ im Sinne des Bundeschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) behandelt werden, z.B. Berlin-Leipzig (Sept. bis Dez. 2025); Südharzstrecke



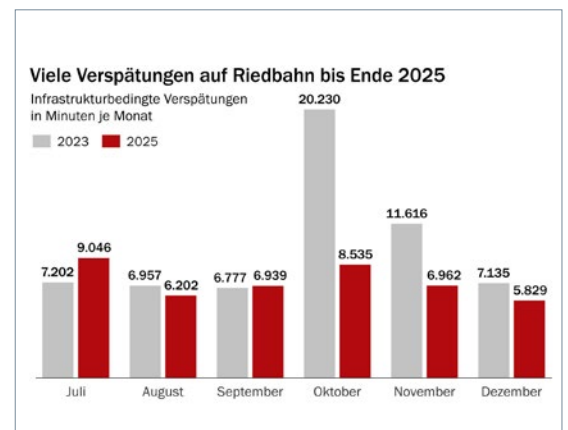
Foto: stellwerke.info

Stellwerk Oberbarmen: Zustandsnote 6,0 (sic!). Viel besser als auf diesem Bild von 1979 sieht es auch heute nicht aus.



Grafik: DB InfraGO

Im Windschatten von Frost, Baustellenverlängerung und planmäßig verlängerten Fahrzeiten zwischen Hamburg und Berlin würden Probleme beim Wiedereinbau nicht mehr auffallen.



Grafik: DB InfraGO

Die Menge der Infrastrukturbedingten Störungen auf der Riedbahn ist nicht so stark zurückgegangen wie zuvor in Aussicht gestellt.

Leinefelde-Sangerhausen (Jan. bis März 2026); Hamburg-Hannover (Mai / Juni bis Juli 2026); Berliner Stadtbahn (Juni bis Dez. 2026); Main-Neckar-Bahn (2027, siehe dazu unten BK10-26-0022_Z). Weitere Beispiele sind zahllose Vorbereitungsbaustellen auf der linken und rechten Rheinseite im Vorlauf auf die dort 2026 und 2028 stattfindenden „Generalsanierungen“.

Andererseits wurde die Sanierung Oberhausen-Emmerich als „Generalsanierung“ geadelt, obwohl sie mit 65 Mio. Euro geradezu günstig war. Der Verdacht drängt sich auf, dass die ohnehin vorgesehene Ausbaumaßnahme (dreigleisiger Ausbau) um einige kosmetische Maßnahmen ergänzt wurde, um zu vermeiden, dass nach der Riedbahn eine zu große zeitliche Lücke zwischen zwei Projekten entstünde. Einmal mehr prägte die Kommunikation Infrastrukturentscheidungen.

Mangelnde Berücksichtigung der Folgen von Totalsperrungen

Die BSWAG-Novelle schweigt sich hierzu leider aus. Die InfraGO muss zwar gegenüber dem Bund nachweisen, dass eine Totalsperrung günstiger ist als eine Sanierung in eingleisiger Sperrung oder gar unterm rollenden Rad. Die Auswirkungen auf die direkt und indirekt betroffenen Zugangsberechtigten (Eisenbahnverkehrsunternehmen und SPNV-Aufgabenträger) sowie weitere Betroffene (Gleisanschließer!) werden aber nicht systematisch erfasst, obwohl es das methodologische Rüstzeug im Hause DB InfraGO durchaus gäbe.

Kostenexplosion

Schließlich laufen die Kosten weiter aus dem Ruder: Die Riedbahnsanierung hat nicht nur in punkto Qualität ihre Versprechen nicht einhalten können. Sie wurde gegenüber den ersten Planungen, mit denen die politische Unterstützung für diese Strategie gesichert wurde, dreimal so teuer, nämlich mindestens 1,5 statt 0,5 Mrd. Euro. Und dabei steht zu vermuten, dass der eine oder andere Kostenblock – etwa für die Kommunikation – gar nicht auf das Projektkonto gebucht wurde. Auch die Implementierung von ETCS auf dem nördlichen Abschnitt wird zusätzliche Kosten verursachen.

Koalitionsvertrag fordert Überprüfung der Generalsanierungen

Bisher liegen keine (Zwischen-)Ergebnisse einer solchen Überprüfung vor. Die bloße Ersetzung eines irreführenden Begriffs der „Generalsanierung“ (es wird eben nicht alles saniert) durch einen ebenso irrenführenden Begriff der „Korridorsanierung“ (es wird kein „Korridor“ saniert, also mit- samt zu- und abführenden sowie Parallelstrecken, sondern eine einzelne Strecke) ersetzt die Prüfung nicht. BMV und



Foto: Allianz pro Schiene

Wenn in der Nähe des Uelzener Bahnhofs die Oberleitung beschädigt wird wie im September 2025, ist eine Fahrt zwischen Hamburg und Berlin kaum mehr möglich.



Foto [M]: OpenStreetMap / CC BY-SA 2.0

Die Maßnahmen auf der Strecke Oberhausen-Emmerich, die über den dreigleisigen Ausbau hinausgingen, wurden eher willkürlich als „Generalsanierung“ etikettiert.



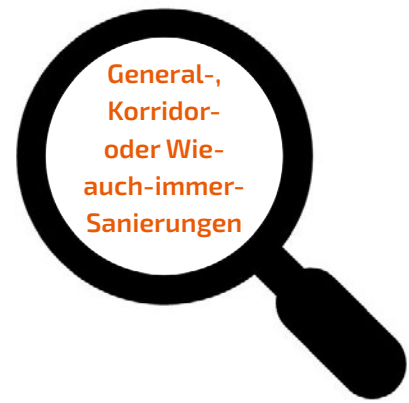
Foto: mofair / MS Copilot

Eine (mindestens) Verdreifachung der Kosten einer „Generalsanierung“ kann weder den Bundesrechnungshof noch den Haushaltsausschuss ruhen lassen.

Aufsichtsrat der InfraGO müssen hier zügiger und hartnäckiger prüfen.

2022 haben DB Netz und DB StuS ihre Vorgehensweise um 180 Grad gewandelt und alle Kapazitäten auf die heilsbringenden „Generalsanierungen“ konzentriert. Sicher wäre es falsch, jetzt erneut so drastisch umzusteuern, denn dafür braucht Bau zu viel Vorlauf.

Aber eines ist klar: Fahren und Bauen müssen wieder in ein angemessenes Gleichgewicht gebracht werden. Eine DB InfraGO, die sich fast ausschließlich als Bauherrin und viel weniger als Ermöglicherin von Schienenverkehr versteht, handelt weder im Sinne der Branche noch in dem des Eigentümers Bund.



Grafik: mofair

Es ist höchste Zeit, das Gesamtkonzept zu überprüfen. Bis es eine eventuelle Anpassung oder eine Abkehr greifen könnte, würden ohnehin zwei bis drei Jahre ins Land gehen.

Acht oder drei Wochen? InfraGO-Planungen erstaunen – besonders wenn die Bundesnetz- agentur hinschaut

Die Streckung der „Generalsanierungen“ von auf die Zeit bis 2036 soll eine finanzielle, vor allem aber eine verkehrliche Entlastung bringen; ein Verkehrsinfarkt bei zu vielen gleichzeitigen Totalsperrungen soll vermieden werden. Das ist gut und richtig. Allerdings stellt sich immer häufiger heraus, dass einige Gewerke auf den zu sanierenden Strecken so marode sind, dass man nicht mehr so lange warten kann.

So auch bei der Main-Neckar-Bahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim/Heidelberg. Diese sollte eigentlich im Jahr 2027 „generalsaniert“ werden und reiht sich nun nach der Streckung 2030 neu ein. Aber für 2027 hatte die DB InfraGO eine vorlaufende Totalsperrung über zwei Monate (acht Wochen) eingeplant. Nur: Diese wäre eben keine „Generalsanierung“ im Sinne des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Das heißt unter anderem, dass es keine Kofinanzierung des Schienenersatzverkehrs (SEV) durch den Bund gibt. Das ist aus Sicht der der SPNV-Aufgabenträger besonders ärgerlich, weil die entsprechenden Verkehrskonzepte bereits erarbeitet worden waren.

Daher wendeten sich die drei betroffenen SPNV-Aufgabenträger Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) sowie die Nahverkehrsgesellschaft



Illustration: mofair / Google Gemini

Die InfraGO-Planner scheinen sich über den Unterschied zwischen drei und acht Wochen nicht ganz sicher zu sein.



Die Main-Neckar-Bahn hat schon eine lange Geschichte. Jetzt kommen weitere Kapitel hinzu.

Foto: Abe Books

Baden-Württemberg (NVBW) gemeinsam an die Bundesnetzagentur und regten an, auch diese vorlaufende Sperrung wie eine BSWAG-„Generalsanierung“ zu behandeln. Insbesondere sollte die InfraGO bereits jetzt für die Umleiterstrecken so genannte Überlastungserklärungen abgeben. Diese hätten zur Folge, dass die InfraGO so genannte „Pläne zur Erhöhung der Schienenwegskapazität“ (PEK) erstellen müsste, die auch Infrastrukturausbaumaßnahmen enthalten.



Foto: GeorgDerReisende / CC BY-SA 4.0

Südlich von Frankfurt-Louisa – hier der Zugang zur Station – wird die geplante Totalsperrung beginnen.

Die Bundesnetzagentur eröffnete ein Beschlusskammerverfahren und erläuterte ihre Auffassung, dass künftig bei Totalsperrungen von mehr als 30 Tagen (also gut vier Wochen) für die Umleitungsstrecken Überlastungserklärungen abzugeben seien, mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen, auch der Erstellung von PEKs.

Die Reaktion der DB InfraGO verblüffte die Fachwelt: Sie prüfte erneut und kam zu dem Ergebnis, dass nicht nur die geographische *Länge* der notwendigen Totalsperrung mehr als halbiert werden könne, sondern auch ihre *Dauer*: Statt acht benötige man nunmehr lediglich drei Wochen Totalsperrung. Da staunt der Laie, und der Fachmann wundert sich. Zum einen ist es sicher Zufall, dass die neue Dauer der Totalsperrung mit 21 Tagen unter den von der Bundesnetzagentur ins Spiel gebrachten Frist von 30 Tagen liegt, ab der ein PEK zu erstellen wäre.

Zum anderen muss man sich fragen, mit welcher Ernsthaftigkeit zuvor eine Totalsperrung von acht Wochen ins Auge gefasst worden war, wenn nach einmaligem „Gegentreten“ auch drei Wochen ausreichen.

Das Verfahren BK10-26-0022_Z dürfte Präzedenzcharakter für viele künftige von der InfraGO etwas euphemistisch so genannte „Investitionscontainer“ haben. Und wer weiß, welche Überraschungen die InfraGO im weiteren Verfahrensverlauf noch in petto hat.



Grafik: Allianz pro Schiene

Überlastete Schienenwege nehmen stetig zu – und werden es auch weiterhin, es sei denn, die empfohlenen Infrastrukturmaßnahmen zu ihrer Überwindung werden endlich angegangen.

(Nichts) Neues zur Entflechtung

Dennoch tut sich was im DB-Konzern

Vor und im Bundestagswahlkampf hatten sich CDU und CSU deutlich für die vollständige Entflechtung der Monopolbereiche (Gleisnetz, Bahnhöfe und Bahnstromnetz) von den wettbewerblichen Teilen des DB-Konzerns (Fernverkehr, Regio und Cargo) ausgesprochen. Sie schlossen sich damit nicht nur den Wettbewerbsbahnen an, sondern auch vielen anderen Verbände sowie unabhängigen Experten wie der Monopolkommission.

Im Koalitionsvertrag mit der SPD konnten sie sich damit jedoch nicht durchsetzen. Immerhin wurde eine „Überprüfung“ des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags (BEAV) zwischen der DB InfraGO (und der DB Energie) und der DB AG (Holding) vereinbart. Dieser Vertrag regelt, dass das Geschäftsergebnis von Tochtergesellschaften (hier des Infrastrukturbetreibers) ohne weiteren Beschluss der Gremien direkt auf der Holdingebene gebucht und konsolidiert wird (Ergebnisabführung, kann praktisch eine automatische Gewinnabführung oder einen Verlustausgleich bedeuten). „Beherrschung“ bedeutet, dass der Vorstand der DB AG dem Vorstand der DB InfraGO Weisungen erteilen kann – sie beispielsweise zur Konzerndisziplin zwingen kann. Normalerweise erlaubt dies das Aktienrecht nicht.

Ein weiterer Teilrückzug der Unionsforderung folgte in der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder von Ende September 2025: Zum einen stellte sie eine Vorbedingung für eine Kündigung des BEAV auf; die Konzernfinanzierung dürfe sich nicht wesentlich ändern. Das dürfte schwerlich möglich sein. Denn dass sich etwas ändert, wäre gerade der Sinn einer Kündigung. Und zum anderen sollen Weisungen des DB-AG-Vorstandes an den InfraGO-Vorstand künftig unter den Vorbehalt der Zustimmung des DB-AG-Aufsichtsrats gestellt werden. Eine Regelung, die nur dann Sinn ergibt, wenn die eine Aktiengesellschaft der anderen Weisungen überhaupt erteilen darf – siehe oben.

Bekannt als stellvertretender Vorsitzender der Unionsfraktion klar zur Entflechtung: Der heutige Parlamentarische Staatssekretär Ulrich Lange MdB.

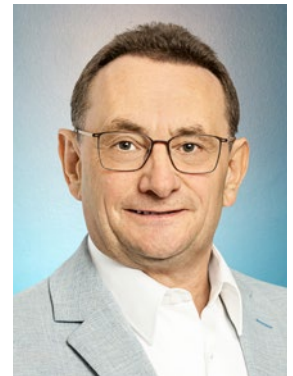
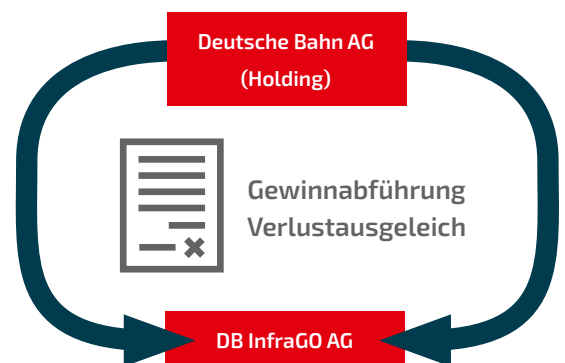


Foto: Ulrich Lange / Studio Herzig



Grafik: moFair

Ergebnisse können positiv oder negativ sein – bei einem BEAV ist es immer plus minus Null.

| | |
|---------------------------|---|
| Entflechtung des Konzerns | • Noch in diesem Jahr wird die Satzung der DB AG so geändert, dass wesentliche Weisungen des Vorstands der DB AG und die Wahrnehmung von Aktionärsrechten, die Auswirkungen auf die DB InfraGO AG haben, dem Aufsichtsrat der DB AG zur Zustimmung vorgelegt werden müssen. |
| InfraGO nicht machen | • Bei der Bewertung des BEAV ist zu beachten, dass mit möglichen Veränderungen keine signifikanten Verschlechterungen der Finanzierung des Konzerns verbunden sind. |
| Gewinne der Infra- | |
| besitzer | |

Grafik: BMV

Entlarvende Passagen aus der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“.

Wie die Überprüfung des BEAV durch das Bundesverkehrsministerium nun aussieht, ob sie vorangetrieben wird und falls ja, welche Zwischenergebnisse es gibt, ist bisher nicht zu verstehen. Da das Thema nicht unstrittig ist, steht zu vermuten, dass das BMV es aussitzen will.

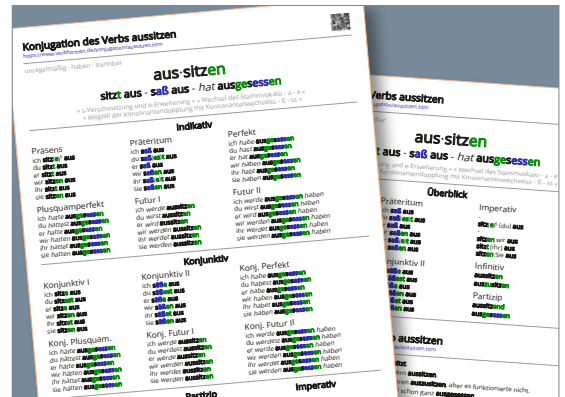
Die neue DB-AG-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla hat dennoch Einiges an Umstrukturierungen vor und zum Teil schon umgesetzt. So wurden nach der Reduktion des DB-AG-Vorstands von acht auf sechs Mandate die Zuständigkeit für die Tochterunternehmen neu verteilt.

Palla sorgte zudem für Aufmerksamkeit, als sie verkündete, in der Holding 500 Mio. Euro pro Jahr einsparen zu wollen. Zunächst einmal erstaunt, dass dort überhaupt so eingespart werden kann. In der Regel ist eine Holding eher „schlank aufgestellt“ und nimmt nur wenige Zentral- und Regiefunktionen wahr. Nicht so bei der DB AG: Hier war die Holding immer mehr zu einer operativen Einheit geworden, hatte oft Funktionen gespiegelt oder gar gedoppelt, die es auf der Ebene der Tochtergesellschaften noch ein weiteres Mal gibt.

Daher müssen Aufsichtsräte, Eigentümer Bund und Öffentlichkeit sehr genau hinsehen, dass die „Einsparung“ auf der Holdingebene nicht in erster Linie durch eine Verlagerung der Funktionen in die Tochtergesellschaften erreicht wird.

Eine Ausnahme aber kann es geben: Bisher gab es eine Reihe von Dienstleistungen, etwa im Bereich Netzkonzeption oder in der Datenanalyse, in der die Holdings für die eigene Tochter InfraGO tätig war. Wenn diese Funktionen nunmehr dort angesiedelt werden, wo sie eigentlich schon immer hätten sein sollen, wäre das ein richtiger Schritt.

Wenn der FC Bayern in den 1990er Jahren als „FC Hollywood“ apostrophiert wurde, weil dort häufig mehr „Panorama“- als sportliche Nachrichten produziert wurden, wäre die größte deutsche Staatsbeteiligung als „Hollywood AG“ zu bezeichnen. So muss die von Evelyn Palla ausgesuchte Finanzvorständin Karin Dohm nach nur drei Monaten wieder gehen. Unter anderen deshalb, weil sie ohne Abstimmung mit den Arbeitnehmervertretungen eine Aufspaltung der DB Services verfügt habe. Die ruppige Vorgehensweise war sicher nicht klug, aber: Dohm versuchte damit einen Auftrag von Evelyn Palla umzusetzen.



Was das BMV mit der Überprüfung des BEAV offensichtlich tun will.



So in etwa muss man sich den eisernen Besen wohl vorstellen, mit dem Evelyn Palla durch die Flure der Konzernzentrale am Potsdamer Platz fegt.

Erst geholt, und nun weggefegt: DB-Kurzzeit-Finanzvorständin Karin Dohm.



Grafik: www.verbformen.de / CC BY-SA 4.0

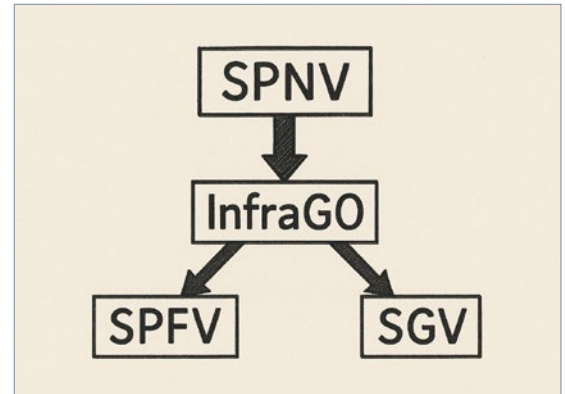
Illustration: mofair / MS Copilot

Foto: DB AG

Und wieder: Die Trassenpreise Urteil des EuGH am 19. März

Die März erwartete Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (nach unserem Redaktionsschluss) im Vorlageverfahren betreffend die so genannte Trassenpreisbremse des § 37 Abs. 2 ERegG wird gravierende Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor haben. Das gilt vor allem für den wahrscheinlichen Fall, dass der EuGH die Trassenpreisbremse für EU-rechtswidrig hält. Je nachdem, wie weit eine solche Entscheidung in die Vergangenheit rückwirkt, müssten u. U. mehrere hundert Millionen Euro hin- und hergebucht werden. Geld, das die Aufgabenträger im SPNV gar nicht (mehr) haben.

Und für die Zukunft muss eine neue Trassenpreisstruktur her, die den SPNV nicht kollabieren lässt. Dabei darf nicht außer Acht geraten, dass „Feuer austreten“ und auf „Eigenkapitalerhöhungen bei der InfraGO verzichten“ noch keine „Reform“ im eigentlichen Sinn sind. Diese gibt es nur, wenn die Schienenmaut im Vergleich zur Straße signifikant sinkt und damit fairere Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern geschaffen werden.



Grafik: mofair / MS Capitat

Wenn die Trassenpreisbremse fällt, muss mindestens für das laufende Jahr vom SPNV zurückgefordert und den beiden anderen Verkehrsarten erstattet werden. Vielleicht gilt das auch für 2025 und gar 2024.

Mal (kein) Plan, mal (kein) Geld

Strategie für die Digitale Schiene muss erarbeitet werden

Die Digitalisierung der Schiene soll einer weiteren Verbesserung der Sicherheit dienen, eine europaweite Vereinheitlichung der Leit- und Sicherungstechnik bringen und nicht zuletzt Voraussetzung für eine intelligentere Nutzung der vorhandenen Kapazität und für dereinst vollautomatisierten Zugbetrieb sein.

Im April 2024 hatte die InfraGO eine sehr umfassende Rolloutstrategie vorgelegt. Sie ermöglichte es jedem, genau



Grafik: mofair

Bei der Digitalisierung der Schiene in Deutschland fehlt immer (mindestens) eines: Geld oder ein Plan.

zu erkennen, in welchem Jahr welche Strecke auf welchem ETCS-Level mit den notwendigen Komponenten ausgerüstet werden sollte. Auf dieser Grundlage entwickelte das damalige BMDV seinen „National Implementation Plan“ (NIP) und meldete diesen fristgerecht an die EU-Kommission.

Kurz danach aber war wieder Schluss: Die InfraGO-Führungsetage kassierte den Rolloutplan ein, vermeintlich weil die Rückmeldungen aus der Branche dieses erzwungen hätten. Das war nicht korrekt. Tatsächlich reifte in der InfraGO die Erkenntnis, dass viel mehr „Basisarbeit“ geleistet werden müsse, sprich: Z. B. Glasfaserkabel in die Fläche verlegt werden müssten, ehe man über die Digitale Stellwerke reden könne.

Vor allem: Die im Haushalt veranschlagten Mittel sowie die mittelfristige Finanzplanung und die Verpflichtungsermächtigungen, aufgrund derer längerfristige Verträge mit Ausrüstern von ETCS-Komponenten abgeschlossen werden können, reichten bei weitem nicht aus.

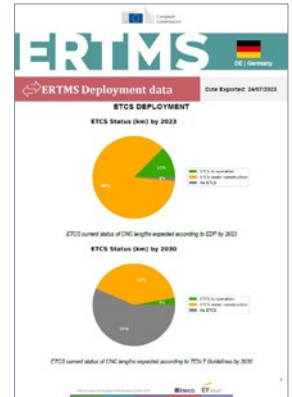
Das hat sich in den seitdem verabschiedeten Haushalten 2025 und 2026 gewandelt: In den kommenden fünf Jahren wäre die Mittelausstattung ausreichend, um in den Flächenrollout zu gehen; zu klären bleiben die darauffolgenden Jahre.

Dumm nur, dass es jetzt keine wirkliche Rolloutstrategie gibt. Frühere Ideen, die Ausrüstung entlang wichtiger TEN-Strecken und ansonsten aber netzbezirksweise vorzunehmen, und dabei auf die SPNV-Vergabekalender Rücksicht zu nehmen, scheinen weder vom BMV noch von der InfraGO weiter verfolgt zu werden.

Bis zum Ende des Jahres 2026 soll es nun eine neue Strategie geben. In ihren derzeitigen Äußerungen erweckt die InfraGO jedoch den Eindruck, ETCS-Komponenten dann auszubringen, wenn in der Nähe ein abgängiges Stellwerk ersetzt werden muss. „Strategie“ ist das eher nicht, sondern weitgehend zufällig.

Wichtig ist in dieser Gemengelage eine ETCS-Koordinierungsstelle, die die Fahrzeugausrüstung mit On-Board-Units (OBU) und den Rollout im Netz zusammendenkt und zusammenführt. Die für die OBU-Förderung notwendige Richtlinie liegt im Entwurf vor. Die koordinierende Stelle dagegen gibt es noch immer nicht, obwohl seit drei Jahren von der Branche gefordert. Derzeit sieht es auch eher nicht so aus, als werde sie die Möglichkeit erhalten, ihrerseits auf den infrastrukturseitigen Rollout Einfluss zu nehmen. Es droht die Gefahr, dass sich die InfraGO auf Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Aufgabenträger im SPNV optimiert.

Die EU-Kommission will nicht nur nationale Umsetzungspläne (NIP) sehen, sondern schaut auch, was bei der ERTMS- / ETCS-Ausrüstung wirklich passiert.



Grafik: EU-Kommission



Screenshot: DB InfraGO

Ihre eigene Kehrtwende beim Rolloutplan schiebt die InfraGO etwas unrichtig auf die Rückmeldung aus dem Markt – als ob der etwas für die fehlenden Finanzmittel konnte.



Illustration: mofair / s-und-m.de

Das Tempo und die Richtung des Rollouts wird nach der Meinung der InfraGO im wesentlichen durch die abgängigsten Stellwerke bestimmt.

eurobahn neues ordentliches Mitglied

In eigener Sache

Die eurobahn mit Sitz in Hamm (Westfalen) und Düsseldorf beschäftigt rund 950 MitarbeiterInnen aus 26 Nationen. Als einer der ersten privaten Anbieter der Branche bedient die eurobahn 15 Linien in vier Netzen in Nordrhein-Westfalen bis nach Niedersachsen und in die Niederlande: Maas-Rhein-Lippe, Ostwestfalen-Lippe, Hellweg und Teutoburger Wald, die jährlich ein Gesamtstreckennetz von 16,4 Millionen Zugkilometern umfassen. Darüber hinaus übernehmen seit 2016 die TriebfahrzeugführerInnen der eurobahn das Steuer des eurostar auf dem deutschen Streckenabschnitt von Dortmund nach Aachen mit jährlich 650.000 Zugkilometern. Im Juni 2024 wurde der Bahnbetrieb der eurobahn von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) mit der Sicherheitsbescheinigung für weitere fünf Jahre zertifiziert.

eurobahn

Die Eurobahn ist vor allem in Nordrhein-Westfalen ein großer Player im SPNV-Markt.



Foto [M] und Logo: eurobahn

Der Maas-Wupper-Express (RE13) ist eine der langlaufenden Linien der eurobahn.

Scheidt & Bachmann neues Fördermitglied

In eigener Sache II

Die Scheidt & Bachmann Gruppe ist einer der führenden Anbieter innovativer Systemlösungen für ein mobiles Leben. Mit seinem Portfolio unterstützt sie vielfältige Verkehrssysteme. Man kann ihren smarten Lösungen nahezu überall begegnen: beim Parken, beim Tanken oder Laden, bei der Nutzung der Bahn oder im öffentlichen Nahverkehr. In Zusammenarbeit mit Mobilitätsanbietern auf der ganzen Welt setzt sie sich dafür ein, Mobilität so angenehm und nachhaltig wie möglich zu gestalten.

Scheidt & Bachmann hat sich seit der Gründung im Jahr 1872 vom Maschinenbauer zu einem global agierenden Systemanbieter entwickelt. Insgesamt ca. 3.500 Mitarbeitende arbeiten am Hauptsitz in Mönchengladbach und in rund 30 Tochtergesellschaften weltweit. Dennoch bleibt S&B ein werteorientiertes Familienunternehmen, das langfristig und nachhaltig agiert, das in Generationen und nicht in Quartalen denkt.

SCHEIDT&BACHMANN

Dieses Logo prangt auf vielen Fahrausweisautomaten in ganz Deutschland – und nicht nur dort.



Illustration und Logo: Scheidt & Bachmann

Mit nunmehr 154 Jahren ist Scheidt & Bachmann eines der mofair-Mitgliedsunternehmen mit der längsten Tradition.

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.

