MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

PRESSEMITTEILUNG

Offenes Buch statt verschlossener Auster

mofair mahnt bei Parlamentarischem Frühstück mehr Transparenz von InfraGO und Bundesverkehrsministerium ein – vor allem bei Netzsanierung, Kapazität und Trassenpreisen

Berlin (24. November 2026):

Infrastrukturzustand, mangelnde Zuverlässigkeit und Qualität sowie gravierende Finanzierungsprobleme für Infrastruktur und Verkehrsangebot setzen die Eisenbahn in Deutschland erheblich unter Druck. Für die Bewältigung der Herausforderungen wird oft die „Zusammenarbeit aller Akteure“ beschworen, vor allem vom zuständigen Bundesverkehrsministerium (BMV) und dem DB-Konzern. Eine Schlüsselrolle kommt dabei der InfraGO zu, ohne deren Netz (fast) nichts geht.

Oft decken BMV und InfraGO ihre Karten jedoch nicht auf, hier drei aktuelle Fälle:

- **Monatelag verhandeln sie unter sich die Zukunft der Netzsanierungen – ohne die Nutzer des Netzes und ihre Bedürfnisse einzubeziehen.**
- **Obwohl bereits viele Maßnahmen zur Pünktlichkeitsstabilisierung von der Branche entwickelt worden sind, setzt die InfraGO nun eine weitere, zur Verschwiegenheit verpflichtete Expertenkommission ein.**
- **Das BMV erklärt die Debatte um eine Trassenpreisreform kurzerhand für beendet, ohne Lösungswege auch nur ansatzweise untersucht zu haben.**

mofair-Präsident Martin Becker-Rethmann:

„Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Industrie, Fahrgastverbände: Alle stehen für die Lösungssuche in herausfordernden Zeiten bereit. Aber Verkehrsministerium und DB InfraGO müssen viel transparenter agieren. Sie müssen klar sagen, wo sie hinwollen, und ihre Erkenntnisse offenlegen. Die ‚verschlossene Auster“ darf nicht mehr das Leitbild sein, sondern das ‚offene Buch‘ muss es werden.“

Von InfraGO und BMV initiierte Dialogformate verfolgten regelmäßig zwei Ziele. Zum einen soll die breitere Aufstellung fachlich-inhaltlich bessere Lösungen erreichen, zum anderen sollen die Eingebundenen bei kontroversen Themen eher gebremst werden, sich bei der Regulierungsbehörde zu beschweren oder medial auffällig zu werden. Beide Ziele sind legitim. Wichtig ist aber, dass immer die Suche nach der besten Lösung im Vordergrund steht und nicht die Umarmungstaktik. Daran kamen in den vergangenen Monaten erhebliche Zweifel auf:

General- bzw. Korridorsanierungen

Große Teile der Branche, allen voran die Wettbewerbsbahnen, hatten von Anfang an gewarnt, dass die monatelange Vollsperrung stark belasteter Streckenabschnitte den Betrieb auf dem verbleibenden Netz überfordern kann, wenn nicht sorgfältig genug geplant wird und Umleitungsstrecken zuvor ertüchtigt werden. Aber erst nachdem die Vollsperrung Hamburg-Berlin gegenüber den ohnehin schon einmal verlängerten neun Monaten nochmals um sechs weitere Wochen verzögert und der Kostenrahmen zum wiederholten Mal bei vermindertem Sanierungsumfang deutlich überschritten wurde, begann das Bundesverkehrsministerium ernsthaft zu überlegen, wie die Strategie reformiert werden solle.

Dies tat es aber allein mit der InfraGO und – regulierungs- wie wettbewerbsrechtlich bedenklich – der Deutsche Bahn AG, ohne jede Einbeziehung der Branche. Und das, obwohl Vorschläge zur Revision der Netzsanierung auf dem Tisch lagen, darunter die von mofair. Erst nach der Einigung zwischen den DB-Gesellschaften und dem Bund im Rahmen der LV InfraGO wird die Branche nun hektisch einbezogen, ohne noch Akzente setzen zu können.

Kapazität im Netz

Die schlechten Pünktlichkeitswerte vor allem im Fernverkehr werden oftmals als Hypothek für das Vertrauen der Öffentlichkeit in das Funktionieren öffentlicher Institutionen gesehen. Gleichzeitig spielen die Pünktlichkeitswerte bereits heute (und nicht erst ab dem Inkrafttreten der neuen LV InfraGO!) eine wesentliche Rolle für die variable Vergütung vieler DB-Manager.

Ihr Heil suchen InfraGO und BMV zurzeit in der Ausdünnung des Leistungsangebots auf dem Netz. Die „Taskforce zuverlässige Bahn“ war anscheinend nicht zuletzt deshalb einberufen worden, weil man die Branche als Kronzeuge für die Leistungskürzungen benötigte. Dieser Verdacht musste sich aufdrängen, waren doch fast alle anderen vorgeschlagenen Maßnahmen, die Aufnahme in die Abschlusserklärung fanden, ohnehin bereits im Gespräch oder gar in der Umsetzung.

Die konkreten Ansätze zur Stabilisierung drohen einer nach dem anderen bei der Regulierungsbehörde zu scheitern, u.a. weil ihre Wirksamkeit nicht nachgewiesen werden kann, weil sie diskriminierend wirken oder weil bürokratischer Aufwand und betrieblicher Nutzen in keinem vernünftigen Verhältnis stehen. Die InfraGO schafft nun, offensichtlich mit politischer Rückendeckung, eine weitere „Expertenkommission Robuster Fahrplan“, deren genaues Mandat unklar ist und die ihrerseits unter Ausschluss der Öffentlichkeit tagt.

Dabei fehlt es aber weiterhin an echten Analyse- bzw. Diagnosefähigkeiten, wieviel Kapazität das vorhandene Netz, auch und gerade unter erheblicher Baubelastung, hergeben kann. Vielleicht ist dies kein Wunder bei einer Betriebsplanungssoftware, die im Kern aus den 1990er Jahren stammt. Neuere Erkenntnisse aus der Arbeit des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) werden unverständlicherweise kaum rezipiert.

Trassenpreise

Die Infrastrukturnutzungsgebühren sind in Deutschland so hoch wie praktisch nirgendwo sonst in Europa. Das kritisiert die Branche seit langer Zeit. Den Netznutzern nur die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (uKZ) in Rechnung zu stellen, wäre ein wesentlicher Schritt zu einem faireren Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene/Straße/Luft).

Das Bundesverkehrsministerium behauptet jedoch pauschal, eine Umstellung auf uKZ würde sechs Milliarden Euro pro Jahr kosten, und verzichtet entgegen den Vorgaben des gültigen Koalitionsvertrags darauf, eine Trassenpreisreform konzeptionell vorzubereiten. Auch hier liegen fundierte Vorschläge und Berechnungen mit einem deutlich realistischeren Ausgleichsbetrag von ca. einer Milliarde Euro pro Jahr vor, u. a. von mofair.

Stattdessen versuchte das BMV im ersten Halbjahr, die Branche durch eine Scheindebatte über verschiedene neue „Anreizsetzungen“ zu beschäftigen. Diese hätten an den grundsätzlichen Problemen nichts geändert. Angesichts der Aussichtslosigkeit brach das BMV von sich aus das Gesprächsformat ab.

Wenn Bundesverkehrsminister Steffen Bilger meint, die Trassenpreisdebatte sei durch den anstehenden Abschluss der LV InfraGO und den darin enthaltenen Infrastrukturzuschüssen „erledigt“, liegt er falsch. Preissprünge wie in den vergangenen Jahren werden so nicht sicher ausgeschlossen, Planungssicherheit nicht erreicht. Von einer Senkung der Preise, die der Koalitionsvertrag noch ins Auge gefasst hatte, hat man sich offensichtlich vollends verabschiedet.

Entflechtung

Viele der genannten Themen haben implizite Auswirkungen auf den fairen Wettbewerb auf der Schiene. Dass der DB-Konzern selbst wenig Interesse an seiner vollständigen Entflechtung (Herauslösung der Monopolbereiche und deren direkte Unterstellung unter den Bund) hat, verwundert nicht.

Dass das BMV aber die sowohl im Koalitionsvertrag als auch in der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ geforderte Überprüfung des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags (BEAV) nicht vorantreibt, ist erklärungsbedürftig.

Darüber hinaus gibt sich das BMV damit zufrieden, dass die ebenfalls in der „Agenda“ geforderte echte Öffnung des DB Navigator und von bahn.de für die Wettbewerber nicht kommt und stattdessen eine weitere, zudem schlechte App („DB Info“) auf den Markt geworfen wird. Dies ist, wenn überhaupt, nur damit erklärbar, dass es als indirekter Eigentümer der DB Fernverkehr AG eben doch keinen weiteren Wettbewerb im SPFV will. Die direkte Werbung des Bundesverkehrsministers auf Social Media für das neue „Familienticket“ der DB Fernverkehr bestätigt diesen Eindruck.

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Über mofair:

Der Interessensverband *mofair e.V.* wurde 2005 gegründet. Mitglieder sind die erfolgreichsten in Deutschland im Schienenpersonenverkehr tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerblichen Verkehrsunternehmen.

Der Verband setzt sich für die Vollendung der Marktöffnung auf der Schiene und für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im Eisenbahnverkehr ein. Ziel des Interessenverbandes ist weiterhin die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmarktes unter fairen Rahmenbedingungen, damit sich öffentliche Mobilität zu einem Wachstumsmarkt mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen entwickeln kann.

Ansprechpartner für die Presse:
Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer mofair
+49 (0) 30 50 93 13 04 1
+49 (0)160 96 90 61 43
matthias.stoffregen@mofair.de