



Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Weniger Züge = pünktlichere Züge?

Kapazität auf dem deutschen Schienennetz

mit Update zur Trassenpreisreform

Parlamentarisches Frühstück

Berlin, 22. April 2026

Martin Becker-Rethmann
mofair-Präsident, Transdev

Tom Buchhold
mofair-Vizepräsident, Flixtrain

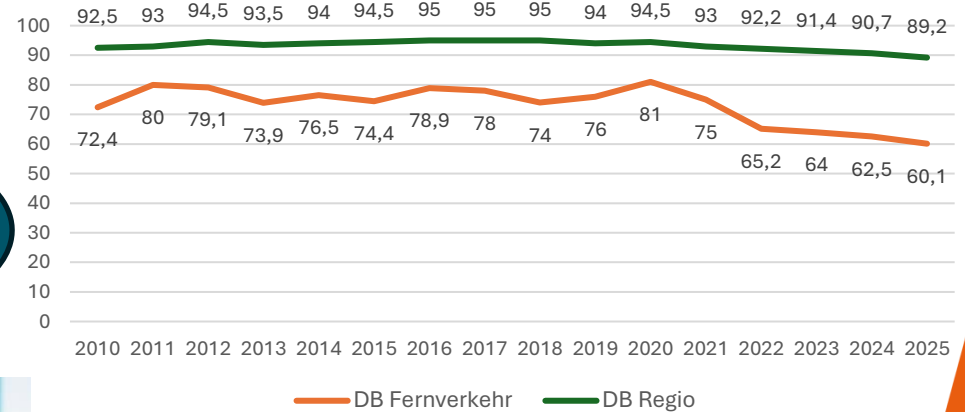
Matthias Stoffregen
mofair-Geschäftsführer

Nils Lehmann
mofair



Pünktlichkeit als wesentliches Qualitätsmerkmal

Pünktlichkeit DB-Personenverkehr



seit 2022:
„Infrastruktur
zu 80% schuld
an
Verspätungen.“

Infrastruktur
ist zu alt...

...zu kaputt...

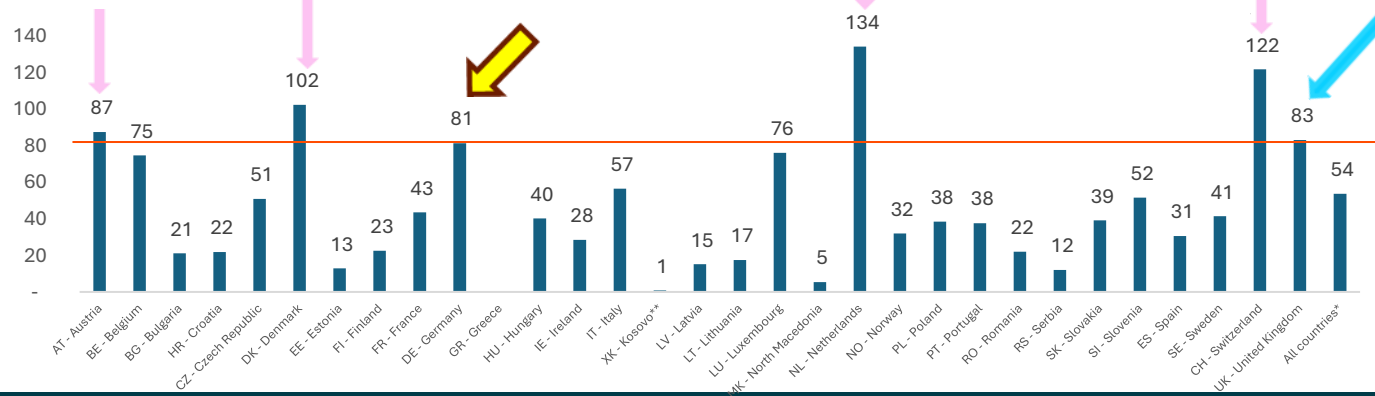


...und zu VOLL!

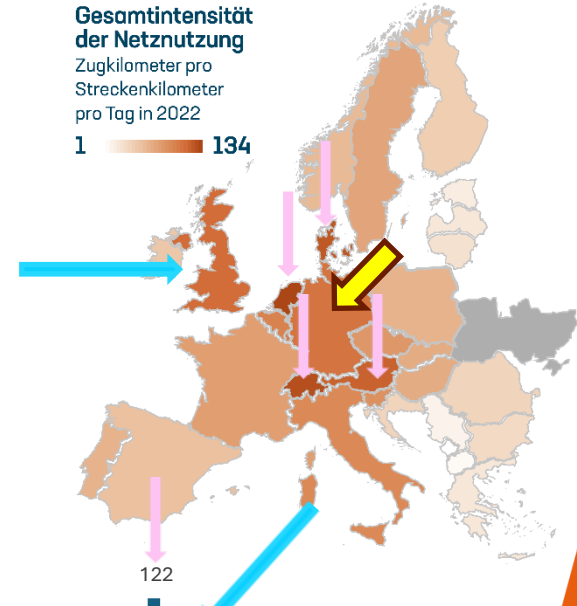
Kapazität – „zu voll“?

- DB (InfraGO) betont die „Überfüllung“ des Netzes
- Ist „Entlastung des Netzes“ durch Angebotsreduktion *the next big thing* nach den „Generalsanierungen“ ?
- Narrativ verfängt zunächst
➤ differenzierte Betrachtung notwendig!

All routes (per route km) train-km per route km per day



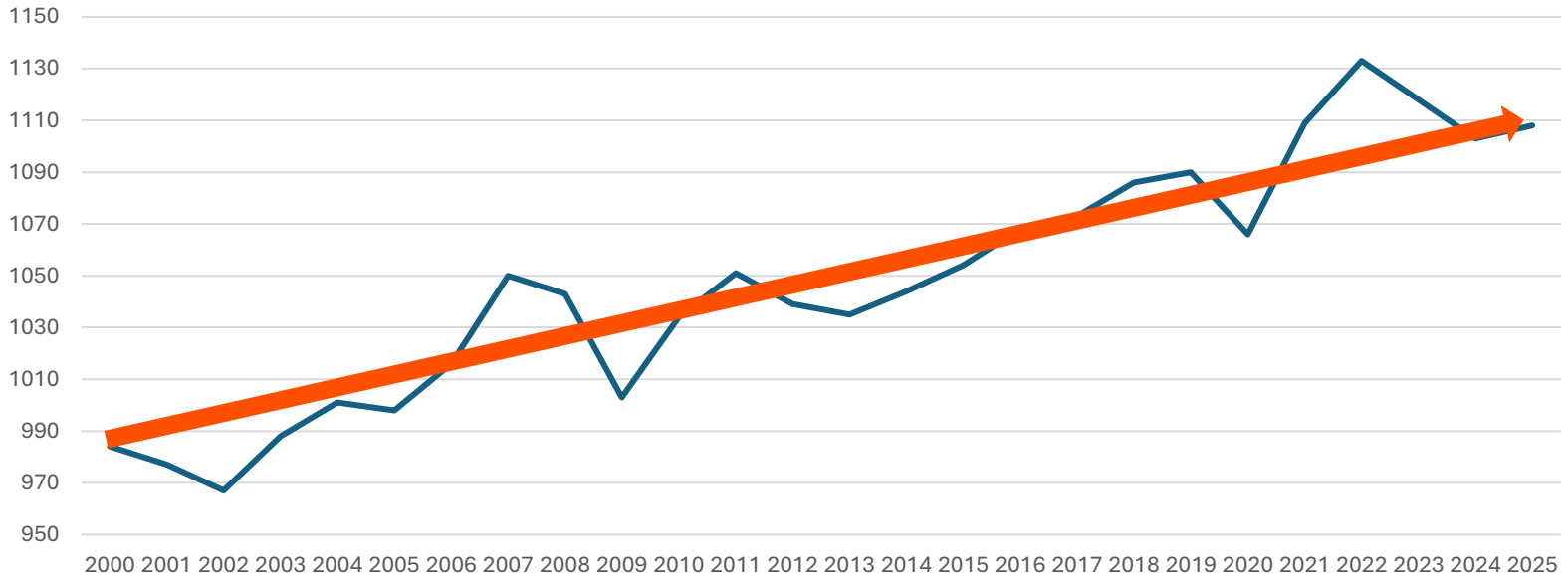
Gesamtintensität
der Netznutzung
Zugkilometer pro
Streckenkilometer
pro Tag in 2022
1 — 134



Kapazität – „zu voll“?



Betriebsleistung in Millionen trkm



Quelle: Geschäftsberichte DB AG, 2000-2025.

Kapazität – „zu voll“?



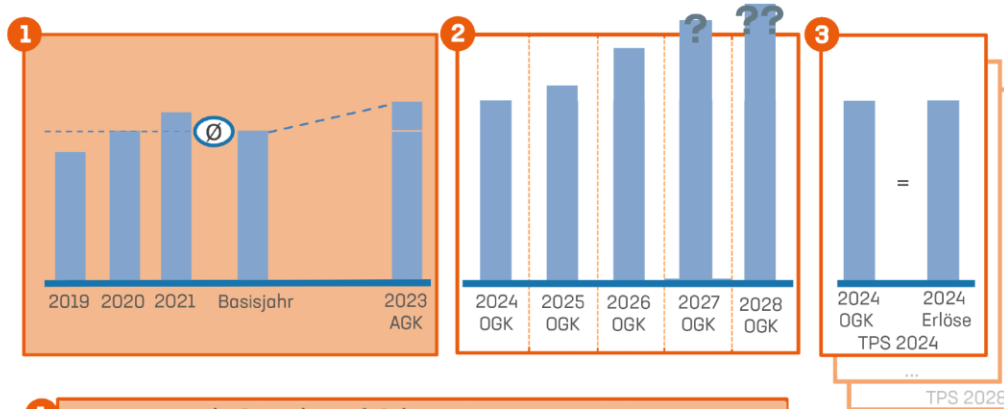
Betriebsleistung in Millionen trkm



Anstieg in 25 Jahren um 12,6%

allerdings *sehr* ungleich verteilt!

Problematische „Anreizregulierung“ im ERegG



- 1 Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK)
- 2 Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) 2024, ..., 2028
- 3 Entgeltgenehmigung Trassenpreissystem (TPS) 2024, ..., 2028

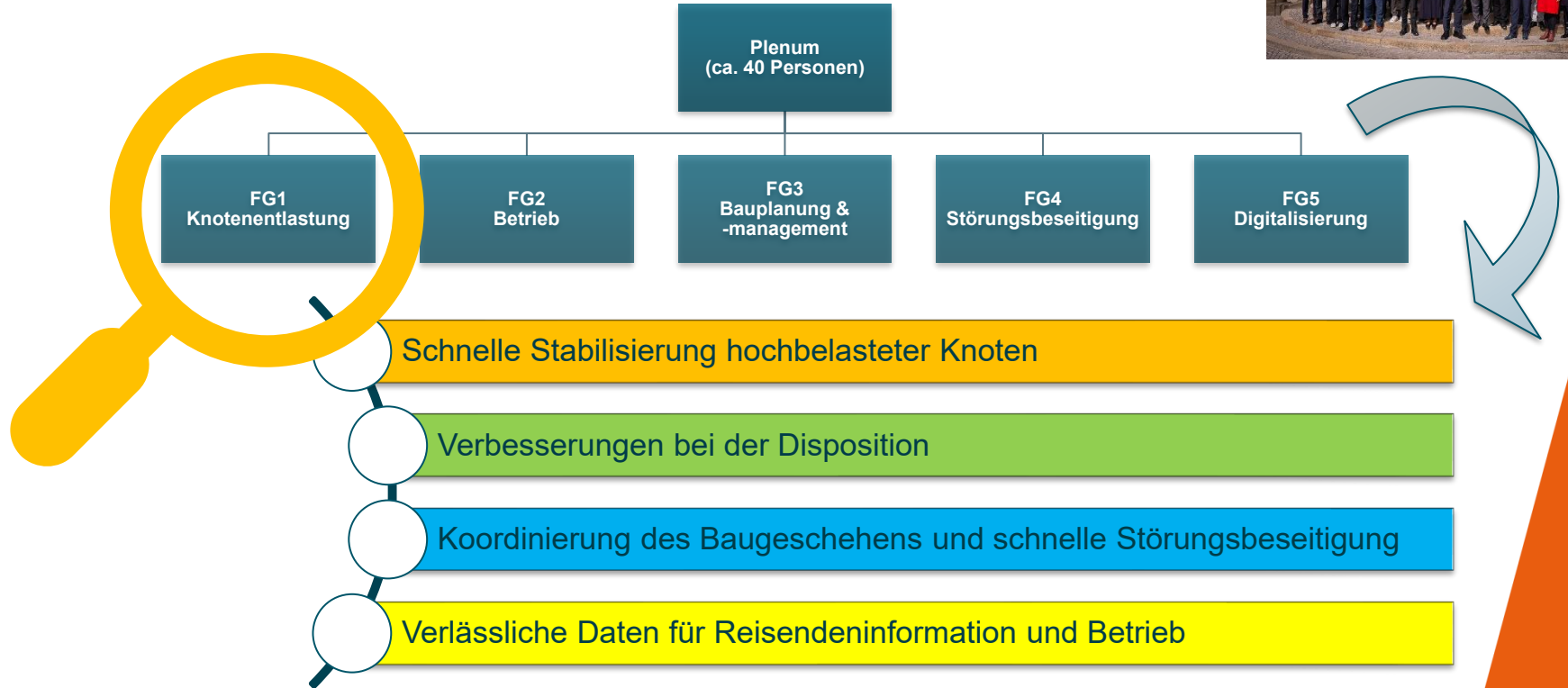
1. Bundesnetzagentur legt vor Beginn einer fünfjährigen Regulierungsperiode das **Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK)** fest.
 - Durchschnittskosten dreier zurückliegender Jahre
 - Preisfortschreibung auf letztes Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode
2. Für jedes einzelne Jahr wird unter Berücksichtigung von
 - Inflationsfaktor und
 - Produktivitätsfaktordie **Obergrenze der Gesamtkosten (OGK)** bestimmt.
3. Anhand historischer Verkehrsmengen wird die OGK auf die Verkehrsarten und deren Segmente „verteilt“. Daraus ergibt sich das **Trassenpreissystem (TPS)** für ein einzelnes Jahr.

Was die InfraGO an zusätzlichen Trkm vermarkten kann, ist ihr Gewinn (=Anreiz).

Dabei zu berücksichtigen:

- uKZ **müssen** gedeckt werden
- zuzüglich einer Rendite, „die der Markt tragen kann“ (§ 36 Abs. 2)
- absolute und relative Markttragfähigkeit
- Kosten des „Mindestzugangspakets“ (MZP) im Fokus der Betrachtung

Task Force für eine zuverlässige Bahn



Kapazität (I): In den großen Knoten

Breite Ablehnung von „Pauschallösungen“:

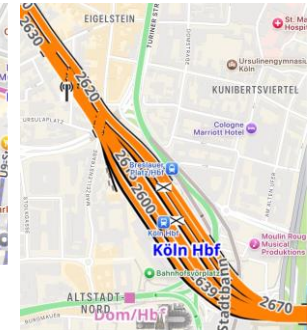
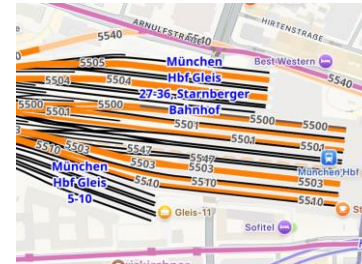
- Maßnahmenkataloge für die am stärksten belasteten Knoten; Workshops für
 - Berlin, Hamburg, Köln (offizielle ÜLSen) sowie
 - Frankfurt, München und Hannover & Mannheim
 - mit SPFV-EVU & Aufgabenträgern, aber *ohne* SPNV-EVU
 - Prozess läuft, Vertraulichkeitspflicht
- Aussage der DB InfraGO im Verfahren [BK10-25-0030_Z](#) („Generalsanierung“ Berlin-Lehrte):

*„Die Berechnung der Nennleistung als Grundlage für die Verkehrsarten kann bislang nur für Streckenabschnitte – **nicht jedoch für Knoten** – erfolgen. Die Bemessung der Leistungsfähigkeit von Knotenbereichen (z.B. Erfurt Hbf) ist deutlich komplexer. Daher erfolgte stets eine **qualitative Einschätzung** der Situation bezüglich der Korrespondenzen in Erfurt Hbf.“*



Kapazität (I): In den großen Knoten

1. „Jokergleise“, die bei Unregelmäßigkeiten genutzt werden können
 - vorhandene Gleise können nicht (mehr) beplant werden
 - „Joker“ *reduzieren* zunächst Kapazität (!)
2. *verpflichtende* Pufferzeiten auf Teilen des Netzes
 - schrittweise Ausweitung; Verknappung auf Strecken
 - bereits restriktivere Planung in einzelnen Regionen
3. „Experimentierklauseln“ zur Nicht(wieder)belegung von Trassen
 - regulatorisch heikel, zudem Begriffsverwirrung mit § 52a ERegG



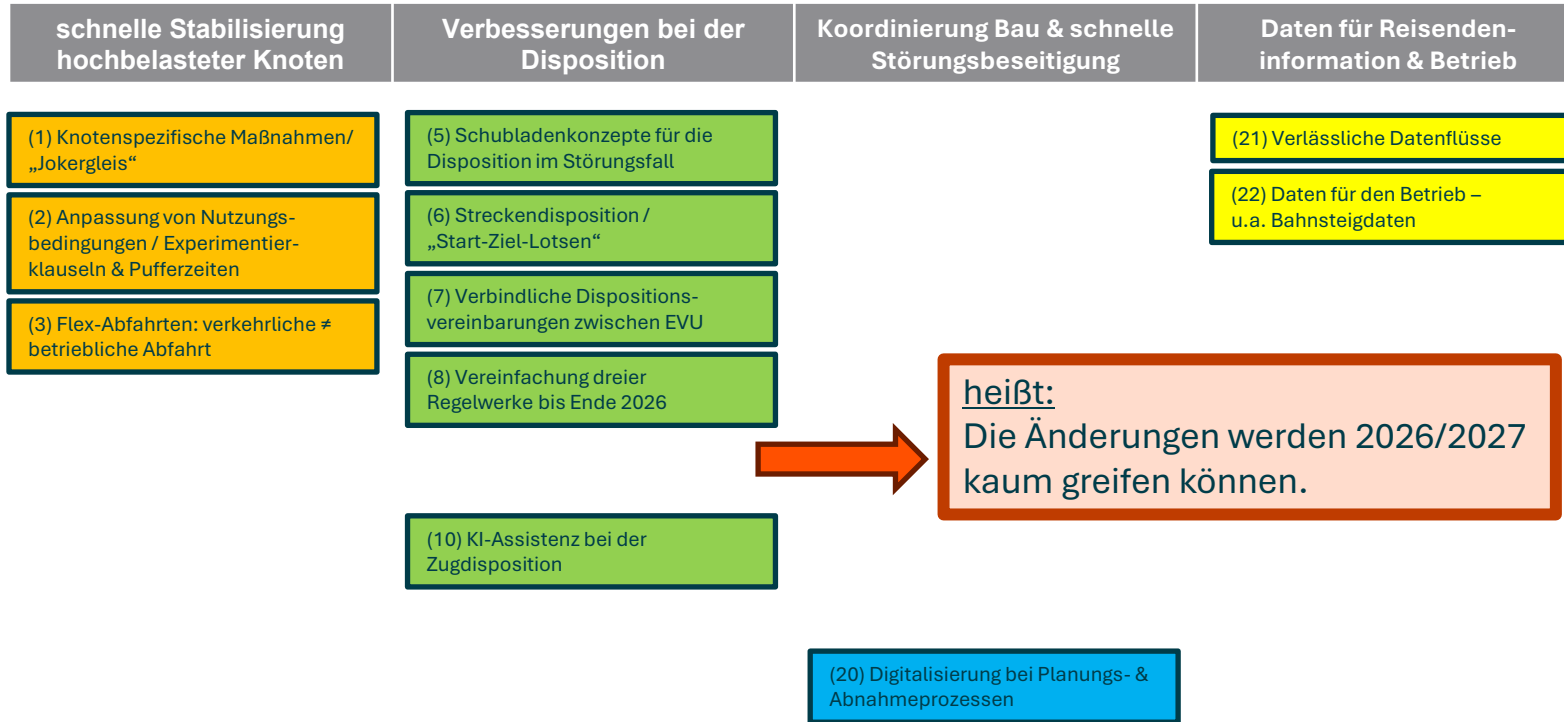
Welche Züge werden *konkret* herausgenommen?

Wer übernimmt die Verantwortung, wenn *konkrete* (SPNV)-Angebote entfallen?

Maßnahmenvorschläge der „Task Force für eine zuverlässige Bahn“ – nach Clustern

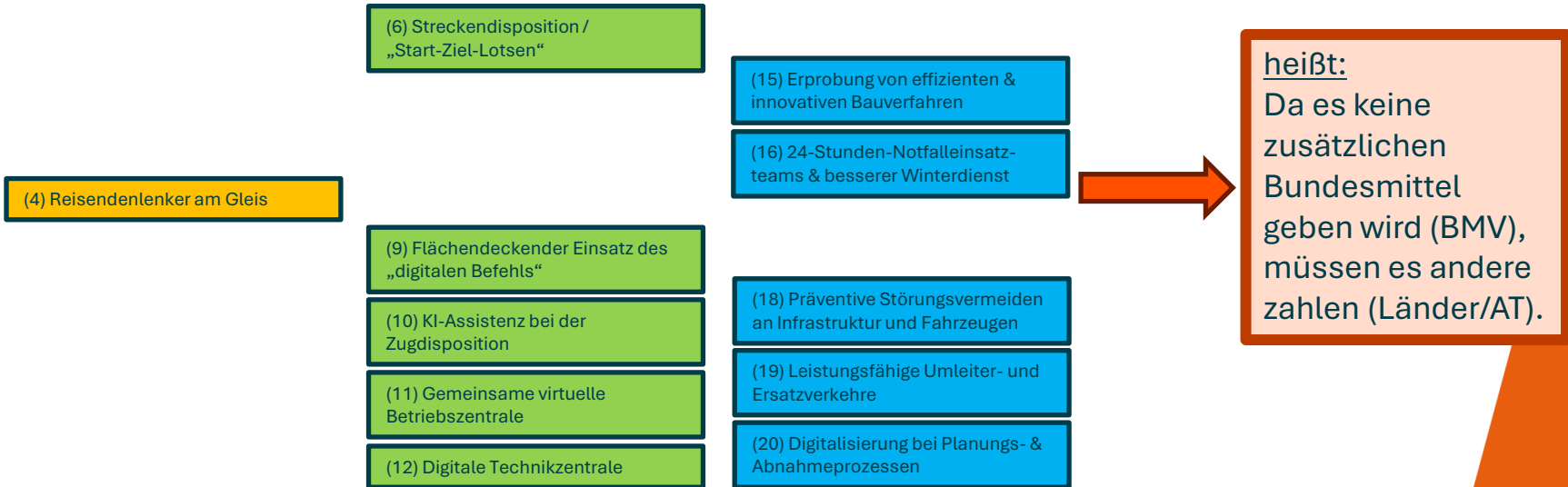
schnelle Stabilisierung hochbelasteter Knoten	Verbesserungen bei der Disposition	Koordination Bau & schnelle Störungsbeseitigung	Daten für Reisendeninformation & Betrieb
(1) Knotenspezifische Maßnahmen/ „Jokergleis“	(5) Schubladenkonzepte für die Disposition im Störfall	(13) Gemeinsame Konzeption des Bauprogramms- BID-Entwicklung	(21) Verlässliche Datenflüsse
(2) Anpassung von Nutzungsbedingungen / Experimentierklauseln & Pufferzeiten	(6) Streckendisposition / „Start-Ziel-Lotsen“	(14) Instandhaltungscontainer	(22) Daten für den Betrieb – u.a. Bahnsteigdaten
(3) Flex-Abfahrten: verkehrliche ≠ betriebliche Abfahrt	(7) Verbindliche Dispositionsvereinbarungen zwischen EVU	(15) Erprobung von effizienten & innovativen Bauverfahren	
(4) Reisendenlenker am Gleis	(8) Vereinfachung dreier Regelwerke bis Ende 2026	(16) 24-Stunden-Notfalleinsatzteams & besserer Winterdienst	
	(9) Flächendeckender Einsatz des „digitalen Befehls“	(17) Beschleunigte Verfahren bei Tieren & Personen in/am Gleis	
	(10) KI-Assistenz bei der Zugdisposition	(18) Präventive Störungsvermeidung an Infrastruktur und Fahrzeugen	
	(11) Gemeinsame virtuelle Betriebszentrale	(19) Leistungsfähige Umleiter- und Ersatzverkehre	
	(12) Digitale Technikzentrale	(20) Digitalisierung bei Planungs- & Abnahmeprozessen	

Welche Maßnahmen betreffen Regulierung und/oder Normänderungen?



Welche Maßnahmen kosten Geld?

schnelle Stabilisierung hochbelasteter Knoten	Verbesserungen bei der Disposition	Koordination Bau & schnelle Störungsbeseitigung	Daten für Reisenden-information & Betrieb
---	------------------------------------	---	---



Was läuft ohnehin schon - oder müsste es wenigstens?

schnelle Stabilisierung hochbelasteter Knoten	Verbesserungen bei der Disposition	Koordination Bau & schnelle Störungsbeseitigung	Daten für Reisenden-information & Betrieb
(4) Reisendenlenker am Gleis	(5) Schubladenkonzepte für die Disposition im Störfall	(13) Gemeinsame Konzeption des Bauprogramms- BID-Entwicklung	(21) Verlässliche Datenflüsse
	(6) Streckendisposition / „Start-Ziel-Lotsen“	(14) Instandhaltungscontainer	(22) Daten für den Betrieb – u.a. Bahnsteigdaten
	(8) Vereinfachung dreier Regelwerke bis Ende 2026	(15) Erprobung von effizienten & innovativen Bauverfahren	
	(9) Flächendeckender Einsatz des „digitalen Befehls“	(16) 24-Stunden-Notfalleinsatzteams & besserer Winterdienst	
	(10) KI-Assistenz bei der Zugdisposition	(17) Beschleunigte Verfahren bei Tieren & Personen in/am Gleis	
	(11) Gemeinsame virtuelle Betriebszentrale	(18) Präventive Störungsvermeidung an Infrastruktur und Fahrzeugen	
		(19) Leistungsfähige Umleiter- und Ersatzverkehre	
		(20) Digitalisierung bei Planungs- & Abnahmeprozessen	

➔ heißt:
„neu“ ist hier kaum etwas

Gegenfrage: Was würde es ohne die „Task Force NICHT geben?“

schnelle Stabilisierung
hochbelasteter Knoten

Verbesserungen bei der
Disposition

Koordinierung Bau & schnelle
Störungsbeseitigung

Daten für Reisenden-
information & Betrieb

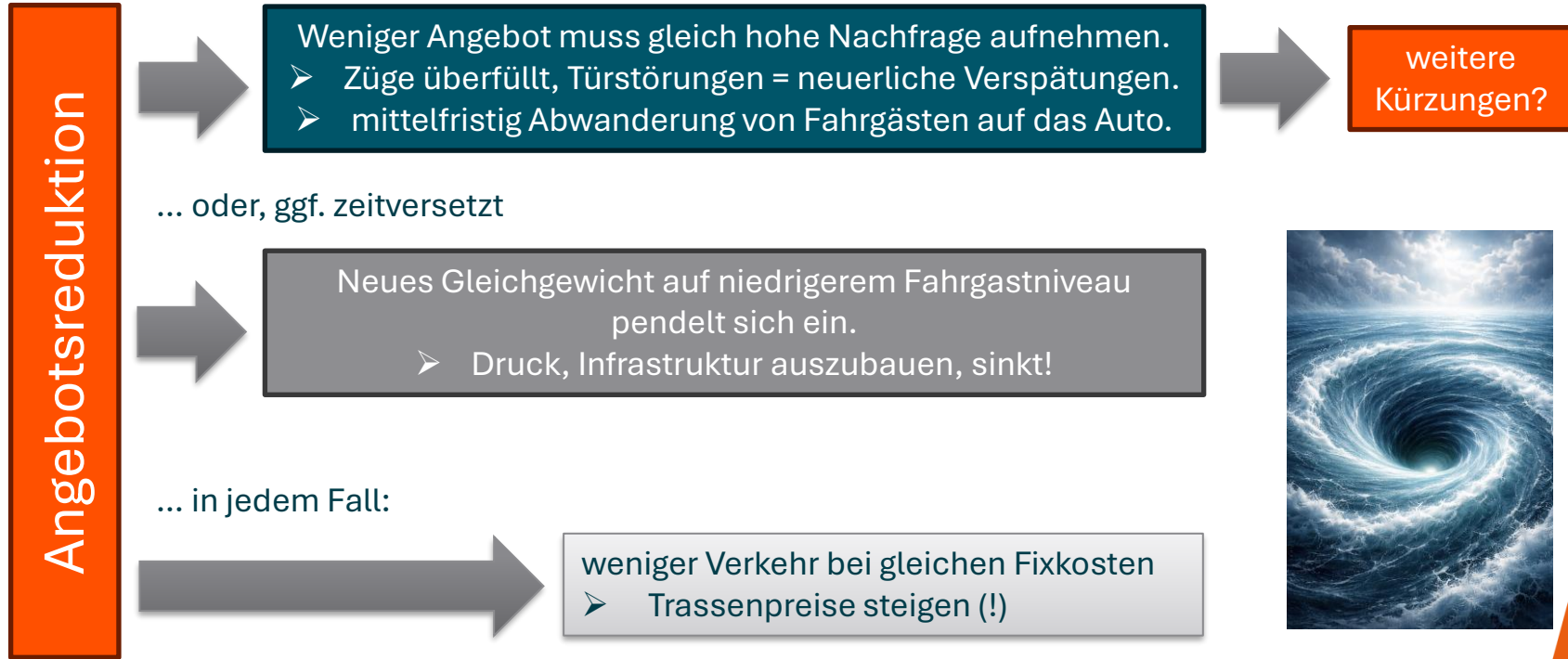
(1) Knotenspezifische Maßnahmen/
„Jokergleis“

(2) Anpassung von Nutzungs-
bedingungen / Experimentier-
klauseln & Pufferzeiten

heißt:

- Die Task Force soll Angebotskürzungen legitimieren!
- Alles andere könnte man auch so machen, wenn es sinnvoll ist.

Gefahr des „doppelten Abwärtssogs“

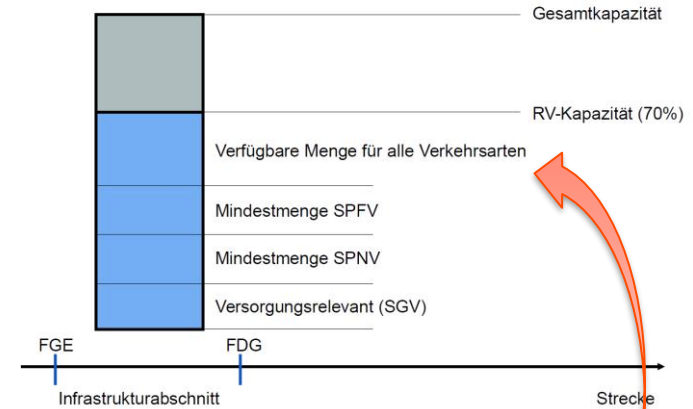
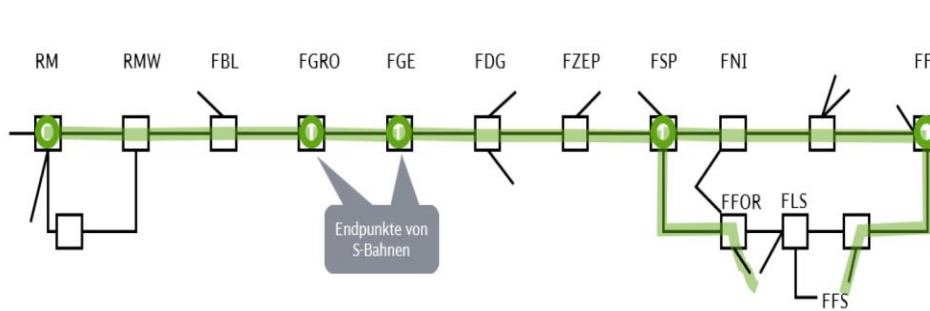


Kapazität (II): Rahmenverträge & EU-Kapazitätsverordnung

- ✂ keine neuen Rahmenverträge seit 2016, Druck aus dem Markt auf Wiedereinführung
- ✂ Hauptverhandlung zu den INB 2027 am 28. Oktober 2025:
 - ✂ keine unmittelbare Wiedereinführung der Rahmenverträge
- ✂ neuer Anlauf der InfraGO über unterjährige INB-Anpassung
 - ✂ Ziel: neue Rahmenverträge ab Fahrplanjahr 2029
- intransparentes Nebeneinanderher verschiedener Abstimmungsformate
- ? viele offene Fragen:
 - ? Wie passen neue Rahmenverträge auf alter Rechtsgrundlage (EU-DVO 2016/545) zur neuen EU-Kapazitäts-VO? - „Aufwärtskompatibilität“?? Warum so eilig?
- ▲ InfraGO hat Gutachtenauftrag noch nicht vergeben
 - ▲ Konsultation kann absehbar nicht anhand *konkreter Werte*, sondern maximal anhand *Methode* geführt werden



Kapazität (II): Rahmenverträge & EU-Kapazitätsverordnung



- Netz wird in Kapazitätsabschnitte aufgeteilt:
 - jeweils Ermittlung max. Fahrtenhäufigkeit nach Verkehrsart und Stunde
 - maximal 70% dürfen in Rahmenverträgen gebunden werden
 - Vergabe der Differenz zwischen Summe der *gutachterlich zu bestimmenden Mindestmengen* und 70% nach höherem Regelentgelt – Gefahr für SPNV-Taktfahrpläne !
- nur kurze sehr Konsultationsphase im Mai / Juni zum Kapazitätsmodell

Was hilft kurzfristig (ab 2028ff.) ?



Fahrplanerstellung

Vermeidung von „Deutschland-Rundfahrten“;
Brechen sehr langer SPFV-Linien

Geschwindigkeitsharmonisierung in Engpässen;
Gruppieren mehrerer SPFV-Abfahrten statt
„Halbstundentakt“

Bei guter ÖV-Anbindung Nutzung dezentraler
Bahnhöfe als Endpunkte (K-Deutz, F-Süd, M-
Pasing, HH-Harburg; entsprechend intensive
Fahrgastinformation

Was hilft kurzfristig (ab 2028ff.) ?



Nachfrage-
bündelung im SPNV

Doppelstockzüge, wo noch nicht genutzt

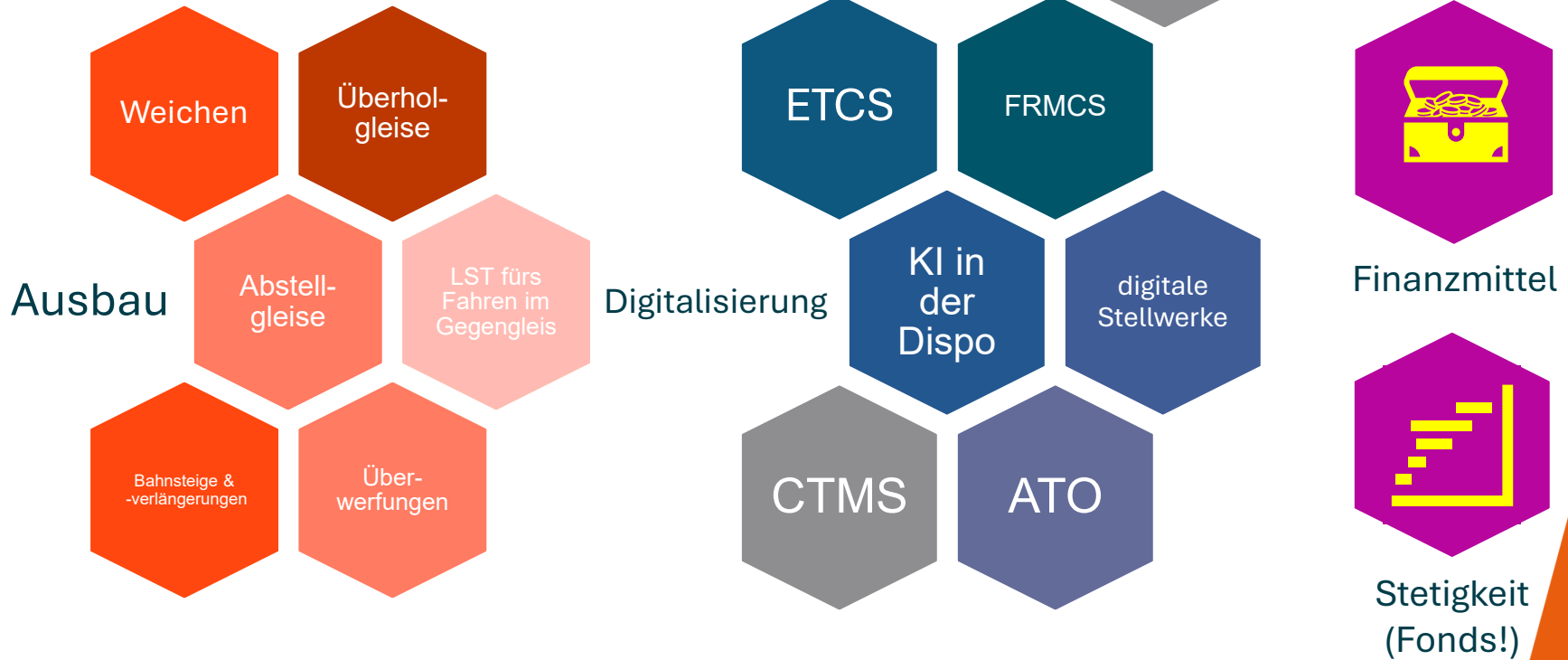
längere Züge, ggf. unter Inkaufnahme zu kurzer
Bahnsteige in ländlichen Regionen

regulatorische
Änderungen

Anpassung Anreizregulierung ERegG (und des
Anreizsystems): mehr Fokus auf Qualität &
Verfügbarkeit

Überprüfung Konfliktlösungskriterien: höheres
Regelentgelt als Kriterium setzt falsche Anreize

Was hilft wirklich und dauerhaft?



Update Trassenpreisreform

Zur Erinnerung: TPS 2026: Szenarien Anfang November 2025

Zwei wesentliche Fragen
(damals noch) offen:

❖ Kommt das
Trassenpreisanstiegs-
abmilderungsgesetz?
ja/nein?

⚡ Wie entscheidet der
EuGH zur
Trassenpreisbremse
des § 37 Abs. 2
ERegG?
Ist sie
europarechtswidrig
ja/nein?

Modell A:

- OGK bei 7,84 Mrd. Euro
- mit SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+3%
SPFV	+25%
SGV	+25%
Ø über alle	+11%

Modell C:

- OGK bei 7,4 Mrd. Euro
- mit SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+3%
SPFV	+10%
SGV	+14%
Ø über alle	+6%

Modell B:

- OGK bei 7,84 Mrd. Euro
- ohne SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+23%
SPFV	-9%
SGV	±0%
Ø über alle	+12%

Modell D:

- OGK bei 7,4 Mrd. Euro
- ohne SPNV-Trassenpreisbremse

SPNV	+23%
SPFV	-28%
SGV	-13%
Ø über alle	+6%

Zur Erinnerung: mofair-Forderungen August 2025

	Forderung	Umsetzungsstand
1.	sofortiges Ende der Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur über Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InfraGO AG	für 2025 nicht umgesetzt, aber für 2026
2.	Absenkung des Renditeanspruchs der DB InfraGO auf null	Rendite per Gesetz auf 1,9% festgelegt
3.	befristete Trassenpreisförderung, um Effekte bisheriger Eigenkapitalerhöhungen zu neutralisieren	HH-Mittel für eine (teilweise) Kompensation (grundsätzlich) vorhanden, Umsetzung angesichts EuGH-Urteil offen
4.	Umstellung aller Infrastrukturnutzungsentgelte auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKZ = Grenzkostenprinzip)	wird vom BMV aktiv bekämpft, z. T. mit unlauteren Mitteln (zus. Mittelbedarf läge angeblich bei 6 Milliarden Euro!)
5.	Etablierung eines auf fünf Jahre angelegten, rollierenden Preispfades, synchron zu Infracore und der LV InfraGO	offen, vermutlich Bereitschaft vorhanden

Trassenpreisreform: EuGH-Urteil und die Folgen



⚖️ EuGH erklärt ...

- ⚖️ § 37 Abs. 2 ERegG für EU-rechtswidrig...
- ⚖️ ... und schränkt diese Einschätzung nicht ein, d.h. Rechtswidrigkeit ab Einführung im Jahr 2016 (erstmalige Anwendung: TPS 2018)

⚖️ weiteres Verfahren:

- ⚖️ VG Köln setzt Verfahren aus und verweist an BNetzA
- ⚖️ Bundesnetzagentur wird TPS 2025 und 2026 neu bescheiden
- ⚖️ Je nach Entscheidung (u.a. SPNV +23,5% oder +12%) müsste InfraGO 400-800 Mio. Euro p.a. vom SPNV nachträglich erfordern und SGV und SPFV erstatten (vs. erst zweites Halbjahr 2026).
- ⚖️ Umgang mit bisherigen Trassenpreisförderungen?
- ⚖️ Rückabwicklung wird sich bis 2027 hinziehen



„Public Viewing“ in der Geschäftsstelle 19. März 2026

Ein Deal zwischen Bund und Ländern – Wann, wenn nicht jetzt?



Bund muss & will
Trassenpreisreform
umsetzen
(Koa-Vertrag / „Agenda“)



Länder wollen (brauchen!!!)
mehr Regionalisierungsmittel
für AMP und *Ausgleich EuGH-
Urteil*



Beide brauchen einander –
RegG und ERegG mit
Zustimmungserfordernis
in Bundestag & Bundesrat



Zeitplan zur Reform laut BMV im Herbst 2025

„Ziel ist, dass die Reform der Regelungen für die Trassenentgelte zum 01. Januar 2027 abgeschlossen ist.“ (sic!)



inhaltliche Erarbeitung der Reform

- mit der Branche
- bis Ende Quartal I/26

nicht erfolgt!

Erstellung gesetzlicher Grundlagen (v. a. ERegG)

- bis Kabinettsbeschluss
- bis Ende Quartal II/26

seitens BMV nicht mehr gewünscht!

Gesetzesbeschluss

- Bundestag & Bundesrat
- bis Ende Quartal III/26

Umsetzung

- Beschluss OGK und TPS 2027 durch Bundesnetzagentur
- bis Fahrplanwechsel 13. Dezember 2026
- Fristablauf für kostenfreie Stornierungen am 24. August 2026 !!

Arbeit des BMV an der Trassenpreisreform bisher...



Wie man es sich wünscht...



...und wie es ist.

Vorstellungen des BMV...

...sind in der Branche weitestgehend unbekannt, außer:

- Es soll (wieder) *keine* Gesetzesänderung geben
– damit so gut wie keine Einflussmöglichkeit des Parlaments (außer über LV InfraGO).
- Das Grenzkostenprinzip (und damit Entbürokratisierung) wird *abgelehnt*.
- Unterm Strich wird *keine* Entlastung des Sektors angestrebt.



„Wir bügeln die Politikfehler seit dem KTF-Urteil 2023 aus. Das ist Reform genug.“

BMV

„Hohe Trassenpreise bedeuten weniger Trassenbestellungen. Weniger Züge bedeuten mehr Pünktlichkeit.“

Ein Reförmchen mit einem bisschen Anreizsetzung – für Zugangsberechtigte. InfraGO bleibt unbehelligt.

Kriterium	Preisbildung	Bewertung
Knappheit	Trassen auf hochausgelasteten Strecken sollen teurer werden	rechtlich möglich (§ 35 Abs. 1 ERegG), aber: Verkehrsbedürfnisse sind, wie sie sind, und werden sich nicht an Trassenpreisen orientieren. Bei zu deutlichen Steigerungen der Trassenpreise drohen Fahrgastverluste.
Verschleiß	Wer Infrastruktur stärker belastet, soll mehr zahlen	Heute teilweise bereits der Fall („schwerer Güterzug“); sicherheitsrelevanter Verschleiß ohnehin ausgeschlossen. Widersprüchliche Anreizsetzung: Um knappe Kapazität bestmöglich zu nutzen, sollen DoStos genutzt werden (s.o.)
ETCS-Ausrüstung	Wer ETCS-OBUs hat, soll weniger zahlen	ETCS-Obu-Beschaffung wird allein durch eine klare Rolloutstrategie determiniert – diese ist die InfraGO bisher schuldig geblieben.



Wenn das alles ist, ist es „ungenügend“ (=6) !

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit
und Ihre Unterstützung!**

