

DIE AKTUELLEN THEMEN

Ruhe vor dem Trassenpreissturm • Warten auf die Trassenpreisreform • **Entflechtung vergessen** • Wenn nicht Rahmenvertrag, dann Quote • **Liberalisierung des Fahrausweisvertriebs** • Sklerose überwinden • **Koordinierende Stelle für ETCS eingesetzt...** • **Italo neues ordentliches Mitglied** • **16. Deutscher Nahverkehrstag in Koblenz**

Ruhe vor dem Trassenpreissturm Ohne Einigung von Bund und Ländern drohen massive Angebotskürzungen

Gemäß Artikel 106a Grundgesetz zahlt der Bund Mittel an die Bundesländer. Genauer regelt das Regionalisierungsgesetz (RegG). Dass diese „Regionalisierungsmittel“ trotz einer jährlichen Dynamisierung von 3% zu niedrig sind, ist fast zu einem Gemeinplatz geworden. Der Koalitionsvertrag von Union und SPD auf Bundesebene sieht hier auch Handlungsbedarf, ohne allerdings genauer zu werden.

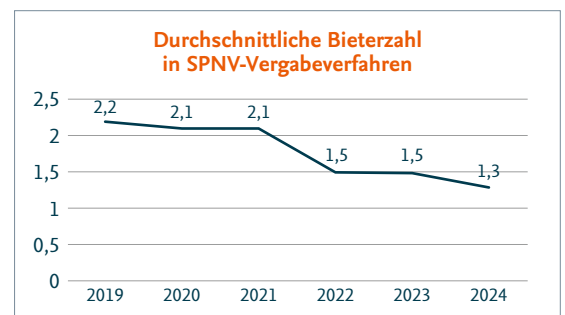
Zum einen sind die Produktionskosten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Vor allem bei Personal-, Energie- und Materialkosten ging es zügiger bergauf als die Dynamisierung.

Als erstes betrifft dies die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Vielerorts laufen Verhandlungen zwischen ihnen und den SPNV-Aufgabenträgern, um die laufenden Verkehrsverträge an die aktuellen Umstände anzupassen, denn: Bei Verkehrs-

Ob es einem beliebt oder nicht – im Grundgesetz steht auch Einiges zum öffentlichen Verkehr.



Foto: Deutsches Historisches Museum, Berlin



Grafik: Bundesnetzagentur; eigene Darstellung

Seit Jahren sinkt die Zahl der Bieter bei wettbewerblichen Vergaben im SPNV. Wenn der Bund den Markt komplett austrocknet, kehrt das Monopol zurück und können wir uns nur noch ein Schrumpfangbot leisten.

verträgen, die schon in der Ausgangskalkulation meist nur eine geringe Marge beinhalten, sorgen unvorhergesehene Kostensteigerungen schnell dafür, dass der Vertrag nicht mehr auskömmlich ist.

Diese Verhandlungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sind äußerst zäh. Eine Ursache ist, dass die Aufgabenträger selbst wenig bis keinen Spielraum sehen, den EVU entgegenzukommen, selbst wenn sie deren Argumente nachvollziehen können.

Eine andere Folge der sich verschlechternden Rahmenbedingungen ist, dass die Zahl der Bieter in Vergabeverfahren in den vergangenen Jahren deutlich gesunken ist, auf zuletzt deutlich unter zwei pro Verfahren (1,3). Das bedeutet, dass es in vielen, selbst größeren Verfahren häufig nur noch einen Anbieter gibt. Diese nachlassende Wettbewerbsintensität ist nicht im Interesse der Aufgabenträger, da sie mittelfristig zu steigenden Kosten für die öffentliche Hand führt.

Hiervon sind alle Bundesländer bzw. die von ihnen eingesetzten Aufgabenträgerorganisationen betroffen. Die Länder haben im Vorfeld der Verkehrsministerkonferenz im März 2026 in Lindau errechnet, dass allein die Ausfinanzierung des bestehenden Angebots im SPNV bis einschließlich zum Jahr 2031 ein Mehr an 14 Milliarden Euro erfordern würde. Und dabei sind Überlegungen, das Angebot auszuweiten (Teil des Koalitionsvertrags), um etwa der durch das Deutschlandticket gesteigerten Nachfrage Herr zu werden oder um angesichts steigender Spritpreise zusätzliche Fahrgäste auf die Schiene zu locken, noch nicht enthalten.

Ebenso wenig enthalten sind die Folgen aus dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 19. März dieses Jahres. Dieser erklärte die sogenannte „Trassenpreisbremse“ des § 37 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) für europarechtswidrig. Daher müssen die Trassenpreissysteme für die Jahre 2025 und 2026 von der Bundesnetzagentur neu beschieden werden.

Vorschlag der DB InfraGO ist, den Anteil, den der SPNV im Jahre 2017 an den gesamten Trasseneinnahmen gehabt hat (72%) über die Jahre konstant zu halten. Für die Jahre 2025 und 2026 ergäbe das einen jeweils für den SPNV nachzuzahlenden Betrag von rund 400 Mio. Euro. Diese Summe wäre sockelwirksam, d. h. die SPNV-Trassenpreise bleiben dann auf diesem Niveau und steigen in den Folgejahren synchron mit denen für Schienenpersonenfern- und -güterverkehr an. Bis zum Jahr 2031 käme man also auf weitere drei Milliarden Euro, die den Ländern fehlen.



Foto: STMB / Wlinszczyk

Der Bundesverkehrsminister war in Lindau sicher nicht in allen Punkten mit seinen LänderkollegInnen einer Meinung.



Foto: Luxofluxa / CC BY-SA 4.0

Die Entscheidung des EuGH gegen die Trassenpreisbremse konnte niemanden mehr überraschen...

... aber einige Verantwortliche gefielen sich vorher in Vogel-Strauß-Politik.

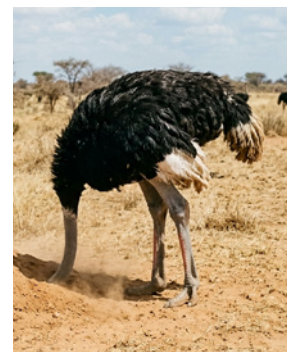


Foto: mofair mit Google Gemini

Zurzeit sieht es aber nicht so aus, als ob alle den Ernst der Lage verstanden hätten. Insbesondere aus dem Bundesverkehrsministerium (BMV) hörte man allen Ernstes, man „habe ja noch Zeit bis zum Fahrplanwechsel“ im Dezember, um eine Lösung zu finden. Das ist schon bemerkenswert: Um die in den Kassen der Länder fehlenden Mittel zu kompensieren, müssten zwischen 10 und 20 % der Leistungen im SPNV gekürzt werden, ein Einschnitt, der dem ÖV in ganz Deutschland einen schweren Schlag versetzen würde.

Dass hier schneller eine Lösung gefunden werden muss, sehen nun auch die Ministerpräsidentinnen und -präsidenten der Länder so und werden das Thema auf die Tagesordnung ihrer MPK Ende Juni nehmen. Es geht nicht mehr anders, denn die Verkehrsministerkonferenz (VMK) kommt bei diesem BMV nicht mehr voran.



Foto: mofair mit Chat GPT

Wenn sich der Bund und Länder nicht bewegen, würde rechnerisch womöglich jede fünfte Zugverbindung im SPNV entfallen müssen.

Warten auf die Trassenpreisreform BMV hat sie versprochen, macht aber nichts

Angesichts der ständigen, hektischen Reparaturerefordernisse bei den Trassenpreisen – drohende drastische Preissteigerungen durch die Infrastrukturfinanzierung per Eigenkapital bei der DB InfraGO AG, Baukosten- und andere Steigerungen, EuGH-Urteil zur Trassenpreisbremse u. v. a. m. – gerät etwas aus dem Blick, dass eine echte „Reform“ des Trassenpreissystems eigentlich eine Netto-Absenkung des Preisniveaus für alle Verkehrsarten bringen sollte – auch dieses ist Teil des Koalitionsvertrags auf Bundesebene. Wesentlicher Grund ist die strukturelle Benachteiligung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene, bei dem jede Fahrt und jede Abstellung eines jeden Zuges gebührenpflichtig ist – ganz im Gegensatz zu den Verhältnissen auf der Straße.

Noch in seiner „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ hatte Verkehrsminister Schnieder eine echte Reform zum „1. Januar 2027“ (gemeint offensichtlich: zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026) in Aussicht gestellt. Nur: passiert ist seitdem nichts Greifbares.

Die einzigen bekannt gewordenen Überlegungen des BMV gehen dahin, verschiedene Anreizkomponenten im Trassenpreis-

Nicht nur im Grundgesetz, sondern auch im aktuellen Koalitionsvertrag von Union und SPD steht eine Menge Richtiges.



Grafik: CDU / CSU / SPD



Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene

Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn

Grafik: BMV

Kann man gar nicht oft genug abbilden, um das BMV zu erinnern, was alles noch fehlt: Die „Agenda“ vom September 2025. Immerhin sucht das BMV jetzt Unterstützung eines Beraters bei der Umsetzung.

system zu verankern bzw. anzupassen. Dazu muss man wissen: Dies ist eine nahezu permanente Diskussion zwischen der InfraGO und den Zugangsberechtigten. Bereits europarechtlich vorgeschrieben ist ein „performance regime“, das vor allem zur Reduktion von Verspätungen führen soll: Jede Zusatzverspätung wird von der InfraGO auf eine bestimmte Ursache kodiert, und je nachdem, ob die InfraGO oder das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verspätung zu verantworten hat, wird eine Ausgleichszahlung an den jeweils anderen fällig. Das System ist sehr aufwändig, bürokratisch und bislang sogar nach Aussagen von InfraGO-Vertretern folgenlos: Die Ausgleichsbeträge sind zu gering, als dass sie ernsthafte Auswirkungen auf das Geschäftsgebaren der InfraGO haben könnten.

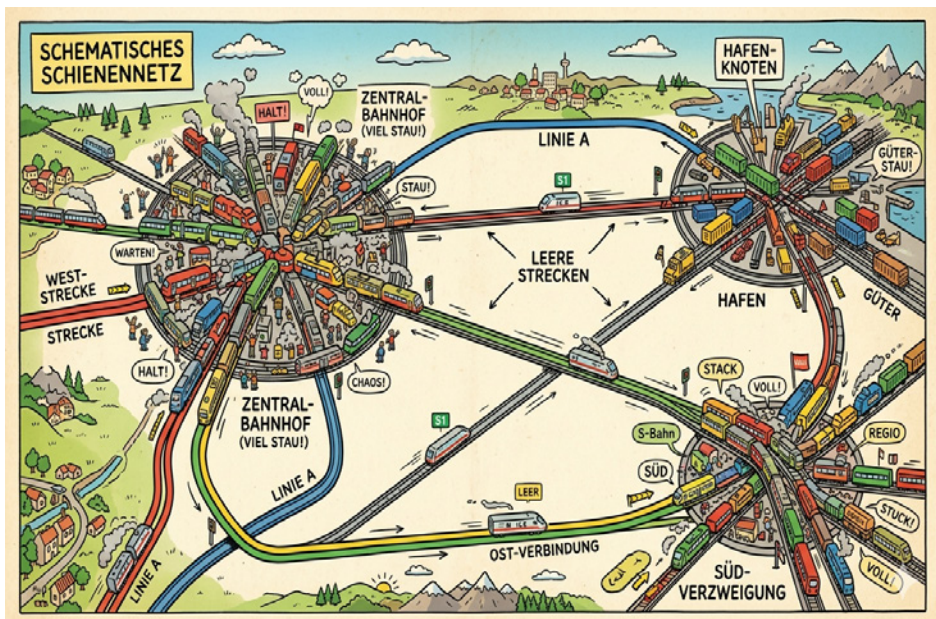
Das BMV überlegte nun, weitere Anreize zu setzen und damit das System noch komplexer zu machen. Die Ideen reichten von einer stärkeren Verschleißbepreisung – wer mit besonders schweren Fahrzeugen unterwegs ist, muss mehr zahlen –, über einen Digitalisierungsanreiz – wer vor der Zeit ETCS-Komponenten beschafft, zahlt weniger –, bis hin zu einer Knappheitsbepreisung – wo das Netz schon voll ist, sollen die Trassen teurer werden.

Bei näherem Hinsehen zeigt sich aber, dass diese Ideen allesamt ins Nirvana führen: Wenn ich einerseits zur besseren Kapazitätsauslastung den verstärkten Einsatz von Doppelstock(Do-Sto-)fahrzeugen fordere, kann ich sie nicht gleichzeitig wegen des höheren Verschleißes teurer machen; wenn ich schnelle Digitalisierung will, brauche ich eine belastbare und mit der Branche abgestimmte Rolloutplanung; und dass Trassen vorwiegend dort bestellt werden, wo es ohnehin schon voll ist, liegt in erster Linie an dem dort vorhandenen Verkehrsbedürfnis. Niemand fährt freiwillig in den Stau, auf der Schiene genau so wenig wie auf der Straße.

Allesamt lenken diese Ideen vom eigentlichen Problem ab, nämlich dass der Schienenverkehr durch die Trassen- und andere Infrastrukturnutzungsentgelte gegenüber anderen Verkehrsträgern wie Straße und Flugverkehr benachteiligt ist. Einen echten Ausweg bietet nur ein System, dass sich an den

Richtlinie		Bahnbetrieb		Betriebsstellen			
Kodierkategorie		420.990LA01		Seite 1			
Kategorie der Verzögerung							
Störursache	Art der Verzögerung	Störursache	Art der Verzögerung	Störursache	Art der Verzögerung	Störursache	
1	Fahrplanabweichung	2	Personenverkehr	3	Personenverkehr	4	Personenverkehr
5	Fahrplanabweichung	6	Personenverkehr	7	Personenverkehr	8	Personenverkehr
9	Fahrplanabweichung	10	Personenverkehr	11	Personenverkehr	12	Personenverkehr
13	Fahrplanabweichung	14	Personenverkehr	15	Personenverkehr	16	Personenverkehr
17	Fahrplanabweichung	18	Personenverkehr	19	Personenverkehr	20	Personenverkehr
21	Fahrplanabweichung	22	Personenverkehr	23	Personenverkehr	24	Personenverkehr
25	Fahrplanabweichung	26	Personenverkehr	27	Personenverkehr	28	Personenverkehr
29	Fahrplanabweichung	30	Personenverkehr	31	Personenverkehr	32	Personenverkehr
33	Fahrplanabweichung	34	Personenverkehr	35	Personenverkehr	36	Personenverkehr
37	Fahrplanabweichung	38	Personenverkehr	39	Personenverkehr	40	Personenverkehr
41	Fahrplanabweichung	42	Personenverkehr	43	Personenverkehr	44	Personenverkehr
45	Fahrplanabweichung	46	Personenverkehr	47	Personenverkehr	48	Personenverkehr
49	Fahrplanabweichung	50	Personenverkehr	51	Personenverkehr	52	Personenverkehr
53	Fahrplanabweichung	54	Personenverkehr	55	Personenverkehr	56	Personenverkehr
57	Fahrplanabweichung	58	Personenverkehr	59	Personenverkehr	60	Personenverkehr
61	Fahrplanabweichung	62	Personenverkehr	63	Personenverkehr	64	Personenverkehr
65	Fahrplanabweichung	66	Personenverkehr	67	Personenverkehr	68	Personenverkehr
69	Fahrplanabweichung	70	Personenverkehr	71	Personenverkehr	72	Personenverkehr
73	Fahrplanabweichung	74	Personenverkehr	75	Personenverkehr	76	Personenverkehr
77	Fahrplanabweichung	78	Personenverkehr	79	Personenverkehr	80	Personenverkehr
81	Fahrplanabweichung	82	Personenverkehr	83	Personenverkehr	84	Personenverkehr
85	Fahrplanabweichung	86	Personenverkehr	87	Personenverkehr	88	Personenverkehr
89	Fahrplanabweichung	90	Personenverkehr	91	Personenverkehr	92	Personenverkehr
93	Fahrplanabweichung	94	Personenverkehr	95	Personenverkehr	96	Personenverkehr
97	Fahrplanabweichung	98	Personenverkehr	99	Personenverkehr	100	Personenverkehr

Ohnehin ständig in Diskussion – die Verspätungskodierungen des InfraGO-Anreizsystems. Das BMV schlägt nun vor, das System noch ein bisschen komplizierter zu machen, statt eine echte Reform anzugehen.



Dass es sich in den Knoten staut, während auf dem Land weniger los ist, kann nicht verwundern. Denn dort ist eben die Nachfrage am stärksten. Daran werden zusätzliche Preissignale nicht viel ändern.

Grafik: InfraGo
Illustration: mofair mit Google Gemini

Grenzkosten orientiert und eine starke Qualitätskomponente hat. Dieses würde die richtigen Anreize an die InfraGO setzen und vor allem: massiv Bürokratie abbauen.

Das derzeitige System mit Vollkostenaufschlägen, in denen Zinsen, Abschreibungen und viele andere kalkulatorische Kosten durch die Netznutzer mit gedeckt werden müssen, bindet zu viele Ressourcen, die nicht an der Qualität und der Verlässlichkeit des Schienenverkehrs arbeiten können. Hier wie für fast alle anderen angesprochenen Themen gilt: Das BMV muss seine Gestaltungsrolle für die Verkehrs- und konkret die Bahnpolitik wahrnehmen. Verwalten allein ist – für jedermann und jedefrau erkennbar – zu wenig.

Entflechtung vergessen Bundesregierung passt (nicht) BEAV an

Ebenfalls Teil des Koalitionsvertrags war eine „Überprüfung“ des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags (BEAV) zwischen der Deutsche Bahn AG und deren Infrastrukturtochter DB InfraGO AG. Gerade aus Wettbewerbssicht ist der BEAV höchst bedenklich, weil er eine finanzielle und steuerungsbezogene Verflechtung zwischen formal getrennten Gesellschaften ermöglicht, und zwar zwischen Gesellschaften, die im Wettbewerb stehen wie DB Fernverkehr, Cargo und Regio auf der einen Seite, sowie dem natürlichen Monopol des Gleisnetzes und der Verkehrsstationen im Eigentum der DB InfraGO. Im Wahlkampf zuvor hatten sich die Unionsparteien ungezwungen deutlich für eine vollständige Entflechtung ausgesprochen – wie sie in anderen Netzwirtschaften wie der Energieversorgung längst geübte Praxis ist.

Wer gehofft hatte, dass die „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“, immerhin anfangs als erste „Eigentümerstrategie“ des Bundes in Bezug auf seine mit Abstand größte Beteiligung angekündigt, konkreter werden würde, sah sich enttäuscht. Erneut sollte „geprüft“ werden, allerdings mit zwei interessanten Details:

Zum einen sollte die Konzernfinanzierung sich nicht wesentlich ändern – was ein Ding der Unmöglichkeit ist. Denn der BEAV ist ja gerade gedacht für einen integrierten Konzern. Und die Finanzierung macht daran einen wesentlichen Anteil aus.

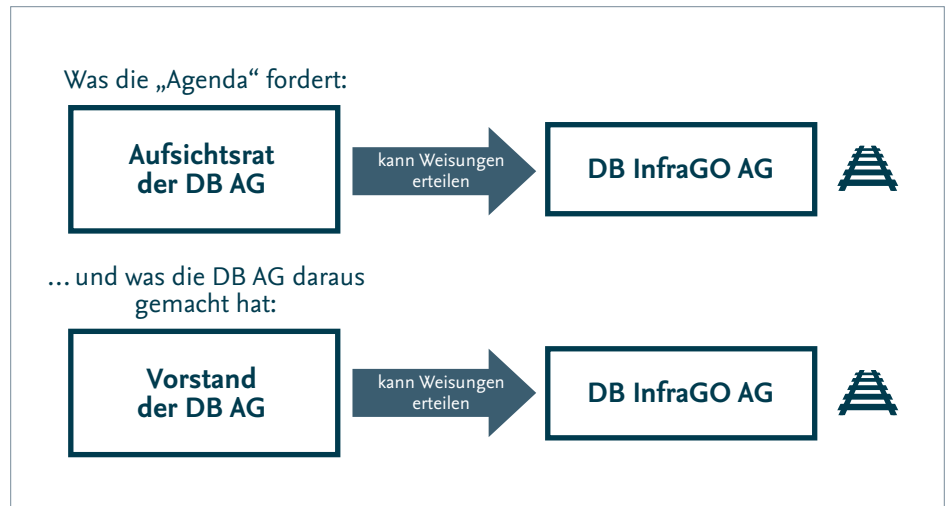


Die KI hat schon ganz gut verstanden, wer bei



Einen Prüfungsauftrag kann man ernst meinen, oder, wie beim BEAV, eher als Chiffre für „Wir ändern nichts.“ verwenden.

Zum anderen wurde gefordert, dass künftig jede „Weisung“ des Konzerns an die DB InfraGO einer Zustimmung des **Aufsichtsrats** der DB AG bedürfe (Hervorhebung mofair). Das war verräterisch, denn das Wort „Weisung“ ergibt nur Sinn bei einer Beibehaltung des BEAV. Ohne einen solchen Vertrag gilt § 76 AktG, demzufolge der Vorstand einer Aktiengesellschaft, also hier der DB InfraGO, das Unternehmen in eigener Verantwortung führt, und eben nicht angewiesen werden kann.



Finde den Unterschied: Hat das BMV ihn vielleicht gar nicht bemerkt?

Völlig unbemerkt von der Öffentlichkeit wurde der BEAV Mitte März 2026 angepasst, wie man im Bundesanzeiger nachlesen kann. Bewegt sich also doch etwas?

Nein, im Gegenteil: Es werden lediglich die Bezeichnungen der Gesellschaft geändert – es war zuvor noch von der DB Netz AG als der Rechtsvorgängerin der DB InfraGo AG die Rede. Außerdem wird ergänzt, dass man sich an die Entflechtungsregeln der § 8ff ERegG ff. halte – die auch gelten würden, wenn es nicht im Vertrag stünde.

Der Gipfel, oder besser: Der Tiefpunkt, ist mit folgendem neu eingefügten Satz erreicht: „Weisungen können nur auf der Grundlage eines Beschlusses des **Vorstands** der DB AG erfolgen.“ (Hervorhebung mofair). Damit fällt diese Fassung des BEAV noch hinter das zurück, was in der „Agenda“ vom BMV gefordert worden war: Dort sollte wenigstens der **Aufsichtsrat** der DB AG als das deutlich größere Gremium eingebunden werden. Spätestens jetzt müssen die Mitglieder des DB-AG-Aufsichtsrats den Vorstand stellen und ihn an die Festlegung der Agenda erinnern.

Um es deutlich zu sagen: Erneut ist die DB AG mit ihrem Eigentümer, der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das BMV, Schlitten gefahren und hat sich in Bezug auf die Konzernstruktur durchgesetzt.



Übrigens, so sieht ein Dreschschlitten aus, mit dem (metaphorisch) gefahren wird, wenn eine Seite der anderen ihren Willen aufzwingt.

Wenn nicht Rahmenvertrag, dann Quote

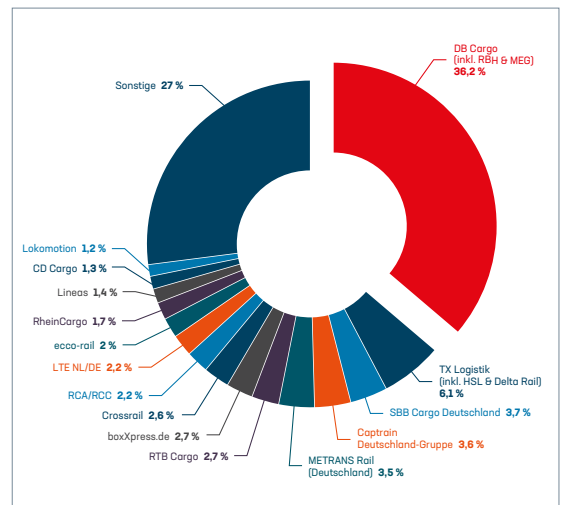
Bewegung im SPFV-Wettbewerbsmarkt

In den vergangenen Tagen und Wochen wurde viel über intensiveren Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) geschrieben, und in der Tat: Deutschland könnte ihn gut gebrauchen. Im Güterverkehr haben die Wettbewerbsbahnen mittlerweile gut zwei Drittel des Marktes erobert, zuletzt steigen die Marktanteile wegen der massiven wirtschaftlichen Schwierigkeiten der DB Cargo noch einmal beschleunigt an. Im SPNV liegen alle nicht-DB-Bahnen bei stabil 40 % der Betriebsleistung. Wegen der Vergaben von Verkehrsverträgen im Wettbewerb („Wettbewerb um den Markt“) ist die Entwicklung nicht so kontinuierlich, hinzu kommt die zuvor erwähnte abnehmende Wettbewerbsintensität wegen der ungünstigen Rahmenbedingungen.

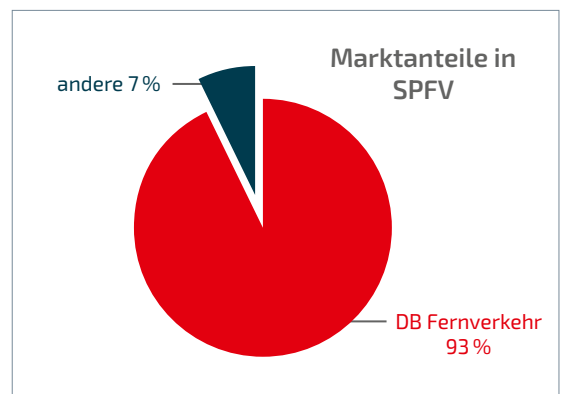
Anders im SPFV: Hier hält das Quasi-Monopol der staats-eigenen DB Fernverkehr noch immer. Laut der aktuellen Marktuntersuchung Eisenbahn der Bundesnetzagentur entfallen 93 % auf sie. Zählt man die Kooperationsverkehre mit anderen Staatsbahnen (CD, SBB, PKP u. a.) hinzu, dürften es eher 95 % sein. Einen Marktanteil über einem Prozent konnte ansonsten lediglich Flixtrain mit einem langen Atem und der bisherigen Konzentration auf ein preissensibles Publikum erringen.

Das soll sich nun ändern: Nicht nur will Flixtrain mit neuen, eigenen Zügen schrittweise auch in andere Segmente vorstoßen, das private Unternehmen Italo will mit neuen Siemens-Velaro-Zügen (vergleichbar mit den ICE-3neo-Zügen) auf einigen Hochgeschwindigkeitsstrecken der DB Fernverkehr ab April 2028 Konkurrenz machen.

Es liegt auf der Hand, dass die milliardenschwere Investition mit geeigneten Maßnahmen abgesichert werden muss. Für jeden Anbieter ist der Zugang zu Trassen, aber auch zu Werkstatt- und Abstellkapazitäten sowie zu Flächen für den Fahrausweisvertrieb ganz entscheidend, und das nicht nur, wie derzeit im deutschen Netz üblich, Jahr für Jahr aufs Neue, sondern über einen längeren Zeitraum.



Marktanteile im eigenwirtschaftlichen Verkehr: Während der DB-Cargo-Anteil kontinuierlich zurückgeht...



... ist die Welt im SPFV aus DB-Sicht noch „in Ordnung“.



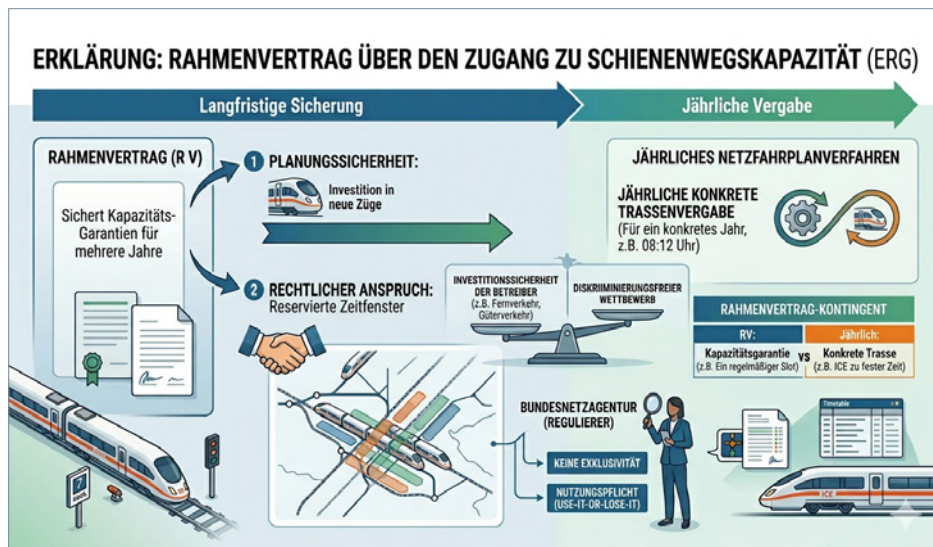
ITALO möchte ebenfalls mit Siemens-Velaro-Zügen – hier in einer Ausführung für die Türkei – auf dem deutschen Netz fahren.

Grafik: mofair / Die Güterbahnen 2025

Grafik: Bundesnetzagentur, Darstellung mofair

Foto: Siemens AG

Das Mittel der Wahl zumindest für die Trassen wären Rahmenverträge. Diese bietet die DB InfraGO aber seit 2017 nicht mehr an. Eine Wiedereinführung wurde seitdem mehrfach versucht, methodisch vermochten die Vorschläge der InfraGO jedoch nicht zu überzeugen. Allerdings wird es nach dem nunmehr ergangenen Beschluss der EU-Kapazitätsverordnung ab 2031 einen Rechtsanspruch auf Rahmenverträge geben. Die Vorarbeiten dafür müssen sofort beginnen.



Sind mittelfristig nach Meinung aller Beteiligten das Beste für mehr Ordnung auf dem Netz: Rahmenverträge.

Italo hat allerdings parallel zu diesem Strang eine Beschwerde gegen die aktuellen Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB), quasi die AGB der InfraGO, erhoben. Der Vorwurf lautet, dass diese Newcomer auf den Markt strukturell benachteiligen. Was im ersten Moment etwas vermessen klingen mag, hat bei genauerem Hinsehen viel für sich: So haben die Wettbewerbsbahnen schon immer moniert, dass die INB (früher: SNB, dann NBN) alles andere als kundenfreundlich formuliert sind und dass die Eingriffsrechte der Regulierungsbehörde deutlich hinter denen in anderen Netzwirtschaften zurückbleiben.

Nachdem die Rahmenverträge vermutlich erst 2031 kommen werden, gewinnt die Beschwerde auch nach der Einschätzung der Bundesnetzagentur nochmals an Gewicht. Daher hat sie den Verfahrensgegenstand entsprechend auf Serviceeinrichtungen und Vertriebs- und Loungeflächen an Bahnhöfen ausgeweitet.

Letztlich geht es um die Frage, was die geforderte „Nicht-diskriminierung“ bzw. „Gleichbehandlung“ beim Zugang eigentlich konkret bedeutet. Die verschiedenen Standpunkte wurden in der öffentlichen mündlichen Verhandlung bei der Bundesnetzagentur in Bonn am 22. Mai deutlich: DB InfraGO und DB Fernverkehr argumentierten einträchtig, dass „Gleichbehandlung“ eben genau das bedeutet: Für alle werden die Regeln formal absolut gleich angewendet – egal, ob sie ein ererbtes Quasi-Monopol und 95% Marktanteil haben, ob sie einige Jahre am Markt sind mit 2% oder ob sie den Markteintritt noch planen. Diese Sichtweise vermag nicht zu überzeugen.



Wieder einmal Schauplatz einer spannenden regulierungsrechtlichen Auseinandersetzung: Die Bundesnetzagentur in Bonn.



Wessen Nerven während der öffentlichen mündlichen Verhandlungen nach einem Glimmstengel verlangten, konnte sich an dem Hochleistungsaschenbecher vor der Tür erfreuen.

In anderen Ländern und anderen Netzwirtschaften dagegen hat es sich bewährt, „Gleichbehandlung“ unter Umständen als befristete Ungleichbehandlung ungleicher Ausgangspositionen zu interpretieren. Ähnliche Gedanken hat die Bundesnetzagentur sich zu eigen gemacht, indem sie u. a. einen „strukturierten Eingliederungsprozess“ ins Spiel brachte, der gemeinsam mit der Branche zu entwickeln und in die INB aufzunehmen wäre.

Allerdings ist dabei zu beachten, dass Unterstützungsmaßnahmen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen außer dem Incumbent stützen müssen. Eine solche Maßnahme kann eine „Eigenbelegungsquote“ sein, die die Anzahl der Trassen, die der Incumbent erhalten kann, nach oben deckelt, insbesondere auf überlasteten Schienenwegen und dort, wo beispielsweise wegen Baustellen so genannte „Verkehrsartenmixe“ festgelegt werden.

Derzeit ist offen, wie das Verfahren ausgeht; eine Entscheidung will die Bundesnetzagentur noch vor der Sommerpause fällen. Allerdings sollen sich neben den Verfahrensbeteiligten noch das Bundeskartellamt und die Monopolkommission äußern, sowie der Netzinfrastrukturbeirat der Bundesnetzagentur.

Bedenklich rund um dieses Verfahren ist die Kommunikation der InfraGO: Der Vorstandsvorsitzende Philipp Nagl meinte in einem Pressehintergrundgespräch einen Tag vor der Verhandlung, dass die Infrastruktur bereits jetzt „voll“ sei, dass sie also keinen weiteren Markteintritt vertragen könne. Damit schürt er vermutlich bewusst auch Bedenken im SPNV und SGV, mehr Wettbewerb im SPNV könne auf ihre Kosten gehen. Die DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla tat es ihm gleich.

In der Verhandlung selbst empfehlen InfraGO-Vertreter dem New Entrant Italo, es doch ruhig einmal auf „Kampfbestellungen“ ankommen zu lassen: Aufgrund des längeren Laufweges und das damit höheren Regelentgelts werde sich Italo gegen den SPNV durchsetzen. So gesehen gebe es keinen weiteren Regelungsbedarf.

Das ist zynisch. Vollends verrückt wird es, wenn sich die InfraGO im schriftlichen Verfahren zu der Aussage hinreißen lässt, dass Kapazität auf dem Netz „nicht durch Infrastruktur determiniert“ sei (!). Ist das Netz also doch nicht zu voll? Dann wäre es doch die Lösung, die Trassenzuweisung insgesamt anders als heute zu organisieren, dann hätten alle genügend Platz – und dann müsste die DB keine Stimmung gegen neue Markteintritte machen.

Das Gesetz in seiner majestätischen Gleichheit verbietet es Reichen wie Armen, unter Brücken zu schlafen, auf Straßen zu betteln und Brot zu stehlen.

Anatole France (1844–1924)

Anatole France wusste schon im 19. Jahrhundert, dass absolute Gleichbehandlung zu absolut unfairen Ergebnissen führt.

Grafik: mofair

Kommuniziert nach außen, dass nichts mehr aufs Netz geht: Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der DB InfraGO.

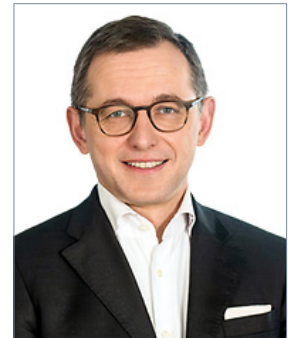


Foto: DB InfraGO AG / Oliver Lang



Foto: Horatius / CC BY-SA 3.0

Kapazitativ optimal ist es, schnelle und langsamere Züge in Grüppchen direkt hintereinander fahren zu lassen. Allerdings dürfte sich ein solches Vorgehen oft nicht mit Takten und Anschlussoptimierungen vertragen.

Liberalisierung des Fahrausweisvertriebs

EU-Kommission veröffentlicht „Passenger Package“

Für den Markterfolg eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ist nicht zuletzt der Fahrausweisevertrieb entscheidend. Da, wo ich mein Ticket auf einfache Weise bekomme, fahre ich auch. Im Nahverkehr ist das in Deutschland angesichts der vielen Verbünde und des weiteren Zusammenwachsens durch das Deutschlandticket kein Thema mehr.

Ganz anders im SPFV: Hier hat die DB Fernverkehr ihre dominante, aber leicht erodierende Marktposition im Frühjahr 2023 fast unbemerkt von der Öffentlichkeit wieder neu gefestigt, indem sie den digitalen Fahrausweisvertrieb und damit die Zuständigkeit für die Portale bahn.de und den DB Navigator von der DB Vertrieb GmbH übernommen hatte. (Nebenbei bemerkt: Die „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ sah vor, dass die genannten Portale an die neutrale und „gemeinwohlorientierte“ DB InfraGO übertragen werden sollten – nur hat man davon seit acht Monaten nichts mehr gehört.)

Passend zur neu entflammten Debatte über mehr Wettbewerb hat EU-Verkehrskommissar Apostolos Tzitzikostas am 13. Mai sein „Passenger Package“ vorgestellt, ein Bündel aus drei Legislativakten. Einer davon beschäftigt sich speziell mit dem Ticketing im Eisenbahnbereich.

Die wesentlichen beiden Neuerungen sind die Aufforderung an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit gewillten Vertriebspartnern in Verhandlungen über eine Vertriebspartnerschaft einzugehen, spätestens zwei Monate, nachdem ein solcher Wunsch an sie herangetragen worden ist. (Artikel 4 des Entwurfs, so genannte „sharing obligation“). Das bedeutet für Deutschland, dass die DB Fernverkehr ihre Ticketdaten – inklusive Auslastungs- und Yield-Management-Daten! – mit unabhängigen Ticketportalen und anderen Eisenbahnunternehmen, die Tickets verkaufen wollen, teilen muss.

Darüber hinaus werden dominierende Vertriebsportale aufgefordert, ihrerseits die Angebote aller Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies wünschen, auf ihrem Portal anzubieten. Auch dazu müssen Verhandlungen aufgenommen

Schon die Leitlinien der EU-Kommission von der Leyen II enthielt einen Auftrag, das Eisenbahnticketing anzugehen.



Grafik: EU-Kommission

Einfache Fahrt ▾

Adorf(Erzgeb)

Bessunger Straße, Darmstadt

Datum **Mo. 31. Aug., 08:30** >

Reisende, Fahrräder **1 Pers. | 2. Kl.** >

Optionen **Fahrradmitnahme** >

Schnellste Verbindungen anzeigen **Inaktiv** >

Was bedeutet das?

Suchen

Screenshot: mofair

Jede und jeder kennt ihn: den DB Navigator. Bundesverkehrsminister Schnieder wollte ihn laut „Agenda“ zur DB InfraGO gliedern, passiert ist seither: Nichts.



Foto: EU / Lukasz Kobus

EU-Reformkommissar Raffaele Fitto und Verkehrskommissar Apostolos Tzitzikostas bei der Vorstellung des Passenger Package.

werden (Artikel 5, „hosting obligation“). Die jeweiligen Dienste sollen nicht geschenkt sein, aber „fair, reasonable and non-discriminatory“ bepreist. Das bedeutet: Sonderkonditionen für Konzernschwestern bzw. interne Dienstleister sind künftig ausgeschlossen. Konkret bedeutet das, dass bahn.de und der DB Navigator künftig die Angebote von Wettbewerbsbahnen nicht nur anzeigen, sondern auch Tickets dafür anbieten und verkaufen müssen.

Die genannten Vorgaben richten sich jeweils an Portale bzw. Betreiber mit einem Marktanteil über 50 % (Artikel 6). Für die DB Fernverkehr und ihre Vertriebsportale dürfte dies noch eine Weile einschlägig sein. Und es ist absolut gerechtfertigt, denn die heutigen Quasi-Monopole sind historisch ererbt und mit viel Steuerzahlergeld entstanden.

Ein EU-Gesetzesvorhaben dauert seine Zeit, voraussichtlich mehrere Jahre, bis eine Einigung zwischen Kommission, Rat, Mitgliedsstaaten und Parlament erreicht sein wird. Ohne Zweifel gibt es noch viele Umsetzungsfragen zu klären. Dennoch ist der Vorschlag der EU-Kommission ein starkes Signal für mehr Wettbewerb im Vertrieb und damit indirekt auch für ein besseres Fahrtenangebot.



Nach der „Hosting obligation“ wäre der DB Navigator künftig verpflichtet, auch Tickets von Wettbewerbsbahnen zu verkaufen, unabhängig, in welchem Eigentum er dann steht.

Sklerose überwinden

Ein Deutschlandticket – und nicht sechzehn (oder mehr)

Schon länger nichts mehr von der größten Tarifrevolution, dem Deutschlandticket, gehört? Das heißt nicht, dass nichts passiert. Im Gegenteil: Die Branche arbeitet emsig daran, das Bekenntnis von Bund und Ländern bis (mindestens) 2030 umzusetzen. Beispielsweise gibt es mittlerweile eine Einigung über eine Rechenformel, mit der eine jährliche Anpassung des Ticketpreises an die allgemeine Kostenentwicklung festgelegt werden kann, ohne dass es jeweils eines politischen Beschlusses bedarf. Da Bund und Länder ihren Beitrag zum Mindereinnahmenausgleich auf jährlich je 1,5 Milliarden Euro begrenzt und nicht dynamisiert haben, wird die Preissteigerung jeweils etwas über der allgemeinen Inflationsrate liegen müssen.

Weiter in der Diskussion steht die Einnahmenaufteilung: Seit September 2025 werden die Einnahmen im Wesentlichen



D-TICKET

Kostet seit Januar 2026 zwar 63 Euro, und wird in den kommenden Jahren sicher auch nicht günstiger – ist aber immer noch deutlich günstiger als fast alle Abos, die es zuvor gab: Das Deutschlandticket.

über die Postleitzahlen der Abonnenten zugeschrieben – was für das 21. Jahrhundert einigermaßen anachronistisch anmutet. Es benachteiligt tendenziell den SPNV: Die Fahrgastmengensteigerungen durch das Deutschlandticket fanden und finden bisher vor allem bei Freizeitfahrten statt, die zu meist im SPNV getätigt werden. Die Abonnements werden aber weiter mehrheitlich bei den großen kommunalen Unternehmen abgeschlossen, mit denen die typischen Pendlerfahrten zur Arbeitsstelle und zurück unternommen werden.

Für die SPNV-Unternehmen bedeutet das im Extremfall, dass sie zwar deutlich mehr Fahrgäste haben, und damit alle Herausforderungen wie Verspätungen, aber keinen Cent zusätzlich aus der Einnahmenaufteilung. Das ist erkennbar nicht fair und muss durch eine zügige Umstellung auf eine nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung geändert werden. Diese sollte nach dem „Leipziger Modell“ ursprünglich in diesem Jahr (2026) kommen; derzeit sieht es allerdings eher nach 2030 aus.

Eine weitere Herausforderung ist die Umstellung des Deutschlandtickets auf ein echtes, bundesweit einheitliches Tarifprodukt. Derzeit beantragt noch jeder Tarifverbund und, in den „verbundfreien Räumen“, jedes Verkehrsunternehmen das Deutschlandticket als eigenes Produkt bei seiner zuständigen Tarifgenehmigungsbehörde. Ein irrsinniger Aufwand und eine überbordende Bürokratie, die den Fahrgästen keinen wie auch immer gearteten Mehrwert bringt. Im Gegenteil: Eher besteht die Gefahr, dass die Tarifanträge eben doch nicht einheitlich sind und es im Detail viele verschiedene Deutschland-Tickets mit leicht unterschiedlichen Produkteigenschaften gibt.

Die Branche ist sich einig, dass dieser absurde Zustand nicht länger anhalten sollte, nur: Wer kann etwas tun? Die 16 Bundesländer haben selbst Sorge, dass sie sich nicht auf einen für alle verbindlichen Staatsvertrag einigen könnten. Und der Bund sieht sich nicht zuständig und könnte die Länder verfassungsrechtlich nicht auf ein einheitliches Produkt verpflichten. Der Gordische Tarifknoten wartet noch auf Alexander den Großen.

Verkehrs- und Tarifverbände in Deutschland



Grafik: TUBS / CC-BY-SA 3.0; Maximilian Dörbbecker (Chumwa), NJ Giggle / CC-BY-SA 4.0

Noch muss jeder einzelne Tarifverbund, teilweise jedes einzelne Verkehrsunternehmen bei seiner jeweiligen Tarifgenehmigungsbehörde einen Tarifantrag für das Deutschlandticket stellen – obwohl dieses doch deutschlandweit gelten soll.



Illustration: mofair mit Google Gemini

Die Branche wartet noch auf den Alexander, der den Gordischen Tarifknoten durchschlägt.

Koordinierende Stelle für ETCS eingesetzt ...

... aber wesentliche Fragen ungelöst

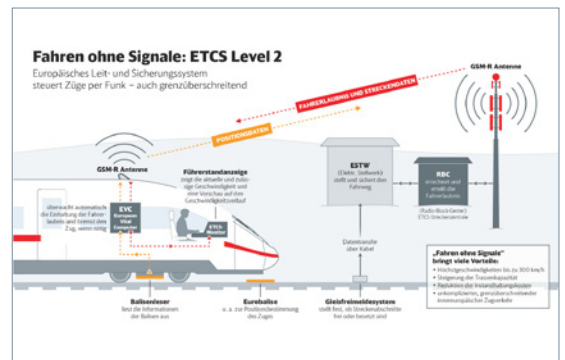
In den vergangenen Jahren standen für die Digitalisierung der Schiene immer genau so viele Haushaltsmittel zur Verfügung, dass es zum Sterben zu viel und zum Leben zu wenig war. Hoffnungsfrohe Szenarien wurden jährlich entwickelt, im Verlauf der Haushaltsdebatte jedoch bis zur Unkenntlichkeit zusammengestrichen.

Das hat sich seit dem vergangenen Jahr geändert: Für die unmittelbar vor uns liegenden Jahre ist die Mittelausstattung gut. Nur fehlt jetzt ein konsistenter Plan. Nachdem die InfraGO im Frühjahr 2024 ein neues Rolloutszenario entwickelt hatte, kassierte sie es selbst im Sommer desselben Jahres wieder ein; und seitdem wartet die Branche, wie es weitergehen soll.

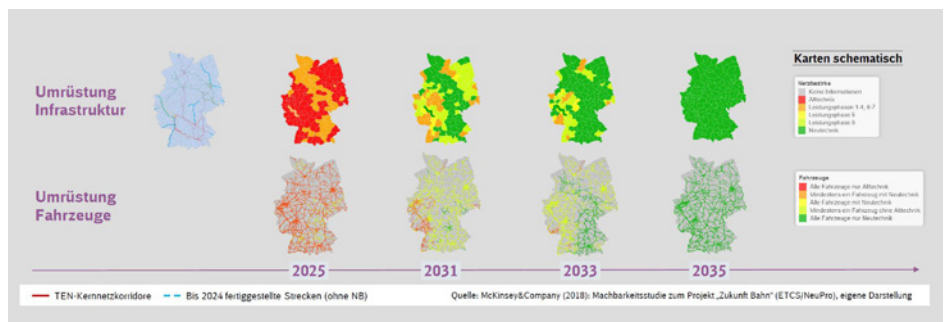
Währenddessen „muss“ das Geld für die Ausrüstung der ortsfesten Infrastruktur mit ETCS-Komponenten und der On-Board-Units (OBU) in den Schienenfahrzeugen ausgegeben werden. Eine Förderrichtlinie ist in Zusammenarbeit mit der Branche erstellt worden und wartet derzeit im Bundesfinanzministerium auf ihre Freigabe.

Jahrelang hatte die Branche auf eine koordinierende Stelle gedrängt. Sie soll unter anderem dafür sorgen, dass die Fahrzeugumrüstung mit OBU in einer sinnvollen Reihenfolge geschieht, dass auch halterübergreifend so genannte „First-of-Class“- (FoC)-Umrüstungsfälle definiert werden. Diese sind besonders zeit- und kostenaufwändig, weswegen es essenziell ist, ihre Zahl möglichst gering zu halten.

Leider hatte sich das Bundesverkehrsministerium in dieser Zeit der Vorarbeiten immer sehr bedeckt gehalten, was eine Mitwirkung an einer koordinierenden Stelle angeht. Dabei



ETCS ist der neue, europäische Standard der Leit- und Sicherungstechnik, der ortsfeste Signalisierung überflüssig macht, und mit dem neuen Zugfunkstandard FRMCS auch engere Blockteilungen und damit eine bessere Kapazitätsausnutzung des Netzes ermöglicht.



Es war einmal ein Rolloutplan, hier der von Ende 2020. Damals war man frohen Mutes, bis 2035 fertigzuwerden. Leider fehlte das nötige Geld – heute fehlt der Plan.



Besonders die FoC-Umrüstung erzeugt hohen zeitlichen und finanziellen Aufwand. Hier ein Zug, der im Digitalen Knoten Stuttgart fahren soll.

war diese von Anfang an angesichts der Milliardenbeträge, die die ETCS-Ausrüstung an öffentlichen Mitteln kostet, schon aus Steuerzahlendensicht alternativlos.

Plötzlich aber konnte es dem BMV gar nicht schnell genug gehen: Unter Außerachtlassung aller in den vergangenen Jahren geleisteten Vorarbeiten hob es Mitte April 2026 eine koordinierende Stelle in Form einer „Programmorganisation“ aus der Taufe. Die Leitung dieses Gebildes übertrug das BMV seinem Berater PD.

Die technische Expertise hat PD aber – auch nach eigenem Bekunden – nicht. Diese wird nun von Kollegen bereitgestellt, die bei der InfraGO beschäftigt sind und aus Geldern der noch abzuschließenden „LV InfraGO“ vergütet werden. Das wollte nun niemand in der Branche, denn so steht die Unabhängigkeit der koordinierenden Stelle von Anfang an in Frage.

Dass diese Sorge nicht nur rein theoretisch ist, zeigt auch die Uneinigkeit über den genauen Aufgabenbereich der koordinierenden Stelle. Die Branchenverbände hatten immer darauf gepocht, dass diese die Möglichkeit haben muss, den Rolloutplan der InfraGO zu beeinflussen. Dieses ist vor allem deshalb wichtig, um den Vergabekalender der SPNV-Aufgabenträger und den ETCS-Rollout an der Strecke so weit wie möglich zu synchronisieren. Je weniger SPNV-Fahrzeuge in laufenden Verkehrsverträgen umgerüstet werden müssen, desto finanziell günstiger und betrieblich friktionsfreier kann die Umstellung gelingen.

Nun aber droht ein Szenario, in dem sich die InfraGO wieder einmal selbst optimiert, aber die SPNV-Aufgabenträger und mit ihnen die Länder die Mehrkosten tragen müssen. Und erneut haben BMV und InfraGO die deutlich geäußerten Bedenken der Branche in den Wind geschlagen. Es bleibt zu hoffen, dass die koordinierende Stelle diese Hypothek im Verlauf ihrer Arbeit wieder abtragen kann.



Foto: Bundesrechnungshof

Auch der Bundesrechnungshof wird eher früher als später wissen wollen, was mit den Fördermilliarden für die ETCS-Umrüstung genau geschieht. Und deshalb muss sich das Bundesverkehrsministerium intensiv einbringen.



Logo: PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH

Derzeit die Allzweckwaffe des Bundesverkehrsministeriums: Nach der „Taskforce“ muss der Berater PD nun auch die Koordinierungsstelle betreuen.

Italo neues ordentliches Mitglied In eigener Sache



Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA („Italo“) ist Europas erster privater Hochgeschwindigkeits-Personenbahnbetreiber und seit 2012 auf dem italienischen Markt tätig. In etwas mehr als zehn Jahren ist Italo auf rund 1.500 Mitarbeitende angewachsen, hat einen Marktanteil von 40 % am italienischen Fernverkehrsmarkt erreicht sowie eine Flotte von 51 Zügen aufgebaut, die im gesamten italienischen Netz verkehren; ab 2027 ist die Auslieferung von zwölf weiteren Zügen geplant.

Vermutlich wird Italo nicht unter diesem Namen in Deutschland antreten. Den Schriftzug kann man sich dennoch schon mal merken.

Das Unternehmen bietet derzeit 120 tägliche Verbindungen an, was 29 Millionen Zugkilometern pro Jahr entspricht, befördert jährlich 25 Millionen Fahrgäste und verbindet 62 Bahnhöfe sowie 54 Städte in Italien. Diese Ergebnisse sind nicht nur auf die Qualität und Innovation des eingesetzten Rollmaterials zurückzuführen, sondern auch auf eine multi-segmentierte, multikanale Marktpositionierung sowie einen starken Fokus auf Details und Servicequalität, die zu prägenden Merkmalen des Unternehmens geworden sind.

Aufbauend auf diesem Wachstumskurs ist Italo nun bereit, eine neue Phase der internationalen Expansion einzuleiten – mit dem Ziel, seine Erfahrung und sein Betriebsmodell ab 2028 nach Deutschland zu bringen.



Foto und Logo: NTV

Noch sind die Italo-Hochgeschwindigkeitszüge nur in Italien unterwegs – das aber sehr erfolgreich.

16. Deutscher Nahverkehrstag

Branchentreff steht an

Unter dem Motto „30 Jahre Regionalisierung. Nah gedacht, weit gekommen?“ trifft sich die Nahverkehrsbranche vom 23. bis zum 25. Juni in Koblenz. Etwa 1000 Teilnehmende tauschen sich in Diskussionen und beim Netzwerken aus. In über 150 Fachvorträgen kann man sich auf den aktuellen Stand bringen lassen.

mofair wird gemeinsam mit seinen ordentlichen und Fördermitgliedern erneut einen eigenen Messestand in den Rhein-Mosel-Stand beschicken. Wir freuen uns sehr, wenn Sie bei uns am Stand A19 vorbeischauen! Darüber bieten wir zwei Fachvorträge zu den Themen Trassenpreisreform und Kapazität auf dem Netz an.

Informationen zum Nahverkehrstag, zu Programm und zur Anmeldung finden Sie unter: www.deutschernahverkehrstag.de.

► 16. Deutscher Nahverkehrstag

30 Jahre Regionalisierung
Nah gedacht,
weit gekommen?

Jetzt anmelden unter:
www.deutschernahverkehrstag.de

► 23. bis 25.
Juni 2026
Rhein-Mosel-Halle
in Koblenz

Deutscher
Nahverkehrstag

► Wir sind offizieller Partner des #DNT2026

Als mofair sind wir wieder dabei, mit Stand und zwei Vorträgen.

Grafik: DNV7

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.

