

DIE AKTUELLEN THEMEN

Trassenpreise – und kein Ende • Note ungenügend • LV InfraGo soll es (alles?) richten • Wie weiter nach der „General“sanierung? • Was sonst noch Geld kosten kann • Mogelpackung „Sofortprogramm Kundeninformation“ • Europa legt vor, nun muss Deutschland liefern

Trassenpreise – und kein Ende

Aufgabenträger ziehen vor Gericht – weil das BMV sich nicht rührt

„Babylon Berlin“ und „City of Blood“ sind nichts dagegen: Das Drama um die Entwicklung der Trassenpreise ist Dauerthema im „Weichen stellen“ – und mindestens eine Neuigkeit gibt es alle Vierteljahre sicher zu berichten, meistens mehr, und selten Gutes. War es vor wenigen Monaten das gar nicht so überraschende Urteil des Europäischen Gerichtshofs, mit dem die sogenannte „Trassenpreisbremse“ für unionsrechtswidrig erkannt wurde, sind es nun gleich mehrere „Meilensteine“. Sie prägten die Gespräche auf dem mofair-Sommerfest am 9. Juli.

Auf Grundlage des EuGH-Urteils hat sich die Bundesnetzagentur daran gemacht, drei Trassenpreissysteme (TPS) für die Jahre 2025, 2026 und 2027 kurz hintereinander zu bescheiden. Den Anfang machte das TPS 2026 (BK10-26-0047_E) – so dass es bereits ab Juli 2026 angewendet werden konnte. So soll das Volumen, das zwischen den Verkehrsarten SPNV



Illustration: mofair / ChatGPT

Wäre die Debatte um die Trassenpreise eine Streamingserie, würde sie ungefähr so beworben werden.



In dieser Reihenfolge will die Bundesnetzagentur die TPS der drei Jahre (neu) bescheiden.

Grafik: mofair

auf der einen Seite und den eigenwirtschaftlichen Verkehrsarten SPNV und SGV auf der anderen Seite umverteilt werden muss nicht noch weiter anwachsen.

Darauf folgen soll ein Bescheid für das TPS 2027 – damit ab dem neuen Fahrplanjahr von vornherein der „richtige“ Trassenpreis berechnet wird. Am Ende der Reihe stünde die Neubeschreibung für das Jahr 2025 – dieses muss ohnehin komplett korrigiert werden.

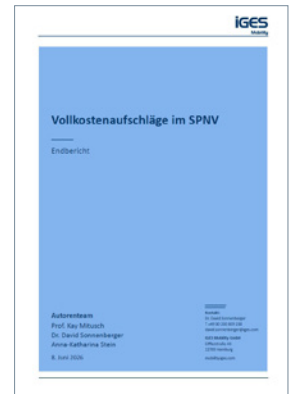
Die Neubeschreibung für 2026 (und vermutlich auch 2025) wird im Wesentlichen auf Basis der Empfehlungen des IGES-Instituts erfolgen. Da der EuGH eine Deckelung des SPNV-Trassenpreises per Gesetz für rechtswidrig erkannt hat, es aber gleichzeitig fast ausgeschlossen ist, mit einer einheitlichen wirtschaftswissenschaftlichen Methodik die „Markttragfähigkeit“ der Trassenpreise für die verschiedenen Verkehrsarten zu ermitteln, wählte dieses Gutachten einen Kompromiss.

Der Anteil am Gesamtvolumen der Trassengeldeinnahmen, den der SPNV im Jahr 2017, dem letzten Jahr vor der erstmaligen Anwendung der Trassenpreisbremse, getragen hat, lag damals bei gut 70 %. Das war etwas mehr als der Anteil, den der SPNV an der Menge der Trassenkilometer ausmachte. Dies wurde als für alle Seiten akzeptabel und damit als „markttragfähig“ interpretiert. IGES schlägt nun vor, diesen Anteil über die Jahre konstant zu halten. Daraus ergeben sich für die Jahre 2025 und 2026 jeweils gegenüber den früheren Bescheiden ca. 400 Millionen Euro zusätzlich an Trassengebühren für den SPNV, während die beiden anderen Verkehrsarten um denselben Betrag spiegelbildlich entlastet werden – wofür sie bisher erhaltene Trassenpreisförderungen zumindest anteilig wieder an den Bund zurückzahlen müssen; das nur nebenbei erwähnt.

400 Mio. Euro sind bei den SPNV-Aufgabenträger resp. den Ländern schlicht nicht vorhanden, jedenfalls nicht nachhaltig. Abbestellungen in Größenordnungen von zehn bis zu zwanzig Prozent können die Folge sein, je nachdem, wie hoch die Remanenzkosten der EVU jeweils sind – Personal, Fahrzeuge und auch Overheadkosten verschwinden nicht, wenn weniger Züge gefahren werden.

Der Bundesverband Schienennahverkehr (BSN), der Verband der Aufgabenträger, der genauso wie seine Mitglieder selbst nicht klagebefugt ist, hat aus diesem Grund ein gemeinsames gerichtliches Vorgehen von fast 50 Eisenbahnverkehrsunternehmen des SPNV gegen den TPS-Bescheid der Bundesnetzagentur für 2026 eingeleitet. Er begründet dies mit

Hier das Gutachten des IGES-Instituts, auf dessen Grundlage das TPS 2025 neu beschieden werden.



Grafik: IGES-Institut

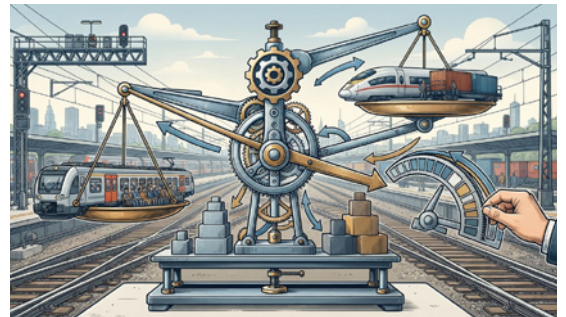


Illustration: mofair / Google Gemini

Die Frage ist, wie man die Markttragfähigkeit von eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren überhaupt gegeneinander abwägen kann.



Foto: mofair / Heidi Scherm

Einer der Wortführer der Länder ist der Brandenburgische Infrastrukturminister Robert Crumbach (SPD), hier beim mofair-Sommerfest am 9. Juli in Berlin.

Vertrauensschutz. Aufgabenträger und Länder hätten auf die EU-Rechts-Konformität der immerhin seit zehn Jahren angewendeten Trassenpreisbremse vertrauen dürfen. Er sieht zudem eine Reihe von Rechtsfehlern. Der Streit liegt nun vor dem zuständigen Verwaltungsgericht Köln.

Aber nicht nur für 2026 (und 2025) sind die Preise unklar, für 2027 ebenfalls. Im Juni hatte die Bundesnetzagentur die „Obergrenze der Gesamtkosten“ (OGK) festgelegt, gewissermaßen die Gesamtsumme der „geplanten“ Einnahmen, die die InfraGO mit dem TPS 2027 erzielen darf. Sie lag um satte 200 Mio. Euro niedriger, als die InfraGO beantragt hatte. Dies nutzte die „gemeinwohlorientierte“ DB-Gesellschaft für eine weitere Klage beim Verwaltungsgericht Köln.

Erst auf dringende Aufforderung seitens der Bundesnetzagentur stellte die InfraGO einen konkreten Antrag für das TPS 2027. Zur Erinnerung: In einem normalen Jahr stehen die Preise bis März fest, die ab dem Fahrplanwechsel im Dezember gelten. Bei ihrem Antrag scherte sich die InfraGO aber nicht um die OGK-Entscheidung der BNetzA, sondern legt ihren „eigenen“ Wert (knapp 7,7 statt 7,4 Mrd. Euro) zugrunde. Würde der Antrag so genehmigt, stiegen die Trassenpreise um *weitere* 7,7 % im SPNV (es gibt ja keine Trassenpreisbremse mehr!), im SPfV um 5,3 % und im SGV um 12,7 %.

Mit einem Wort: Es herrscht totale Unklarheit. Niemand in der Branche kann derzeit vernünftig kalkulieren.

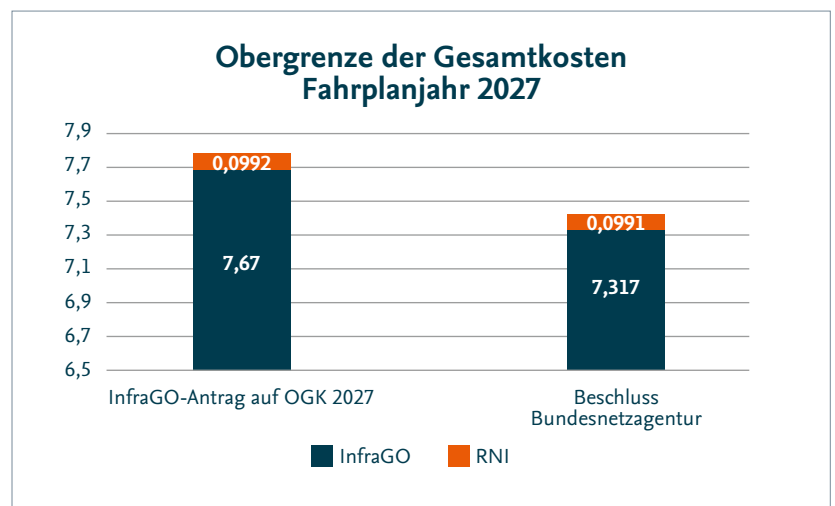
Man fragt sich, was das zuständige Bundesverkehrsministerium macht? Tatsächlich hat es sich von der Festlegung des Koalitionsvertrags, die Trassenpreise zu reformieren – mit dem Ziel, sie zu senken –, verabschiedet. Man versucht stattdessen, über die in der LV InfraGO zu verankernden Instandhaltungszuschüsse den Anstieg der Preise wenigstens etwas zu dämpfen und übt sich in etwas „Vollkostenkosmetik“. Von einer Reform, die den Namen verdient, sind wir weiter entfernt denn je. Das BMV lässt den notwendigen Gestaltungsanspruch vermissen, aber auch die Länder zeigen wenig Interesse an einer Einigung, die Planbarkeit bringen würde.

**Bundesverband
SchienenNahverkehr**
Wir gestalten Mobilität.



Logo: BSN

Da sie nicht direkte „Gebührenschildner“ sind, sind weder die Länder noch die SPNV-Aufgabenträger direkt gegen den neuen BNetzA-Bescheid für das TPS 2026 klageberechtigt. Der BSN verpflichtet die Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Klage und koordiniert die Verfahren.



Grafik: mofair

Die InfraGO und ihre Tochter RNI hatten eine deutlich höhere Kostenobergrenze für das kommende Jahr beantragt.

Derzeit weiß niemand, wie sich die Trassenpreise entwickeln werden, weder für 2027, noch für die Jahre danach.



Note ungenügend

Zweite Zwischenbilanz zur „Gemeinwohlorientierung“ der InfraGO

Auf einer Veranstaltung am 9. September zogen der Fahrgastverband PRO BAHN, mofair und DIE GÜTERBAHNEN nach 2024 ein zweites Zwischenfazit zur Leistung der „gemeinwohlorientierten“ DB InfraGO AG.

Zuvor hatten mofair und die GÜTERBAHNEN ihre Mitglieds- und weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen nach ihrer Einschätzung der Leistungsfähigkeit der DB InfraGO befragt. Das Ergebnis der Umfrage ist ernüchternd: Von 36 antwortenden Unternehmen war lediglich eines der Auffassung, die *Betriebsqualität* habe sich seit der Gründung der DB InfraGO verbessert; dagegen bewerteten *alle* antwortenden Unternehmen des Güterverkehrs die Betriebsqualität als schlechter; und nur wenige Unternehmen des Personenverkehrs halten sie wenigstens für unverändert.

Zwei Drittel der Unternehmen gaben an, dass sich die *Kapazität im Netz* verringert habe. Nur jedes zehnte Unternehmen hält das *Preis-Leistungs-Verhältnis* bei den Trassenpreisen für zufriedenstellend, aber zwei Drittel für sehr schlecht. Das ist gegenüber der Zeit vor der Fusion 2024 von DB Netz und DB Station&Service eine deutliche Verschlechterung; damals sprach zumindest ein gutes Drittel der Unternehmen von einem zufriedenstellenden Preis-Leistungs-Verhältnis.

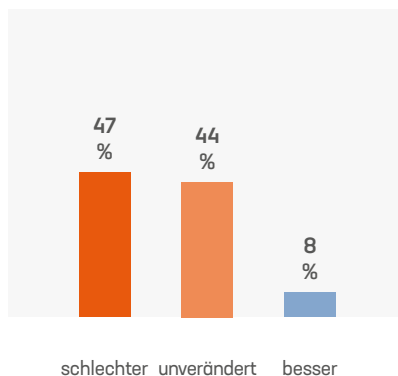
Auch bei der *Kundenorientierung* kommt nur jedes zehnte Unternehmen (im Personenverkehr nur eines!) zu dem Ergebnis, dass sich Kundenorientierung des bundeseigenen Infrastrukturbetreibers im Vergleich zur Zeit vor InfraGO-Gründung verbessert habe.



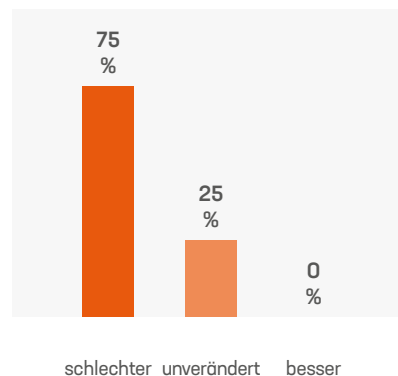
Foto: mofair / Heidi Scherm

Sagte deutlich, dass es keine Trassenpreisreform geben werde und dass die Folgen des Wegfalls der Trassenpreisbremse nicht durch zusätzliche Regionalisierungsmittel aufgefangen werden: PStS Ulrich Lange bei der gemeinsamen Veranstaltung von den GÜTERBAHNEN, mofair und ProBahn am 9. September in Berlin.

Einschätzung zu Kundenorientierung ...



... und Baustellenmanagement der InfraGO



Personen- & Güterverkehr (n= 36)

Nur sehr wenige Unternehmen sehen bei der Kundenorientierung der InfraGO im Vergleich zur Zeit vor 2024 eine Verbesserung. Kein einziges Unternehmen sieht eine Verbesserung beim – ohnehin schon immer schlecht bewerteten – Baustellenmanagement der InfraGO.

Grafik: mofair / GÜTERBAHNEN

Besonders verheerend ist das Echo rund um das Thema Bauen im Netz. Kein einziges der befragten Unternehmen erkennt eine Verbesserung der *Baustellenkommunikation*. Drei Viertel stellen für die vergangenen gut zwei Jahre jedoch eine abermalige Verschlechterung fest. Auch die *Planbarkeit und Verlässlichkeit von Baustellen* werden entweder als „schlecht“ (44 %) oder gar als „sehr schlecht“ (50 %) bewertet.

Insgesamt ist kein Unternehmen der Auffassung, dass sich die Performance der bundeseigenen Infrastrukturgesellschaft seit 2024 verbessert hat. Mehr als drei Viertel bewerten die Entwicklung als eine weitere Verschlechterung. Besonders deutlich zeigt sich dieses Bild im Güterverkehr, wo nahezu alle antwortenden Unternehmen diese Einschätzung teilen.

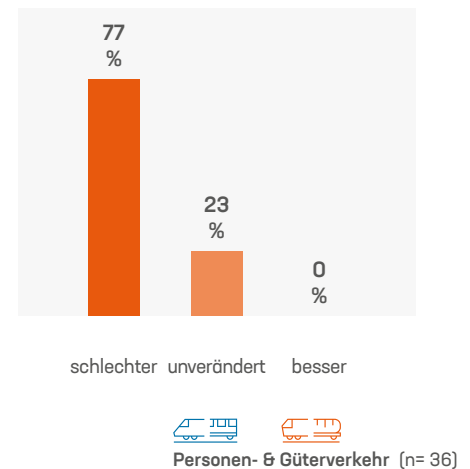
Die wachsende Unzufriedenheit der Netznutzer zeigt sich auch in der Entwicklung der Beschwerdeverfahren bei der Bundesnetzagentur. Deren Zahl ist in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen – obwohl ein solches Verfahren mit erheblichem Aufwand verbunden ist: Eine Beschwerde muss begründet und im Falle eines formalen Beschlusskammerverfahrens auch weiter betreut werden, während die alltägliche Arbeit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Pause kennt. Waren es 2024 gut zehn Verfahren, verdoppelte sich der Wert auf über zwanzig im Folgejahr 2025. 2026 ist dieser Wert schon nach acht Monaten wieder erreicht.

Gleichzeitig werden viele für die Zukunft des Verkehrsträgers Schiene wesentliche Fragen zunehmend vor dem Verwaltungsgericht Köln und ggf. anschließend vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig geführt. Wie berichtet hat die DB InfraGO kürzlich die Entscheidung der Bundesnetzagentur zur Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) 2027 angegriffen: Sie möchte durchsetzen, dass sie noch mehr Kosten, konkret 230 Millionen Euro, in die Trassenpreise für das anstehende Fahrplanjahr 2027 einrechnen kann.

Auch die für die Zukunft des Wettbewerbs im Schienenpersonenverkehr (SPFV) wesentliche Entscheidung im „Italo-Verfahren“ (BK10-26-0011_Z) greift die DB InfraGO an. Sie leistet damit, willentlich oder unwillentlich, ihrer Konzernschwester DB Fernverkehr Schützenhilfe, da diese bei der Umsetzung des BNetzA-Beschlusses künftig einige Trassen an Wettbewerbsbahnen abtreten müsste. Aufsichtsratsvorsitzende der DB InfraGO ist Evelyn Palla, die sich als Vorstandsvorsitzende der DB AG große Sorgen um die wirtschaftliche Zukunft der DB Fernverkehr machen muss.

Auch wenn die genaue Zählung angesichts der unterschiedlichen „Schwere“ der Verfahren nicht trivial ist: Die Zahl der Gerichtsverfahren, die die bundeseigene Schieneninfrastruktur-

Bewertung der Gesamtperformance der InfraGO



Grafik: mofair / GÜTERBAHNEN

... und die Gesamtbewertung fällt genau so verheerend aus.



Foto: Bundesverwaltungsgericht

Wenn politisch zu entscheidende Fragen immer häufiger vor Gericht landen – hier das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig als Revisionsinstanz in Eisenbahnregulierungsfragen – stellt das der Bahnpolitik ein schlechtes Zeugnis aus.

gesellschaft DB InfraGO gegen Entscheidungen einer obersten Bundesbehörde (der Bundesnetzagentur) angestrengt hat, ist nicht gesunken, sondern mindestens konstant geblieben. Ausweislich einer Auskunft des BMV sind seit dem 1. Januar 2024 allein dafür ca. eine Million Euro an Kosten angefallen (im Link S. 60) – Gelder, die besser in ein funktionierendes Schienennetz investiert wären.

Die DB InfraGO ist mittelbar ein bundeseigenes Unternehmen. Deshalb liegt die Verantwortung für klare Ziele und eine wirksame Kontrolle nicht allein beim Unternehmen selbst, sondern auch bei seinem Eigentümer. Weiter verlässt sich das Bundesverkehrsministerium auf die wiederholte Zusicherung der DB AG, im integrierten Konzern werde es mit neuer Unternehmensführung und neuen Werbebotschaften inklusive neuer Corporate Identity schon besser werden. Neue Steuerungskonzepte, eine wirksame Revision der „Generalsanierungen“ oder die lange geforderte Trassenpreisreform liefert das Bundesverkehrsministerium bisher nicht. Für mehr Wettbewerb im Fernverkehr gibt es seit 30 Jahren kein Konzept.

Eisenbahnverkehrsunternehmen als unmittelbare Netznutzer verzweifeln dagegen zunehmend am alltäglichen Chaos aus Langsamfahrstellen, schlecht gemanagten Baustellen, nicht oder unzureichend vorhandenen Umleiterkapazitäten, daraus resultierender Unpünktlichkeit und Ausfällen sowie mangelnder Zuverlässigkeit. Fahrgäste zahlen die Rechnung mit wochenlangem Ersatzverkehr ohne Vorwarnung, gestrichenen Halten und verpassten Anschlüssen. Die Trassen- und Stationspreise steigen trotz desaströser Qualität stetig weiter.



Foto: mofair / Google Gemini

Ungefähr diesen Koffer voller Geld – eine Million Euro – hat die InfraGO, ein indirektes Bundesunternehmen, seit ihrer Gründung vor knapp drei Jahren für Prozesse gegen die Bundesnetzagentur, eine oberste Bundesbehörde, ausgegeben.

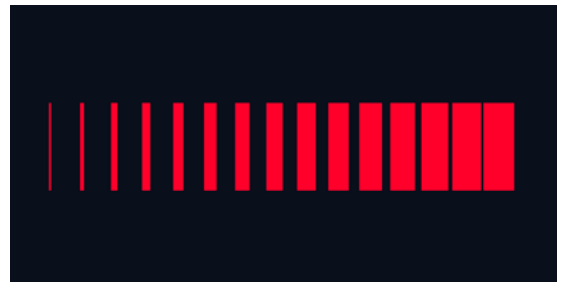


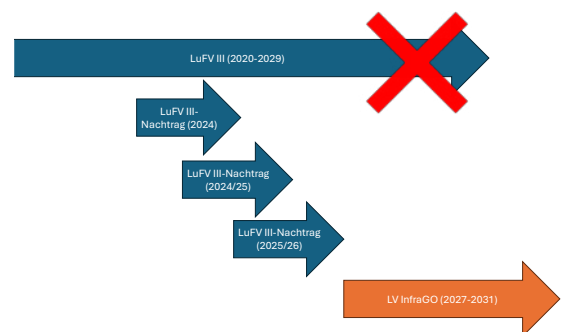
Illustration: Deutsche Bahn AG

Sicher auch nicht ganz billig, dafür noch rechtzeitig zur INNOTRANS eingeführt: Das neue Corporate Design der DB. Hier die „konstante Bewegung“. Spötter nennen sie „Bremsspur“.

LV InfraGo soll es (alles?) richten Riskantes Spiel des BMV

Schon häufiger war hier die Rede von der (vermeintlichen?) Untätigkeit des Bundesverkehrsministeriums (BMV) oder seinen Ablenkungsmanövern, etwa indem neue „Anreizmechanismen“ innerhalb des Trassenpreissystems in die Debatte geworfen werden, um nicht über eine grundlegende Trassenpreisreform diskutieren zu müssen.

Die „Leistungsvereinbarung InfraGO“ (LV InfraGO) soll nun aber aus Sicht des BMV offenbar ALLES richten. Die Nachfolgerin der LuFV III ist eigentlich längst überfällig, und sollte



Grafik: mofair

Nach drei jeweils hektisch verhandelten LuFV-III-Nachträgen soll die auf fünf Jahre befristete LV InfraGO an deren Stelle treten.

schon vor zwei Jahren gekommen sein. Sie sollte passend im Jahr nach der Verschmelzung der DB Station&Service auf die DB Netz zur neuen, nach eigenem Bekunden gemeinwohlorientierten DB InfraGO im Jahr 2025 greifen. Konzeptionell war man aber längst nicht so weit, und stattdessen gab es dreimal hektisch eine Nachtragsvereinbarung zur LuFV III für je ein Jahr. Diese ist zwar an sich bis 2029 befristet, aber ihre ursprüngliche Dotierung war bei weitem nicht ausreichend.

Für die neue LV InfraGO gibt es ein neues Verhandlungsverfahren: Das BMV fragte im März zwei Angebote bei der InfraGO ab: eines, das mit den finanziellen Ressourcen der Mittelfristplanung auskommt, und ein erweitertes. Diese Angebote werden derzeit verhandelt. Zwischenzeitlich sind aber neue Anforderungen des BMV hinzugetreten. Inzwischen muss man den Eindruck gewinnen, dass die LV InfraGO eigentlich alles machen soll außer belegten Broten:

Sie soll den Netzerhalt, den klassischen Regelungsinhalt der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen, regeln. Indirekt ist dabei auch zu klären, wie sie mit dem ebenfalls seit zwei Jahren angekündigten Infraplan verzahnt wird. Dabei ist zu beachten, dass die LV InfraGO auf einen konkreten Fünfjahreszeitraum bezogen ist, während der Infraplan zwar ebenfalls einen Zeitraum von fünf Jahren umfassen soll, aber revolvierend jährlich fortgeschrieben werden soll. Das passt erstmal nicht zusammen. Und da der Infraplan auch Aus- und Neubau umfassen soll, gibt es auch hier Querbezüge, die zu klären sind.

Die LV InfraGO soll nun aufgrund des dringenden Bedarfs auch die Neuausrichtung der General-/Korridor-/Streckensanierung beinhalten. Derzeit ist offen, ob diese Neuausrichtung überhaupt so schnell bis zur Parlamentsbefassung der LV InfraGO bis spätestens November 2026 geleistet werden kann, zumal die Branche bisher überhaupt nicht einbezogen worden ist.

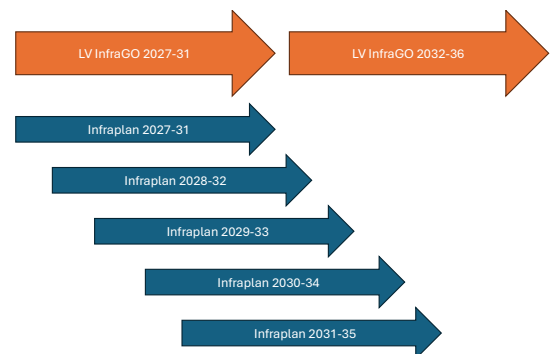
Auch die Digitalisierungsstrategie muss über die LV InfraGO in Geld gefasst werden. Diese Strategie liegt bisher nicht vor. Über die Frage, welche „vorfristigen“ ETCS-only-Strecken es vor 2031 überhaupt geben kann, gibt es erhebliche Meinungsunterschiede, die ebenfalls nicht so schnell aus der Welt geschafft werden können.

Und schließlich hat das BMV die fixe Idee, die Schwankungen der Trassenpreise über die Höhe der seit der Novelle des Bundesschienenwegausbaugesetzes (BSWAG) möglichen Instandhaltungszuschüsse abzufedern. Damit will sie eine echte Trassenpreisreform unbedingt verhindern. Nur: Die fiskalischen Zwänge, die der Hauptgrund für diese Ablehnung



Foto: Silar / CC BY-SA 3.0

Die LV InfraGO soll nach dem Willen des BMV alles machen – außer belegten Broten.



Grafik: mofair

Passen bisher nicht zusammen: LV InfraGO mit einem starren Fünfjahreshorizont und der Infraplan, der jährlich revolvierend für jeweils fünf Jahre erstellt werden soll.

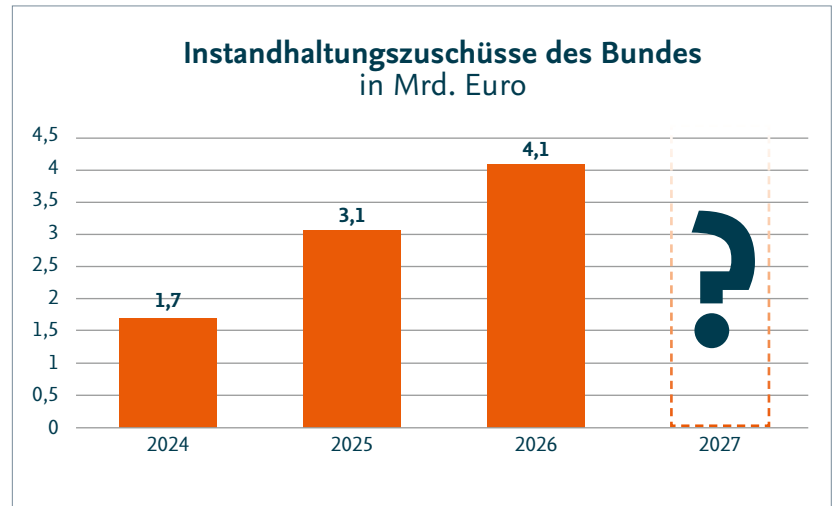


Foto: F. Hoffmann / CC BY-SA 3.0 de

Hierhin soll nach dem Willen der InfraGO schon bis 2031 eine ETCS-only-Strecke führen: Bahnhof Dannenberg-Ost in Niedersachsen.

einer Reform ist, sind weiter in der Welt. Im laufenden Jahr erhält die InfraGO etwa 4 Milliarden Euro an Instandhaltungszuschüssen; ob der Wert für 2027 auf diesem Niveau gehalten werden kann, ist offen. In den Folgejahren aber wird er auf jeden Fall sinken. Berechenbar oder wenigstens: grob planbar ist das alles nicht.

Das größte Problem ist aber: InfraGO und BMV machen das alles unter sich aus. Die Expertise der Branche wird nicht abgefragt. Und auch das Parlament kann mit dieser Vorgehensweise nicht zufrieden sein: Vermutlich bekommen die Abgeordneten des Verkehrs- und des Haushaltsausschusses auf den allerletzten Metern einen zwar sehr umfangreichen, aber kaum wirklich durchschaubaren Vereinbarungsentwurf, den sie dann innerhalb weniger Tage absegnen müssen.



Seit der BSWAG-Novelle erst darf der Bund auch Instandhaltungsaufwendungen fördern. Wie hoch der Wert für 2027 sein wird, ist derzeit noch offen. Für die Folgejahre gilt dies umso mehr.

Wie weiter nach der „General“sanierung? Netzsanierung muss sein, aber nicht so!

Das Konzept der „Generalsanierungen“ auf den Hauptstrecken der DB InfraGO, 2022 als Power-Point-Vortrag in der Strategieabteilung der Deutschen Bahn erdacht, ist unter Beschuss: Zeitpläne wurden erheblich überzogen, Kosten explodierten, Zielzustandsnoten wurden weit verfehlt und versprochene Layoutstandards kamen nicht. Wegen der ebenfalls anfälligen und nicht ausreichend ertüchtigten Umleiterstrecken kam es zu Fast-Infarkten auf dem deutschen Schienennetz mit massenweisen Zugausfällen im Fernverkehr und Güterzügen, die statt einem Tag eine Woche an ihr Ziel benötigten.

Der neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger hat unmittelbar nach seiner Ernennung deutlich gemacht, dass er die Sanierungsstrategie überarbeiten will. Derzeit finden offenbar Verhandlungen zwischen der DB, ihrer Tochter InfraGO und dem Bundesverkehrsministerium statt – ohne dass die Netznutzer, also die Eisenbahnverkehrsunternehmen, einbezogen würden.



Wenn die Umleitung der Umleitung der Umleitung auch nicht befahrbar ist, braucht ein Güterzug schon einmal eine Woche von Hamburg nach Nürnberg.

Seit der Bahnreform hatte die DB AG und vor allem ihre Netztochter DB Netz AG immer den Eindruck zu erwecken versucht, der Zustand des Netzes sei „im Grunde gut“. Wettbewerbsbahnen dagegen konnten schon vor zehn Jahren die Einschätzung, dass nur weniger als 10 % der Verspätungen infrastrukturbedingt seien, kaum nachvollziehen. Die alltägliche Erfahrung im Eisenbahnbetrieb wies eher auf zwei Drittel bis drei Viertel hin. Zu viele Bahnübergänge, Weichen oder Oberleitungen waren alltäglich gestört.

Plötzlich, im Frühjahr 2022, wandelte sich das Narrativ der Deutschen Bahn um 180 Grad: Der damals neue DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber meinte, das Netz sei zu alt und zu kaputt. Gemeinsam mit dem ebenfalls neuen Bundesverkehrsminister Volker Wissing erklärten er und DB-Vorstandsvorsitzender Richard Lutz, dass die heruntergerockte Infrastruktur für nicht weniger als 80 % (!) der Verspätungen verantwortlich sei.

Die Lösung lag nach Ihrer Auffassung in der „Generalsanierung“ der hauptbelasteten Strecken, die auf diese Weise zu „Hochleistungskorridoren“ werden sollten. Auch die Bahnhöfe sollten zu „Zukunftsbahnhöfen“, so die dritte Wortschöpfung, weiterentwickelt werden. DB-Vertreter betonten, die Zeiten seien nun vorbei, in denen man sich von der Politik anhand von Budgetrestriktionen erklären lasse, dass der Netzerhalt auch mit weniger als den eigentlich benötigten Mitteln zu machen sei.

Die Debatten in der Branche – groß war die Sorge, dass die neue Aufmerksamkeit nur dem vor allem vom DB Fernverkehr genutzten Hauptnetz gelte und das Nebennetz weiter verfallen könnte – und der Politik dauerten bis zur Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im Sommer 2024, in dem 41 zu sanierende Strecken (genau genommen nicht: „Korridore“) konkret benannt wurden.

Währenddessen hatte die DB bereits Fakten geschaffen und (vermeintlich) alles für die „Riedbahn“-Sanierung zwischen Frankfurt (Main) und Mannheim in die Wege geleitet. Sie war damit Verbindlichkeiten eingegangen, von denen sie nicht sicher wissen konnte, ob dafür überhaupt Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt würden – damit aber gleichzeitig die Politik erheblich unter Druck gesetzt. Die Sanierung fand (mit einer Vorspernung im Januar 2024) zwischen Juli und



Foto: Tobias Koch

Wir wünschen dem neuen, nach der Sommerpause frisch vereidigten Bundesverkehrsminister Steffen Bilger alles Gute für seine herausfordernde Position. Eine gute Maßnahme wäre, mehr Transparenz in die LV InfraGO-Verhandlungen zu bringen.



Fotos: Deutsche Bahn AG (2), FDP / L. Chaparon

Berthold Huber, Richard Lutz und Volker Wissing entdeckten 2022 plötzlich und übereinstimmend, dass 80 % aller Verspätungen im Netz infrastrukturbedingt seien – das hatte davor immer ganz anders geklungen.

Noch gar nicht so lange her: Das Hochleistungsnetz, das bis 2030 (!) frisch poliert erstrahlen sollte.



Grafik: Deutsche Bahn AG

Dezember 2024 statt, und die Kosten verdreifachten sich von ursprünglich geplanten 500 Millionen Euro auf mehr als 1,5 Milliarden. Die angestrebte Netzzustandsnote von 1,8 wurde nicht erreicht; stattdessen standen am Ende 2,1. Die Inbetriebnahme des neuen Zugleitsystems ETCS auf der Gesamtstrecke zog sich bis Frühjahr 2026 hin. Die infrastrukturellen Störungen gingen zwar nach anfänglichem Stottern zurück, aber bei weitem nicht um die in Aussicht gestellten 80 %.

Weitere „Generalsanierungen“ seitdem waren ebenfalls pannenbelastet: Hamburg-Berlin dauerte nicht sechs Monate wie geplant, sondern zehneinhalb und wurde ebenfalls deutlich teurer. Zudem steht zwischen den beiden größten deutschen Städten eine schon fahrplanmäßig längere Fahrtzeit als zuvor, aber selbst diese wird regelmäßig nicht eingehalten. Das alte Zugsicherungssystem LZB musste nach mehreren planerischen Zwischenschritten wieder eingebaut werden – um dann in wenigen Jahren dem europäischen Standard ETCS weichen zu müssen.

Die Sanierung Nürnberg-Regensburg wurde vier Tage vor der geplanten Wiedereröffnung um drei Wochen verlängert; bei Hagen-Wuppertal-Köln feierte man die Wiedereröffnung mit politischer Prominenz am Vormittag des 10. Juli und am Nachmittag desselben Tages wurden die nächsten Zugausfälle notwendig und hektisch geplant. Hinzu kam, dass eine Brücke auf der sanierten Strecke nur noch eingleisig befahrbar ist, was erst im Laufe der Bauarbeiten entdeckt wurde und während der Sperrzeit nicht mehr behoben werden konnte.

Mindestens für die laufende Sperrung Obertraubling (bei Regensburg) – Passau deutet sich wegen der Stellwerke bereits jetzt an, dass das Projekt länger dauern wird als geplant. Für die Sanierung Lehrte-Berlin hatte man bis vor wenigen Tagen darauf vertraut, dass durch die rechtzeitige Elektrifizierung der „Lehrter Stammbahn“ wenigstens eine leistungsfähige Ausweichstrecke während der Totalsperrung auf der Schnellfahrstrecke Berlin-Stendal-Wolfsburg-Hannover zur Verfügung stehen würde, aber auch das wird nicht funktionieren, da sich die Nutzbarkeit der Stammbahn um mehr als ein Jahr (!) verzögern wird. Die neu geplanten Verkehrskonzepte führen de facto dazu, dass der SPNV in weiten Teilen Sachsen-Anhalts über vierzehn Monate kaum mehr attraktiv sein wird – wenn es ihn denn überhaupt gibt.

Das deutsche Schienennetz braucht dringend ein neues Gleichgewicht aus „Fahren“ und „Bauen“, das Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Politik gemeinsam entwickeln. Ausgangspunkt sollten die ursprünglichen,



Logo: Deutsche Bahn AG

Und auch die „Zukunftsbahnhöfe“ hatten und haben sogar ihr eigenes Logo.



Grafik: Hbf878 / OpenStreetMap / CC BY-SA 2.0

Eigentlich sollte die generalsanierte Strecke Hamburg—Berlin nach Wiedereröffnung auch in blau (ETCS) statt in rot (LZB) erstrahlen. Derzeit ist sie nicht einmal durchgehend rot.



Foto: MUNV NRW

War „not amused“, dass nach der feierlichen Wiedereröffnung der Strecke Hagen-Wuppertal-Köln gleich wieder Verkehrseinschränkungen folgten: NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer.

aber nie eingelösten Versprechungen der „Generalsanierungen“ sein:

- Umleitungsstrecken vor einer Totalsperrung ertüchtigen,
- alle Gewerke bündeln,
- mehr als 1:1-Ersatz schaffen,
- Netzzustand deutlich verbessern
- und danach mindestens fünf Jahre Baufreiheit garantieren.

Die Projekte und ihre Reihung müssen gemeinsam festgelegt, Fristen dann eingehalten werden und unter Einbeziehung der Branche ein deutlich transparenteres Berichtswesen eingerichtet werden, damit Verzögerungen zuverlässig rechtzeitig erkannt werden. Zur Kostendämpfung braucht es den im Koalitionsvertrag vorgesehenen Eisenbahninfrastrukturfonds. Dafür und die neue Netzsanierung werden auch Gesetze angepasst werden müssen. Details haben wir in einem aktuellen Positionspapier aufbereitet.

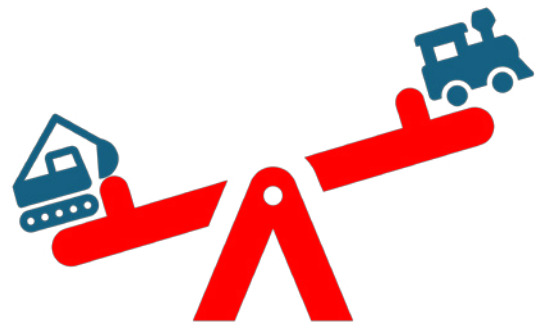


Illustration: mofair

Fahren und Bauen müssen wieder in ein ausgewogenes Gleichgewicht zueinander kommen. Im Moment droht das Baugeschehen das Fahren kaum mehr möglich zu machen.

Was sonst noch Geld kosten kann

Weitere Unsicherheiten bei Stations- und Bahnstrompreisen

Über Trassenpreise informieren wir hier – notgedrungen! – immer und immer wieder, auch dann, wenn sich manche Lesenden entnervt abwenden mögen. Etwas in Vergessenheit drohen dabei die Gebühren zu geraten, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen für Stationshalte zahlen müssen. Diese sind vom Volumen her deutlich geringer und haben an relativer Bedeutung in Folge des „Westbahn-Urteils“ von 2019 noch ein wenig verloren, summierten sich aber im Jahr 2025 auch auf gut 800 Millionen Euro.

Dass sie so „niedrig“ liegen, hat auch etwas damit zu tun, dass es bei den Stationen anders als bei den Trassen (dort in § 31 Abs. 2 ERegG) keine Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers gibt, die Kosten vollständig durch Gebühren zu decken. Die tolerierte Unterdeckung lag über mehrere Jahre jeweils zwischen 100 und 150 Mio. Euro pro Jahr und stieg inzwischen auf über 200 Mio. Euro an.

Dieses will die InfraGO nun zumindest teilweise ändern und erhebliche Kostensteigerungen an die EVU weitergeben, so dass sie die Stationspreise im laufenden Verfahren

Die Stationspreisliste, die kleine Schwester des Trassenpreissystems, hat nicht einmal ein schönes Deckblatt.

Grafik: DB InfraGO AG



Foto: Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski

Bahnsteige gehören seit dem „Westbahn-Urteil“ nicht mehr zur Station, sondern zur Trasse. Vergütet werden müssen sie dennoch.

(BK10-26-0060_E) auf einen Zielerlös von einer Milliarde Euro hin kalkuliert. Das bedeutet im SPNV eine Steigerung der Stationspreise innerhalb eines Jahres von 21,7 % und im SPFV von 8,5 %. Auch hier ist klar, dass das die EVU und die im SPNV hinter ihnen stehenden Aufgabenträger nicht einfach „in den Skat drücken“ können.

Nochmals erschwerend kommt hinzu, dass oft vergessen wird, dass die „Trassenpreisbremse“ des § 37 Abs. 2 ERegG, die der EuGH gekippt hat, seinem Wortlaut nach eigentlich immer eine „Trassen- und Stationspreisbremse“ war. Da aber der EuGH nur nach der Europarechtskonformität der Trassenpreisbremse gefragt worden war, äußerte er sich auch nur zu dieser Frage.

Ob also mit dem Wegfall der Trassenpreisbremse auch die Kappung der Stationspreise für den SPNV gefallen ist, wird nunmehr unterschiedlich gesehen. Die InfraGO ist dieser Auffassung und beantragt entsprechend (s. o.), die Bundesnetzagentur sieht es anders und die Aufgabenträger im SPNV naheliegenderweise ebenfalls. Andererseits kann die Branche sich eine weitere Hängepartie nicht leisten.

Ebenfalls wichtig ist die Entwicklung der Bahnstrompreise. Anders als Trassen- und Stationsentgelte sind sie für die SPNV-Unternehmen keine durchlaufenden Posten, sondern werden je nach Verkehrsvertrag unterschiedlich betrachtet. Unabhängig von den Details ist das aktuelle bei der „Großen Beschlusskammer Energie“ (GBK) der Bundesnetzagentur laufende Verfahren zur „Allgemeinen Netzentgeltsystematik Strom“ (AgNeS, [GBK-25-01-1#3](#)) sehr einschlägig.

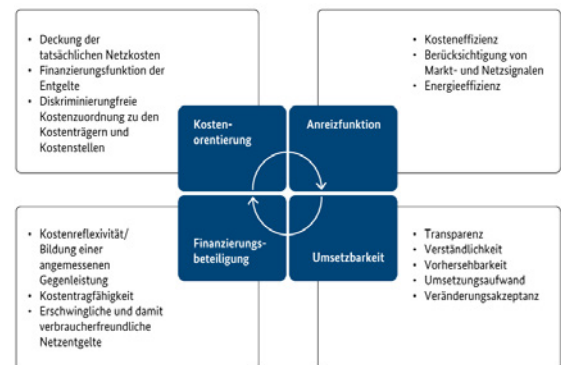
Angesichts der zunehmenden Zahl von dezentral ins Netz einspeisenden Erzeugern – vom Windrad bis zum Balkonkraftwerk – will die Regulierungsbehörde diese verstärkt an den Kosten des Gesamtsystems beteiligen. Bisher wurden Netzentgelte auf der jeweils höheren Netzebene kaskadenartig dessen Kunden in Rechnung gestellt und den Endnutzern über die verschiedenen Ebenen weitergereicht. Dezentrale Erzeuger zahlten keine Entgelte, obwohl sie durch ihre Einspeisung objektiv zusätzliche Aufwände zur nachhaltigen Netzstabilisierung bei den Netzbetreibern verursacht haben. Daher sollen sich die Netzentgelte künftig an der Stromentnahme des Letztverbrauchers orientieren.

Aus Sicht des Bahnsektors wäre das sehr nachteilig: Anders als andere Staaten besitzt Deutschland ein eigenes 16,7-Hz-Bahnstromnetz, das galvanisch vom übrigen 50-Hz-Netz getrennt ist. Etwa die Hälfte des für den Bahnbetrieb benötigten Stroms wird im Bahnstromnetz selbst erzeugt



Foto: mofair

Ohne Stationspreisbremse würden auch die Stationspreise im SPNV um mehr als 20 % ansteigen. Überhaupt ist derzeit unklar, nach welcher Logik sich die Stationspreise künftig entwickeln sollen.



Grafik: Bundesnetzagentur

Die Bundesnetzagentur erklärt die Ziele der neuen „Allgemeinen Netzentgeltsystematik Strom“ (AgNeS). Das Bahnstromnetz hatte sie anfangs noch nicht auf dem Zettel.



Fotos: ThoBel-00043 / CC BY-SA 4.0 (L); P6G47TG / Wikipedia (r.)

Dezentrale Einspeiser wie Windkraftwerke und PV-Anlagen will die Bundesnetzagentur stärker an den Netzentgelten beteiligen. Das Bahnstromnetz aber folgt anderen Gesetzmäßigkeiten und muss daher auch anders behandelt werden.

oder von Schienenfahrzeugen beim Bremsen rekuperiert (rückgespeist). Nur die andere Hälfte (der genaue Wert kann schwanken) wird von außen eingespeist, also zugekauft. Vor allem aber speist das Bahnstromnetz, anders als andere dezentrale Produzenten, keinen Strom aus – verursacht also auch keine Stabilisierungsaufwände in den vorgelagerten Netzen.

Nach einer Überschlagsrechnung des Bahnstromnetzbetreibers DB Energie kämen auf die Bahnbranche jährliche Mehrkosten von gut 100 Mio. Euro zu, wenn es keine Sonderregelung für das Bahnstromnetz gäbe. Neben der DB Energie selbst haben sich eine Reihe von Bahnverbänden, darunter mofair, für eine solche Sonderregelung ausgesprochen. Die GBK hat die Bedenken in ihrem aktuellen Beschlussentwurf dankenswerterweise aufgegriffen und eine „Prüfung“ in Aussicht gestellt. Diese sollte nun zugunsten des Bahnsektors ausfallen, um seine Wettbewerbsfähigkeit nicht weiter zu schwächen.



Foto: Bundesnetzagentur

Klaus Müller ist nicht nur Präsident der Bundesnetzagentur insgesamt, sondern auch Vorsitzender der Großen Beschlusskammer Energie, die den Festlegungsbeschluss zur AgNeS fassen muss.

Mogelpackung „Sofortprogramm Kundeninformation“ BMV verabschiedet sich von seinen Ansprüchen an die DB

Der immer stärker wachsende digitale Fahrausweisvertrieb begann sich zu entwickeln, als die Marktöffnung auf der Schiene noch kaum begonnen hatte. Als Platzhirsch konnte die DB weitgehend unbehelligt, zum Teil mit öffentlichem Geld unterstützt, digitale Vertriebskanäle aufbauen, zunächst vor allem die Webpräsenz bahn.de und dann später die App „DB Navigator“.

Lange lagen diese in der Hoheit der DB Vertrieb GmbH, einer eigenen Tochtergesellschaft des DB-Konzerns, die alle Aktivitäten im Endkundenvertrieb bündelte. Während eines laufenden Verfahrens vor dem Bundeskartellamt jedoch wurde der digitale Vertrieb zum 1. April 2023 konzernintern von der DB Vertrieb auf die DB Fernverkehr verschoben. Darüber wurde öffentlich nicht berichtet.



Foto: Deutsche Bahn AG / Florian Gaertner / Photothek

Der ausgeschiedene Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder, hier mit DB-Vorstandschefin Evelyn Palla, hatte die Überführung des DB Navigator und von bahn.de an die DB InfraGO gefordert – und war dann bei der Präsentation des Sonderprogramms dabei, das genau diese Forderung nicht umsetzte.

Der damalige Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder hatte jedoch in der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ (22. September 2025; S. 21) unter anderem folgendes mitgeteilt: „Bereits kurzfristig erwartet das BMV, dass der DB Navigator sowie die damit verbundene Internetpräsenz zur Stärkung von Gemeinwohl und Wettbewerbsneutralität in die Verantwortung der DB InfraGO AG übertragen werden.“

Dieses war eine der wenigen konkreten Festlegungen der lange erwarteten „Bahnstrategie“. Die Übertragung der Quasi-Monopolportale DB Navigator und bahn.de auf die neutrale InfraGO würde vor allem bedeuten, dass Fahrgäste dort auch Tickets der DB-Wettbewerber im Fernverkehr kaufen können.

Als nun die „Agenda ...“ die Übertragung des DB Navigator und von bahn.de auf die InfraGO forderte, regte sich sehr schnell Widerstand bei der DB. Der Grund ist klar: Die beiden Portale sind das Schlüsselement im Kontakt mit den Fahrgästen, und das mit weiter steigender Bedeutung. Hier will der Konzern sein Monopol so lange wie möglich behalten. Wünsche der Wettbewerbsbahnen, mit ihren Produkten dort auch verkauft zu werden, blockte die DB regelmäßig ab.

Als ein Argument, weswegen die Übertragung auf die InfraGO nicht möglich sei, wurde angeführt, dass diese einen Wert von ca. einer Milliarde Euro habe. Diese müsste die Fernverkehr dann der DB InfraGO in Rechnung stellen. Nicht beantwortet wurde die Frage, ob die DB Fernverkehr an die DB Vertrieb im Jahr 2023 eine vergleichbare Vergütung geleistet hat. Auch eine parlamentarische Anfrage zu dem Thema wurde unter Hinweis auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse nur in der Geheimschutzstelle des Bundestags beantwortet.

Das BMV hat sich nun auch ganz offen von seiner eigenen Forderung verabschiedet. Deutlich wurde dies bei der Vorstellung eines weiteren DB-Sofortprogramms, nämlich zur „Besseren Kundenkommunikation“ durch die DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla und Patrick Schnieder.

Das war nun absurd: Statt eine richtige Maßnahme umzusetzen, wird nun noch eine weitere App geschaffen, nämlich „DB Info“ neben dem DB Navigator. Das braucht die Welt nicht. Die DB Fernverkehr wahrt eifersüchtig ihren ererbten, nicht erarbeiteten Vorsprung im Vertrieb – vor allem zum Schaden der Fahrgäste. Verbesserte Kundenkommunikation wäre gut und schön, diene aber in dem Kontext der Presskonferenz vor allem dazu, zu verschleiern, dass der bundeseigene Konzern DB das BMV erneut überstimmt hat.



Foto: Jivee Blau / CC BY-SA 3.0

Bis vor drei Jahren war die DB Vertrieb Eigentümerin von DB Navigator und Bahn.de, ehe die Portale für eine unbekannte Summe an die DB Fernverkehr übertragen wurden. Hier der ehemalige Firmensitz beider Gesellschaften in der Stephensonstraße in Frankfurt am Main, genannt Alcatraz.



Foto: mofair / Google Gemini

Eine Milliarde Euro – so viel sei der DB Navigator wert, wenn man ihn auf die DB InfraGO übertragen würde, hieß es von der DB. Da reicht kein Geldkoffer mehr ...

Bahnhof live – diese App soll künftig unternehmensübergreifend bessere Fahrgastinformation bieten – der Mehrwert bleibt offen.



Grafik: Deutsche Bahn AG

Wie moderner Fahrausweisvertrieb eigentlich aussehen müsste, hat die EU-Kommission im Rahmen ihres kürzlich (13. Mai 2026) vorgelegten „Passenger Package“ (vor allem dem einschlägigen Legislativvorschlag zum Rail Ticketing) deutlich herausgearbeitet. Sie möchte marktbeherrschende Unternehmen (mehr als 50 %) dazu verpflichten,

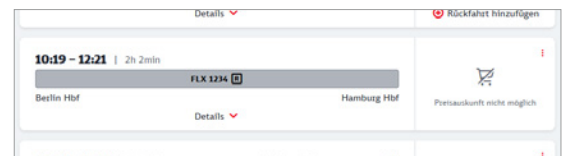
- Produkte aller Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies wünschen, über ihre Kanäle nicht nur zu beauskunften (das geschieht bereits), sondern auch zu verkaufen (so genannte „hosting obligation“; wendet sich an DB Fernverkehr als Betreiber von DB Navigator und bahn.de) und
- alle relevanten Fahrplan- und Tarifdaten allen interessierten Drittanbietern, die dies wünschen, zur Verfügung stellen (so genannte „sharing obligation“; wendet sich an DB Fernverkehr als Erbringer der Verkehrsleistung).

Diese Vorschläge weisen in die Richtung, und das Bundesverkehrsministerium ist nicht gehindert, diese Vorschläge umgehend in nationales Recht umsetzen.

Klares Bekenntnis der EU-Kommission für mehr Wettbewerb – nicht nur, aber vor allem auf der Schiene und im Ticketvertrieb: Das Passenger Package.



Illustration: EU-KOM



Screenshot: Bahn.de

Das gäbe es bei einer „hosting obligation“ künftig nicht mehr: eine Anzeige „Preisauskunft nicht möglich“ (lies: weil nicht erwünscht!).

Europa legt vor, nun muss Deutschland liefern

InfraGO verknappt aber lieber Trassen

Der „Deutschlandtakt“ ist seit einigen Legislaturperioden vielen Verlautbarungen des Bundesverkehrsministeriums nach Leitschnur des Infrastrukturausbaus und der strategischen Angebotsplanung. Aus einem Zielfahrplan, der in einer gewissen, nicht allzu fernen Zukunft gefahren werden soll, sollen konkrete Ausbaurfordernisse und Umsetzungs-etappen abgeleitet werden.

Darüber hinaus aber soll der Plan durch eine Systematisierung der Trassen zu einer besseren Nutzung der vorhandenen Kapazität führen, ohne dabei Einzellagen unmöglich zu machen.

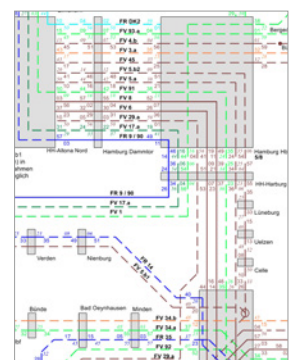
In verschiedensten Debattenzusammenhängen wurden mögliche Ansätze geprüft, wie mit dem vorhandenen Recht die Schaffung von solchen, kapazitätsoptimierten „System-“



Illustration: deutschlandtakt.de

Etwas in Vergessenheit geraten, obwohl er im Koalitionsvertrag steht: Der Deutschlandtakt.

Auch das Erreichen des Zielfahrplans 2030+ scheint derzeit nicht mehr oben auf der Agenda des BMV zu stehen – nur hat das bisher kei-



Grafik: BMV

oder „Katalogtrassen“ möglich wäre, aber ohne Ergebnis. Letztlich musste Europa seine Regelungen ändern. Im November 2025 gab es die politische Einigung auf die Kapazitätsverordnung; und seit Mai dieses Jahres ist sie in Kraft, als unmittelbar in den Mitgliedsstaaten geltendes Recht ([2026/1184/EU](#)).

Nun sind Hausaufgaben zu erledigen: Die Mitgliedstaaten, in Deutschland das BMV, müssen „Kapazitätsstrategien“ erstellen – das könnte etwa eine Operationalisierung des Deutschlandtakt-Ansatzes mit einem mittleren Horizont sein –, während die Hauptinfrastrukturbetreiber auf europäischer Ebene drei Rahmenabkommen schließen müssen, darunter das European Framework for Capacity Management (ECFM). Beides muss schnell gehen, denn bereits für das Fahrplanjahr 2031, also ab Dezember 2030, muss das neue Reglement angewendet werden. Dazu gehören auch neue Rahmenverträge, auf deren Vergabe die EVU jetzt einen Anspruch haben.

Die Signale der InfraGO sind widersprüchlich: Im „Italo“-Verfahren vor der Bundesnetzagentur hatte sie selbst zu Protokoll gegeben, es sei eine „regulatorische Fehlannahme [...]“, dass Kapazität durch Infrastruktur determiniert sei“ (!). Sie erweckte also selbst den Eindruck, dass ein neues Kapazitätsmanagement noch erhebliche Reserven zutage fördern werde. Die Entscheidung der Bundesnetzagentur im genannten Verfahren ([BK10-26-0011_Z](#)) hat sie aber beklagt; der Ball liegt nun auch hier im Feld des VG Köln, was die allgemeine Unsicherheit im Markt noch weiter verstärkt.

Wir hatten zu den Verhandlungen der „[Task Force für eine zuverlässigere Bahn](#)“ bereits mehrfach kritisiert, dass das Neue an deren Schlussbericht vor allem Maßnahmen zur Kapazitätsreduktion ist. Das bestätigt sich jetzt. Vor allem die Maßnahmen 1 und 2 deuten in diese Richtung: Die „Pufferzeiten“ zwischen zwei Trassen werden in den INB der InfraGO deutlich ausgeweitet. Eher unbemerkt von einer größeren Öffentlichkeit ersinnt die InfraGO derzeit reichlich Experimentierklauseln (Maßnahme 2 der Taskforce) in belasteten Knoten, z. B. für Köln-Düsseldorf oder aktuell den Knoten Berlin. Diese werden aber nicht im Rahmen der alljährlich stattfindenden INB-Revision eingeführt, wo sie angemessene Aufmerksamkeit erhalten würden.

Stattdessen setzt sie die InfraGo diese Klauseln vorläufig und unmittelbar in Kraft und leitet sie erst danach an die Bundesnetzagentur weiter. Nach [§ 19 Abs. 6 ERegG](#) ist das grundsätzlich zwar möglich, aber nur dann, wenn bei Nichtanwendung der neuen Regularien die Regulierungsziele des ERegG „wesentlich beeinträchtigt“ würden. Das dürfte schwerlich zu belegen sein.



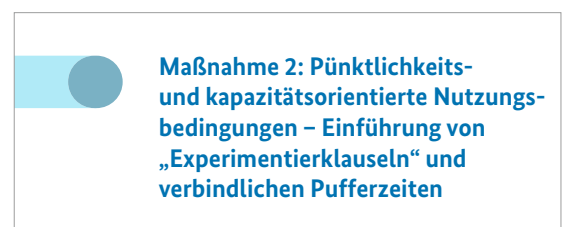
Grafik: EU-KOM

Nach langen Verhandlungen endlich in Kraft: Die EU-Kapazitätsverordnung 2026/1184/EU. Sie wird ab 2031 spürbar.



Logo: RNE

Railnet Europe (RNE), der Zusammenschluss der europäischen Hauptinfrastrukturbetreiber, hat die Aufgabe, das European Framework for Capacity Management zu erstellen.



Grafik: BMV

Maßnahme 2 der „Taskforce“ hat es in sich: Derzeit schießen Pilotprojekte zur Kapazitätsreduktion wie Pilze aus dem Boden. Durch ihre vorläufige Inkraftsetzung geht jeder Überblick verloren.

Für die Zukunft zeigen sich weitere dunkle Wolken: In den „Plänen zur Erhöhung der Schienenwegskapazität“ für die Knoten Frankfurt und (vor allem) München schlägt die InfraGO zwar viele infrastrukturelle Maßnahmen vor, deren Umsetzung aber völlig offen ist. Sehr konkret dagegen ist eine geplante Umverteilung von Trassen zwischen den Verkehrsarten zwischen München und Augsburg. Gemäß dem – nicht ordentlich mit der Branche abgestimmten – „mKoK 2028“ als Grundlage zur Prognose des Bundes sollen Trassen im SPFV sogar vermehrt werden. Damit in der Summe dennoch eine Entlastung (=Verkehrsangebotsverminderung) steht, müssen die Trassen im SPNV nahezu halbiert werden. Angesichts der tatsächlich vorhandenen Verkehrsbedürfnisse ist das nicht akzeptabel. Und es zeigt, dass die Taskforce bereits jetzt in der Sackgasse gelandet ist.

Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
§ 19 Schienennetz-Nutzungsbedingungen

(6) Bei Erstfassungen und Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen gelten die Absätze 2 und 5 nicht, **wenn ein Einhalten der jeweiligen Fristvorgaben eine wesentliche Beeinträchtigung von Zielen der Regulierung gemäß § 3 darstellen würde**. In diesen Fällen sind die geänderten beziehungsweise neu gefassten Schienennetz-Nutzungsbedingungen unter Hinweis auf die konkret drohende Beeinträchtigung der Ziele der Regulierung unverzüglich vorläufig in Kraft zu setzen. Die Regulierungsbehörde ist darüber zu informieren....

Es dürfte durchaus fraglich sein, ob bei nicht-sofortiger Einführung der Pilotklauseln gleich die Regulierungsziele in Gefahr sind. Der Verdacht liegt näher, dass die InfraGO vollendete Tatsachen schaffen will, um die Unpünktlichkeit irgendwie in den Griff zu kriegen. Wenn die Fahrgäste dabei auf der Strecke bleiben, ist es nicht so schlimm.

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.

