MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Transparenz tut Not: Was planen BMV und DB bei Netzsanierung, Kapazität, Trassenpreisen und Entflechtung?

Martin Becker-Rethmann, Präsident
Dr. Michael Hetzer, Präsidiumsmitglied
Michael von Mallinckrodt, Präsidiumsmitglied
Wolfgang Meyer, Ehrenpräsident
Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer

Berlin, 24. November 2026

Die Zusammenarbeit mit der gesamten Branche wird von DB und BMV(D)V(I) gern beschworen…



„Die Realisierung einer ‚starken Schiene' ist ein Kraftakt. Er wird nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn alle Beteiligten mitmachen. Denn die **Starke Schiene ist keine reine DB-Strategie**. Sie atmet den Geist von Teamwork innerhalb des gesamten Sektors." (Richard Lutz, 25. Juli 2019)

DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STARKE SCHIENE.



„Es ist doch **unser aller Infrastruktur**."
(Berthold Huber, während der Debatte über die ‚General'sanierungen, 2022)





Diese Aufgaben werden wir **nur gemeinsam** bewältigen:
Deswegen nehmen wir den gesamten Sektor mit, von Bundesländern über Bauindustrie bis Bundesnetzagentur.
(BuMin Patrick Schnieder, zur „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene, September 2025)

„Die Herausforderungen lassen sich **nur gemeinsam** meistern.
Die enge Zusammenarbeit des gesamten Sektors ist ein zentraler Erfolgsfaktor."
(PStS Ulrich Lange, Abschlussbericht Taskforce für eine zuverlässige Bahn, März 2026).



Agenda

„Korridor-“ bzw. Netzsanierung

Kapazität / Wettbewerb im SPFV

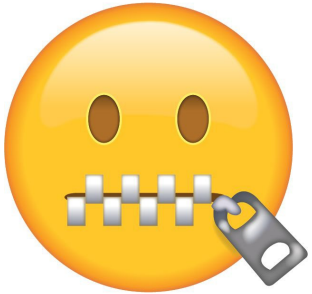
Trassen- und Stationspreise

Entflechtung

Legende



Etwas stimmt nicht –
vor allem aus
Entflechtungsperspektive.



Geheimhaltung wird übertrieben
oder vorgeschoben,
um nicht mehrheitsfähige Ziele
zu verfolgen.



Hier weiß die linke Hand nicht,
was die rechte tut, oder
bewusst überkompliziert
gearbeitet.

Netzsanierung

„fünf Punkte“ der InfraGO
Ende September 2026

Mit einem 5-Punkte-Plan entwickeln wir das Konzept der Korridorsanierung weiter

DB InfraGO

1	2	3	4	5
Korridore priorisieren	**Netzkapazität** steuern und sichern	**Digitalisierung** beschleunigen	**Inbetriebnahmen** robust gestalten	**Versprechen** halten
Wir prüfen Anzahl und Umfang und lenken Mittel sowie Baukapazitäten dorthin, wo sie Qualität und Pünktlichkeit am stärksten verbessern.	Wir steuern Abfolge und Verteilung nach den Auswirkungen auf Knoten, Hauptachsen und Umleitungsstrecken – nicht allein nach Sanierungsbedarf.	Wir nutzen Korridorsanierungen und gebündelte Sperrpausen, um die Infrastruktur zu modernisieren und das Netz gezielt zu digitalisieren.	Wir planen Technik, Inbetriebnahme und Hochlauf aus Betriebssicht realistisch und schrittweise.	Wir modernisieren grundlegend und halten Zusagen ein.
ZIEL *Größte Wirkung trotz begrenzter Ressourcen.*	**ZIEL** *Modernisieren und gleichzeitig verlässlich fahren.*	**ZIEL** *Chancen der Digitalisierung nutzen.*	**ZIEL** *Robustes Angebot ab dem ersten Betriebstag.*	**ZIEL** *Einmal sanieren – langfristig profitieren.*

Wir sehen eine zeitnahe Brancheneinbindung vor.

Nr.	Einschätzung
1	„13 statt 21 bis 2030“ kann nur Folge, nicht Ausgangspunkt der Neuüberlegungen sein
2	ist Vorbedingung – und war 2022 bereits versprochen worden
3	ist Vorbedingung – und war 2022 bereits versprochen würden
4	klingt gut, läuft aber auf eine deutliche Verlängerung der einzelnen Projekte hinaus
5	ja, bitte.

„Vorsperrung“ (? Monate) → „Kernsperrung“ (fünf Monate) → „schrittweise Wiederin-betriebnahme“/ „Nacharbeiten“ (? Monate)

DB und BMV gehen an die Öffentlichkeit…
…ohne die Branche zu konsultieren


BuMin Steffen Bilger


Evelyn Palla, DB AG

Angepasste Reihenfolge der Korridore



Reihenfolge bleibt:

Jahr	„Korridor“
2027	Lehrte – Berlin (im Bau seit 10/26) Rosenheim – Salzburg Fulda – Hanau
2028	Köln – Koblenz München – Rosenheim I Hagen – Unna – Hamm Lübeck – Hamburg
2029	Hamburg – Hannover Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen Aachen – Hannover
2030	Stendal – Magdeburg Uelzen – Stendal
2031	Lehrte – Groß Gleidingen München – Rosenheim II

…werden verschoben:

„Korridor“	bisher	künftig
Bremen – Bremerhaven	2027	2031+
Koblenz – Mainz	2028	2031+
Forbach – Ludwigshafen	2029	2031+
Stuttgart – Ulm	2030	2031+

…werden zum zweiten Mal verschoben:

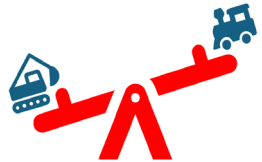
„Korridor“	zuerst	bisher	künftig
Frankfurt – Heidelberg	2026	2030	2031+
Bremen – Hamburg	2028	2031	2031+
Mannheim – Karlsruhe	2030	2031	2031+
Würzburg – Nürnberg	2028	2031	2031+

Netzsanierung:
Unser Positionspapier (September 2026)

DB InfraGO AG
Wir machen Bahn möglich.

alte Versprechen von 2022 einhalten:
- Umleiter vorher ertüchtigen,
- Gewerke bündeln,
- mehr als 1:1-Ersatz mit Layoutstandards
- Netzzustandsnote auf unter „2“
- mindestens fünf Jahre Baufreiheit

weiterentwickeln:
- Folgekosten besser berücksichtigen
- aufrichtig kommunizieren
- überjährige, verlässliche Finanzierung sicherstellen



aktuell



künftig

aus Erfahrungen lernen:
- realistisch und gemeinsam planen
- Fristen einhalten
- Meilensteine definieren, Berichtswesen effizienter machen
- benachbarte Maßnahmen entzerren
- keine erneute Wendung um 180 Grad!

BT-Drucksache 21/8526:

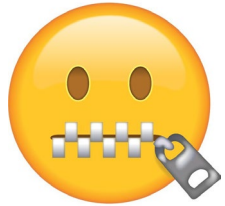
Frage: „Wie bewertet die Bundesregierung das wirtschaftliche Risiko für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf der RE1-Trasse durch unverschuldete baubedingte Ausfälle und Schienenersatzverkehre (SEV)?“

Antwort Bundesregierung:
„Für den ÖPNV und die Gestaltung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr sind die Länder zuständig. Dementsprechend liegen der Bundesregierung keine Informationen zum wirtschaftlichen Risiko durch baubedingte Ausfälle und Schienenersatzverkehre vor.“



Revision Netzsanierung: Der Prozess

Ende Februar 2026	DB InfraGO: Hamburg-Berlin geht verzögert wieder ans Netz
Februar bis April 2026	Austausch InfraGO – Branche über Wiederhochlauf
?	erste Gespräche BMV – InfraGO / DB über Revision, vermutlich im Rahmen der LV InfraGO-Verhandlungen
30. Juli (erster Amtstag)	Bilger bei ntv: „Stand jetzt muss ich feststellen, dass die Korridorsanierungen nicht das Ergebnis gebracht haben, das man sich erhofft hat.“
29. September	InfraGO deutet gegenüber Verbänden erstmals Revision an
9. Oktober	DB (!) und BMV informieren über Revision
20. Oktober	erste (!) Terminabstimmung mit den Verbänden
ab November	Gespräche zwischen InfraGO und Verbänden





ein halbes Jahr ohne die Branche

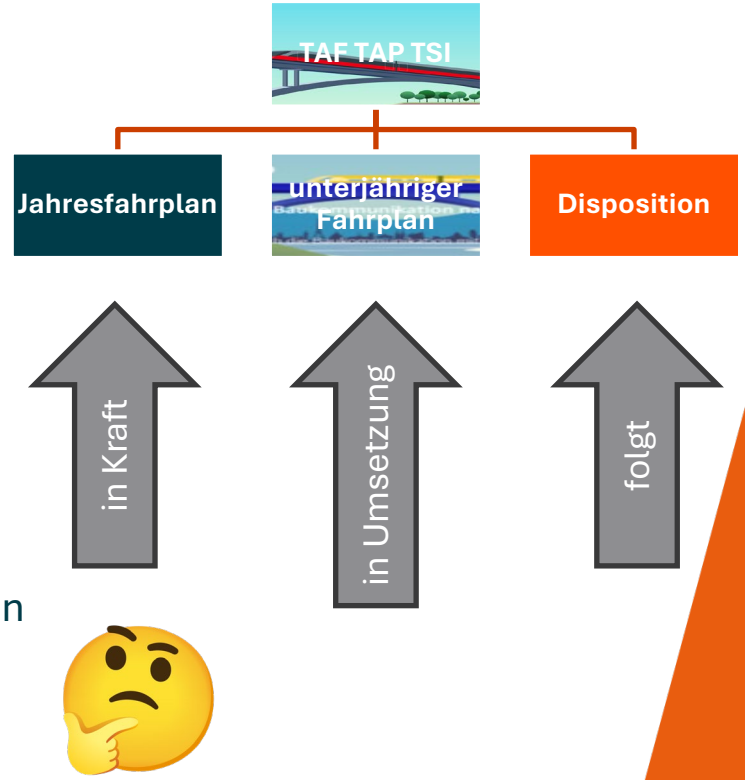
Berücksichtigung des Berichts des Bundesrechnungshofs?
V3-0002898

Viele Baustellen = viel Bauplanung
Umsetzung TAF/TAP TSI (=TTT)

- Probleme seit (mindestens) einem Jahr bekannt
- DB-EVU haben ihren Dienstleister per Exklusivvertrag an sich gebunden
  - andere EVU können dessen Produkt nicht nutzen
- DB-Transporttöchter in der Konzerndisziplin gefangen:
  - äußern sich nicht schriftlich kritisch in den BNetzA-Verfahren (BK10-26-0049 ; BK10-26-0034_Z); nur mündlich

➢ ab ca. Januar 2027 drohen Züge stehen zu bleiben

➢ Hätten sich die DB-EVU früher deutlicher gemeldet, wäre das Verfahren anders verlaufen.



Kapazität und Wettbewerb im SPFV

Maßnahme 1: Knotenspezifische Maßnahmen

- „Joker-Gleis“, Vermeidung von Wenden & längerer Wartezeiten, Verzicht auf Kopfmachen, Vorgaben & Optimierung von Rangierfahrten, Bahnsteigverlängerungen, größere Fahrzeuge, …

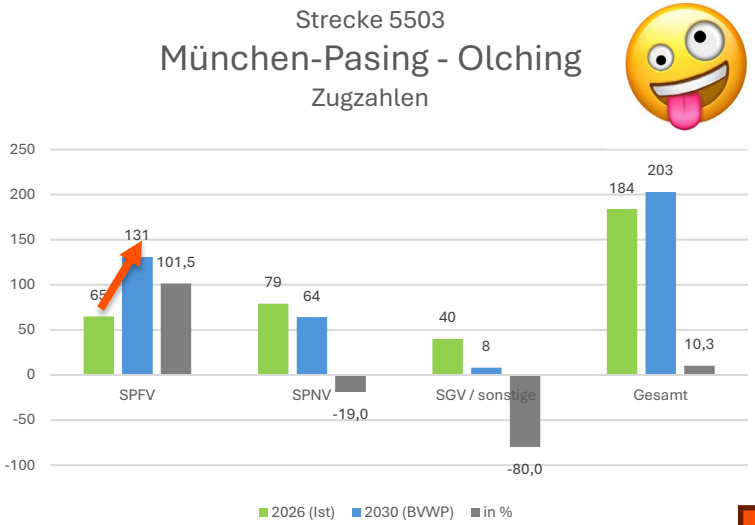
- Dazu Knotenworkshops für sieben Knoten (ohne Verbände und ohne SPNV-EVU!)
  - erste Runde im März
  - zweite Runde im Juni, dritte jetzt (?)
  - Aussage der InfraGO:
    auf Druck des BMV wurde **Vertraulichkeit** vereinbart (!)





Maßnahme 2: Anpassung von Nutzungsbedingungen / Experimentierklauseln & Pufferzeiten (II)

- neben ÜLSen vermehrt auch ZÜLSen („zukünftig überlastete Schienenwege“) mit PEKs (Plänen zur Erhöhung der Schienenwegskapazität); z.B. für den Knoten München:



- daneben immer mehr unterjährige Änderungen der INB
  - Begrenzung (=Senkung) der Zugzahlen in Knoten (z.B. Düsseldorf – Köln, Berlin-Spandau – Südkreuz, Köln – Neuss…)
  - unmittelbare Inkraftsetzung, Berufung auf…

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…

maximal intransparent: Was gilt wann?



Neuer Anbieter im SPFV:
Eine Gefahr für den Nah- (und Güter-) Verkehr?



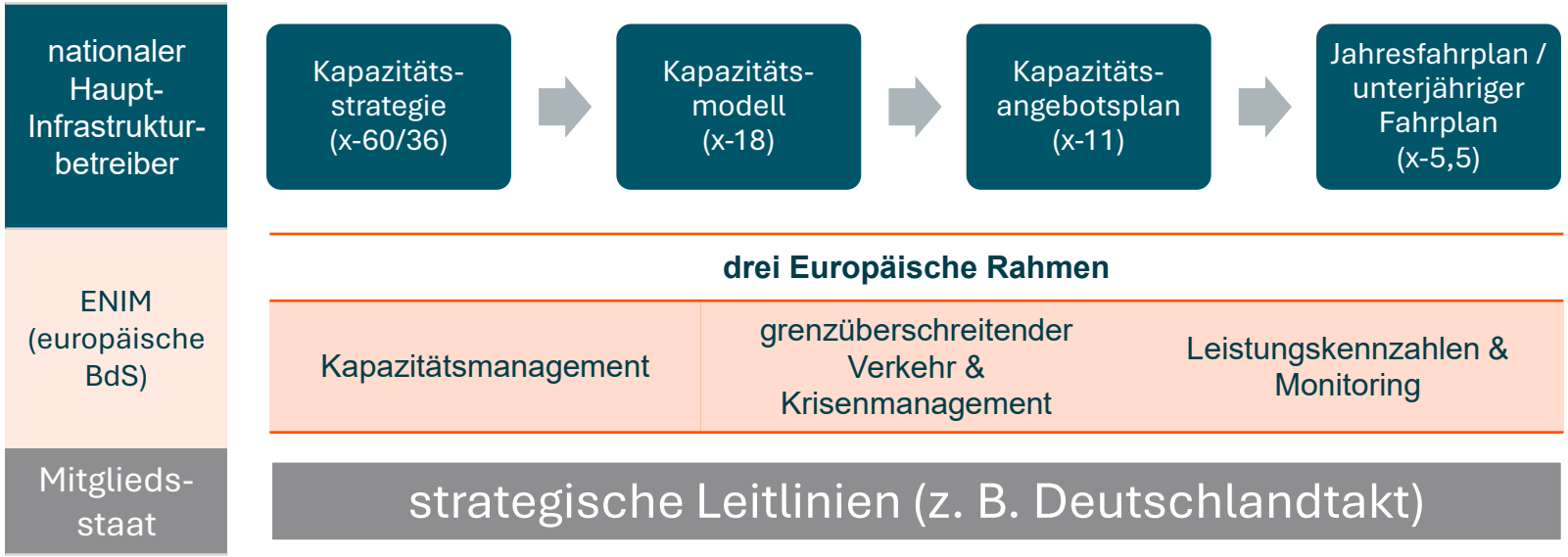



- konzertierter medialer „Gegenangriff“ von
  - DB InfraGO, DB AG, DB Fernverkehr
  - EVG
  - Aufgabenträger in Aufregung
- Trassen für Newcomer im SPFV nur auf Kosten von SPNV-Linien möglich?
  - aber: „Eigenbelegungsquoten“ lassen Verkehrsartenmixe in überlasteten Schienenwegen und Baustellen unangetastet
  - früher kein Aufmucken bei neuen ICE-Sprintern, „Halbstundentakt“ Berlin-Hamburg etc.
- keine „Quersubventionierung“ auf DB-FV-Linien mehr möglich
  - bemerkenswertes Eingeständnis
  - aber: maßlos übertrieben



Es wird deutlich, wie dringend eine
umfassende Debatte zum Marktmodell im SPFV ist!!

EU-Kapazitäts-Verordnung (2026/1184/EU) in Kraft (greift ab Fahrplanjahr 2031)



jahresübergreifende Planung

Anspruch auf Rahmenverträge

Wie weiter nach dem Urteil des VG Köln im Eilverfahren? Konzentrierte Umsetzung der Kapa-VO umso dringender!



- BMV will (muss nicht!) „strategische Leitlinien“ entwickeln
  - Was will das Haus? Wie weit sind die Arbeiten gediehen? Gibt es ein Beteiligungsverfahren? Falls ja, wie?
  - InfraGO weiß es auch nicht – anhaltende Unsicherheit bei Rahmenvertragsvorbereitung
- Forderung BSN: Verkehrsartenmixe netzweit?
- unabhängiger externer Sachverstand tut Not, aber:
  - Schwierigkeit Zugang zu Infrastrukturdaten (Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse!?)
  - neue Ansätze zur Kapazitätserfassung aus DZSF-Projekten: InfraGO nutzt sie nicht

Expertenkommission „Robuster Fahrplan“ (zur Vertraulichkeit verpflichtet)

- Mitteilung des DB-Konzerns am 30. Oktober 2026:
  - neues Gremium der InfraGO soll Vorschläge für einen stabileren Fahrplan liefern

							
Bas Bakker	Enak Ferlemann	Peter Füglistaler	Ludolf Kerkeling	Uwe Lahl	Kirsten Lühmann	Thomas Prechtl	Bernhard Wewers

- Was wird aus der Arbeit…
  - …des Runden Tisches Kapazität (AG2) (seit 2019)?
  - …des Sektorbeirats (seit 2024) (selbst zur Vertraulichkeit verpflichtet 🤐) ?
  - …der Taskforce für eine zuverlässigere Bahn?
- Welche neuen Erkenntnisse bekommt die Kommission von SMA? Wann erhält diese die Branche?
- Kommunikation ausschließlich über die DB AG? 🤔

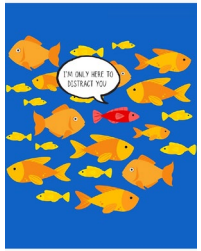
Hauptsache, weniger Verkehr?!



- InfraGO schießt mit der Schrotflinte:
  - möglichst viele Maßnahmen
  - Pünktlichkeitswirkung bisher nicht belegt
  - viele Maßnahmen bestenfalls mit „stabilisierendem Effekt“
- ➢ Risiken für Fahrgäste, Verlader und EVU, aber kein Risiko für die InfraGO:
  - ➢ Anreizregulierung des ERegG verteilt die gleichen Fixkosten auf weniger Verkehr (!)
  - ➢ weitere Angebotskürzungen drohen
- ? BMV ohne erkennbare Position, aber:
  - ? >20 Mrd. Euro p.a. für die Infrastruktur für weniger auf dem Netz?
  - ? nur noch Stundentakt im SPFV HH – B nach Sanierung für (mindestens) 2,7 Mrd. Euro?

Trassenpreise

Trassenpreisreform? Keine Spur!



- Koalitionsvertrag und „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ stellen eine Trassenpreisreform in Aussicht
- viele Konzepte aus der Branche vorhanden, z.B. unseres von mofair (Folien / Positionspapier)
- aber keinerlei konkrete Schritte des BMV, stattdessen Diskussion über neue „Anreizsetzungen“:

Nachlass in ländlichen Räumen / „City-Maut“ in Knoten	Bonus bei Nutzung von ETCS / Malus bei Nichtnutzung	höhere Bepreisung bei höherem Verschleiß	Vereinfachung der Anreizsysteme („aus vier mach eins“)
Verkehrsbedürfnisse sind, wie sie sind! keine Steuerungsmöglichkeiten	Zielkonflikte mit der ETCS-Förderung EVU entscheiden nicht frei	gibt es teilweise schon („besonders schwerer Güterzug“)	kann man machen, hat aber nichts mit Trassenpreisreform zu tun



- Ansätze verteilen die Not nur anders & sind Sache des INB-Prozesses
- InfraGO (und BMV-Vertreter!) selbst nicht überzeugt; Gespräche verlaufen im Sand

Hausaufgaben der Bundesnetzagentur

…und erhält damit Recht!
(OGK +886 Mio. Euro, insg. dann 8,203 Mrd. Euro)

neuer Bescheid TPS 2026
(Juli 2026)

Erstbescheid TPS 2027
(ergangen am 14.11.2026)

neuer Bescheid TPS 2026
(Ende 2026/ Anfang 2027)

SPNV	+7,7%
SPFV	+5%
SGV	+12,9%



ergangen im Juli 2026 auf Basis des „Mitusch-Gutachtens“:
Mehrbelastung für den SPNV rund 400 Mio. Euro

- neue Preise bereits ab Juli 2026 berechnet
- Rückrechnung in zwei Tranchen; bereits erfolgt
- (teilweise) Rückforderung der ergangenen Förderungen für SGV und SPFV (!)

Streit um die OGK 2027:

- BNetzA legt 7,4 Mrd. € fest
- InfraGO stellt TPS-Antrag um 200 Mio. Euro ÜBER der OGK (!)
- InfraGO hatte 7,7 Mrd. Euro beantragt und **klagt beim VG Köln**
  - Höhe Instandhaltungs-zuschüsse 2027 unklar
  - (jetzt) 3,53 Mrd. €



„am wenigsten eilig“ – muss ohnehin komplett abgewickelt werden

- ebenfalls ca. 400 Mehr- und entsprechende Entlastung für SPFV und SGV
- auch hier Förderungsrückforderungen durch den Bund möglich



zusätzliche Herausforderung:
Liquiditätsmanagement zwischen Ländern, Aufgabenträgern und EVU

oft vergessen:
Stationspreise gehen ebenfalls nach oben







1. EuGH-Urteil bezog sich allein auf „Trassenpreise“ –
nur danach hatte das VG Köln beim EuGH gefragt

- § 37 Abs. 2 ERegG g. F. beinhaltet aber eine **Trassen- & Stationspreisbremse**
- InfraGO: Urteil gilt analog auch für Stationspreise
- BNetzA und BSN anderer Auffassung; BNetzA verlangt detaillierten Nachweis über tatsächlich gestiegene Kosten

2. Für Trassen gilt (§ 31 Abs. 2 ERegG): Kosten des „Mindestzugangspakets“ (MZP) müssen kalkulatorisch durch Zielerlös (≈OGK) gedeckt werden.

- Für Stationen sind längere Ausnahmen (=Unterdeckungen) zulässig
  - 2018: Fehlbetrag 95,2 Mio. Euro
  - 2022: Fehlbetrag 142,9 Mio. Euro
  - 2025: Fehlbetrag ca. 180 Mio. Euro
- InfraGO will Delta deckeln; Gesamterlös nun bei 992 Mio. Euro (2027)



war bis drei Wochen vor Fahrplanwechsel ungeklärt!

beantragte Preise (BK10-26-0060_E): SPNV +22,3%; SPFV +5,2% (Hauptantrag) oder SPFV +2,6%; SPFV +27,7% (Hilfsantrag 3)

Intransparenz bei den Stationspreisen (BK10-26-0060_E)

- aktuelle Anträge:
  - jeweils ca. 20 Einzeldateien
  - pdf, nicht durchsuchbar, weitestgehend geschwärzt
  - ohne Dokumentennamen in Kopf- oder Fußzeile





Transparenz offenbar nicht gewollt!



Stationspreisliste 2027 Hauptantrag
(gültig ab 01.01.2027)

Bf-Nr	Aufgabenträger	Bahnhof	Preisklasse	Bundesland	Stationspreis SPNV - Serviceeinrichtung	Stationspreis SPFV - Serviceeinrichtung
1	Schiene.NRW (go.R)	Aachen Hbf	2	Nordrhein-Westfalen	16,93 €	57,34 €
7205	Schiene.NRW (go.R)	Aachen Schanz	5	Nordrhein-Westfalen	3,54 €	3,54 €
3	Schiene.NRW (go.R)	Aachen West	5	Nordrhein-Westfalen	3,54 €	3,54 €
2	Schiene.NRW (go.R)	Aachen-Rothe Erde	4	Nordrhein-Westfalen	4,60 €	20,79 €
4	VM BW	Aalen Hbf	3	Baden-Württemberg	6,15 €	15,49 €
5	BEG	Abensberg	6	Bayern	4,04 €	4,13 €
6	VM BW	Achern	4	Baden-Württemberg	4,95 €	55,67 €
7	LNVG	Achim	4	Niedersachsen	6,25 €	13,46 €
8	LNVG	Achmer	6	Niedersachsen	6,03 €	7,45 €
7225	NAH.SH	Achterwehr	7	Schleswig-Holstein	2,70 €	2,70 €
11	LNVG	Adelebsen	6	Niedersachsen	6,03 €	7,45 €
12	BEG	Adelschlag	6	Bayern	4,04 €	4,13 €
13	BEG	Adelsdorf (Mittelfr)	6	Bayern	4,04 €	4,13 €
14	VM BW	Adelsheim Nord	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
15	VM BW	Adelsheim Ost	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
17	ZVV	Adorf (Vogtl)	5	Sachsen	9,36 €	9,36 €
18	VM BW	Affaltrach	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
19	BEG	Agatharied	6	Bayern	4,04 €	4,13 €
20	LNVG	Agathenburg	6	Niedersachsen	6,03 €	7,45 €
8166	VM BW	Agglasthausen	7	Baden-Württemberg	2,89 €	2,89 €
21	VM BW	Aha	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
22	Schiene.NRW (NWL)	Ahaus	4	Nordrhein-Westfalen	4,65 €	4,65 €
23	Schiene.NRW (NWL)	Ahlen (Westf)	4	Nordrhein-Westfalen	5,59 €	3,98 €
24	LNVG	Ahlhorn	6	Niedersachsen	6,03 €	7,45 €
25	RH	Ahlten (Han)	5	Niedersachsen	4,32 €	4,32 €
908	ZVRP Nord	Ahrbrück	6	Rheinland-Pfalz	4,37 €	4,37 €
27	NAH.SH	Ahrensburg	4	Schleswig-Holstein	4,09 €	4,09 €
8169	NAH.SH	Ahrensburg-Gartenholz	5	Schleswig-Holstein	4,75 €	4,12 €
28	VBB Berlin	Ahrensfelde	4	Berlin	1,94 €	1,94 €
29	VBB	Ahrensfelde Friedhof	6	Brandenburg	6,41 €	6,41 €
30	VBB	Ahrensfelde Nord	6	Brandenburg	6,41 €	6,41 €
31	ZVRP Nord	Ahrweiler	6	Rheinland-Pfalz	4,37 €	4,37 €
32	ZVRP Nord	Ahrweiler Markt	6	Rheinland-Pfalz	4,37 €	4,37 €
34	BEG	Aichach	5	Bayern	3,39 €	4,98 €
35	VM BW	Aichelberg	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
36	BEG	Aimring	6	Bayern	4,04 €	4,13 €
40	VM BW	Albbruck	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
41	NAH.SH	Albersdorf	7	Schleswig-Holstein	2,70 €	2,70 €
42	ZOPNV Süd	Albersweiler (Pfalz)	6	Rheinland-Pfalz	3,42 €	3,42 €
44	ZOPNV Süd	Albig	6	Rheinland-Pfalz	3,42 €	3,42 €
45	VBB Berlin	Albrechtshof	5	Berlin	2,54 €	2,54 €
46	RMV	Alsbhausen	6	Hessen	4,64 €	4,64 €
7201	ZOPNV Süd	Alsheim (Eis)	7	Rheinland-Pfalz	2,29 €	2,29 €
7891	VM BW	Alsbstadt-Ebingen West	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
47	VM BW	Alsbstadt-Ebingen	5	Baden-Württemberg	4,02 €	8,15 €
49	VM BW	Alsbstadt-Laufen Ort	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
50	VM BW	Alsbstadt-Lautlingen	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
51	Schiene.NRW (VRR)	Alsdekerk	6	Nordrhein-Westfalen	4,48 €	4,48 €
7960	VM BW	Aldingen	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
52	BEG	Aletshausen	7	Bayern	3,01 €	3,01 €
53	VBB Berlin	Alexanderplatz	3	Berlin	4,58 €	237,13 €
54	LNVG	Alfeld (Leine)	4	Niedersachsen	6,25 €	13,46 €
2362	Schiene.NRW (go.R)	Alfter-Impekoven	6	Nordrhein-Westfalen	4,36 €	4,36 €
6626	Schiene.NRW (go.R)	Alfter-Witterschlick	6	Nordrhein-Westfalen	4,36 €	4,36 €
56	LNVG	Algermissen	6	Niedersachsen	6,03 €	7,45 €
2664	NVV	Alheim-Heinebach	6	Hessen	4,34 €	4,34 €
57	RH	Aligse	6	Niedersachsen	7,88 €	7,88 €
6091	ZVNL	Alsbzig Allee-Center	5	Sachsen	3,25 €	3,25 €
59	RMV	Allendorf (Dillkr)	7	Hessen	3,55 €	3,55 €
60	VM BW	Allensbach	4	Baden-Württemberg	4,95 €	55,67 €
7979	FHH	Allermöhe	4	Hamburg	3,65 €	3,65 €
99	BEG	Allersberg (Rothsee)	6	Bayern	4,04 €	4,13 €
61	VM BW	Allmendingen	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
62	Schiene.NRW (VRR)	Alpen	7	Nordrhein-Westfalen	8,07 €	8,07 €
63	VM BW	Alpirsbach	6	Baden-Württemberg	3,78 €	7,91 €
64	ZOPNV Süd	Alsenz	6	Rheinland-Pfalz	3,42 €	3,42 €
65	RMV	Alsfeld (Oberhess)	5	Hessen	4,30 €	4,30 €
66	ZOPNV Süd	Alsheim	5	Rheinland-Pfalz	4,52 €	4,52 €
67	VBB	Alt Hüttendorf	6	Brandenburg	6,41 €	6,41 €
71	VBB	Alt Rosenthal	6	Brandenburg	6,41 €	6,41 €
73	VRStutt	Altbach	3	Baden-Württemberg	5,28 €	2,91 €
74	VBB	Altbidbem	6	Brandenburg	6,41 €	6,41 €
75	BEG	Altdorf (b Nürnberg)	6	Bayern	4,04 €	4,13 €
76	BEG	Altdorf West	6	Bayern	4,04 €	4,13 €
77	BEG	Alte Veste	6	Bayern	4,04 €	4,13 €
78	FHH	Alte Wöhr (Stadtpark)	4	Hamburg	3,65 €	3,65 €
79	VMV	Altefähr	6	Mecklenburg-Vorpommern	7,32 €	7,32 €
80	Schiene.NRW (NWL)	Altena (Westf)	4	Nordrhein-Westfalen	5,59 €	3,98 €

Trassenpreisreform:
Ein Deal zwischen Bund und Ländern – wann, wenn nicht jetzt?

- Grenzkosten (uKZ) dringender denn je: **Entbürokratisierung gut für alle Beteiligten!**
- **Mehrkosten für den Bund bei ukZ auf ca. eine Milliarde p.a. aussteuerbar, denn**
  - Bund kann Trassenpreisförderungen für SGV und SPFV streichen
  - Reduktion der Regionalisierungsmittel um ca. 4 Mrd. Euro (=Vollkostenanteil der Trassenpreise) ?



Bund hatte Trassenpreisreform angekündigt, Klimaschutzziele



Länder brauchen dringend Kompensation wegen EuGH-Urteil





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

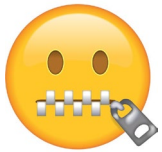


Sollte alle offenen Fragen klären: LV InfraGO



- Text am 15. November veröffentlicht
  - ein Monat Stellungnahmefrist (ERegG §29 Abs. 4); wesentliche Änderungen sind nicht mehr möglich
  - Höhe der IH-Mittel 2027 stehen fest: 3,5 Mrd. Euro im Einzelplan 14 (Verteidigung);
    kein Prozess zur Wirkung auf TPSe beschrieben
  - es fehlen (!) neun von 27 Anlagen, u.a. die Beschreibung der 71 Kennzahlen, Verweise gehen ins Leere
  - Quartalsberichte, Infrastrastukturkataster etc. nicht öffentlich
  - Zahlen kommen weitgehend weiter von der InfraGO; was als BuGG gilt, stuft sie selbst ein;
    bei Auftragsvergaben weiter Nutzung des Konzernprivilegs







Trassenpreise können weiter sprunghaft steigen, Debatte um Förderungen bleibt, **Reform ist damit keineswegs „erledigt“**

Entflechtung

aktuelles Beispiel Vertrieb: „Sofortprogramm bessere Kundenkommunikation“ der DB



- Sept. 2025: „Agenda für zufriedene Kunden…“
  - „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.“ (S. 21)

- Juli 2026: BMV und DB präsentieren gemeinsam ein „Sofortprogramm für bessere Kundenkommunikation“
  - kein Eingehen auf die Forderung des BMV
  - stattdessen: „eine App für alle Infos“
  - auf Nachfrage: BMV habe Entscheidung über Vertrieb „verschoben“ auf die Zeit nach dem EU-Gesetzgebungsverfahren

- mangelnde Transparenz über Wert der DB-Portale



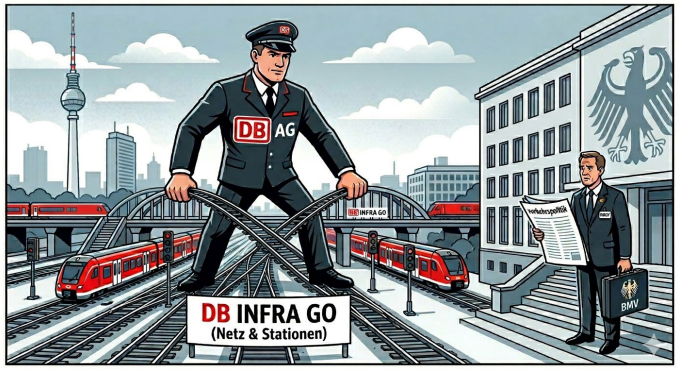
Deutsche Bahn AG / Florian Gaertner / Photothek.



Dauerbrenner
Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (BEAV)



- Sept. 2025: „Agenda für zufriedene Kunden…“
  - Noch in diesem Jahr (sic!) wird die Satzung der DB AG so geändert, dass wesentliche **Weisungen des Vorstands der DB AG** und die Wahrnehmung von Aktionärsrechten, die Auswirkungen auf die DB InfraGO AG haben, dem **Aufsichtsrat der DB AG zur Zustimmung** vorgelegt werden müssen. (S. 21)



- März 2026:

2. Änderung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

a. § 1 Abs. 1 wird um einen Satz 3 ergänzt und lautet zukünftig wie folgt:

„Die DB InfraGO AG unterstellt die Leitung ihrer Gesellschaft der DB AG. Der Vorstand der DB AG ist demgemäß berechtigt, dem Vorstand der DB InfraGO AG hinsichtlich der Leitung der Gesellschaft Weisungen zu erteilen. Weisungen können nur auf der Grundlage eines Beschlusses des Vorstands der DB AG erfolgen.“

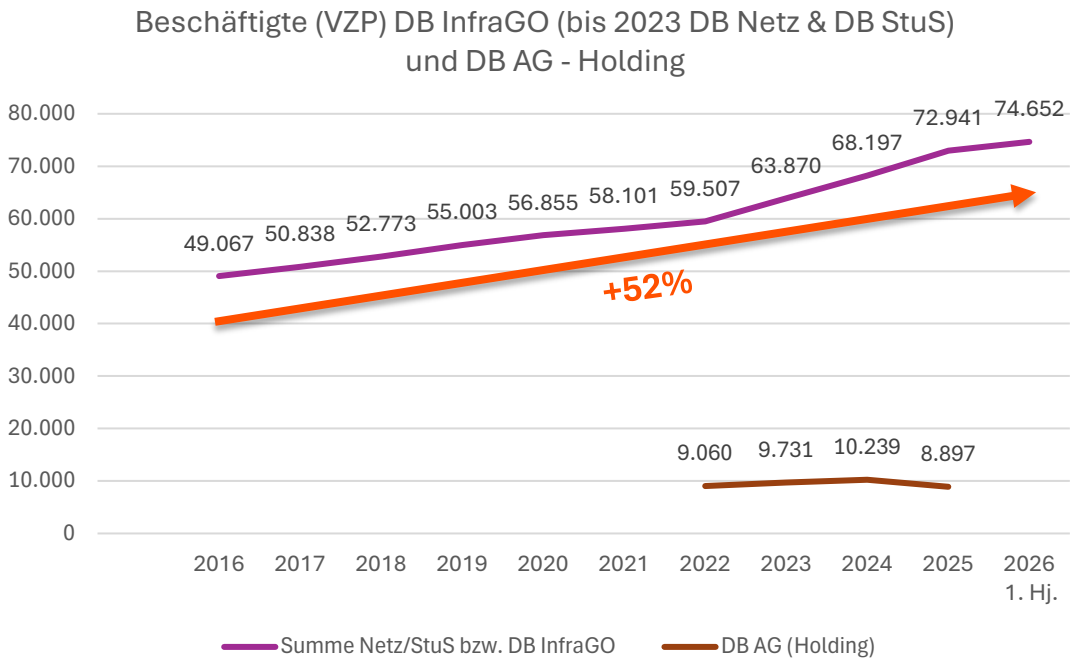
Was die „Agenda“ fordert:



…und was die DB AG daraus gemacht hat:



InfraGO als Auffangbecken für den konzerninternen Arbeitsmarkt?



- Evelyn Palla: „Einsparungen bei der Holding 500 Mio. Euro p.a.“
- …können aus regulatorischer Sicht durchaus angezeigt sein (infrastrukturbezogene Aufgaben wie Netzplanung, Beschaffung etc.)…
- …dürfen aber nicht nur durch Verschiebung in die Konzerntöchter erreicht werden!

aktuelles Beispiel:
erstes Gesetzgebungsverfahren Bm Bilger



BuMin Steffen Bilger

10. Eisenbahnrechts-Änderungsgesetz:

- § EReg G:
  - § weitergehende Entflechtungsregelungen, Beirat, Karenzzeiten
  - § Regelungen zur Qualität
  - § Mitbestimmung des Sektors etwas gestärkt
  - § Bußgeldkatalog für die Bundesnetzagentur
  - § explizite Beibehaltung der Stationspreisbremse
  - § Folgen neuer Regelungen oftmals unklar
- § AEG:
  - § weitergehende Einsichtsrechte des EBA
  - § Implementierung Sektorbeirat
- § BSWAG:
  - § weitergehende Auskunftsrechte für den Bund
- § DBGG:
  - § Ausweitung der Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofs

- Vorwarnung: keine
- Umfang: 69 Seiten
- an die Verbände: 12. August
- Stellungnahmefrist: 18. August

- ins Kabinett? mehrfach verschoben!





Fazit

Für eine effiziente Zusammenarbeit muss sich etwas ändern...



...von der verschlossenen Auster...



...zum offenen Buch.

Wie es jetzt weitergehen muss…

- ✓ (wieder) mehr Partizipation der Branche, u.a. für:
  - ✓ ehrliche Ursachenanalyse:
    Wie konnte es zu dem Chaos bei der InfraGO kommen?
  - ✓ Umsetzung der LV InfraGO
  - ✓ Verzahnung Infraplan, LV InfraGO, Zielnetz 2035
  - ✓ Zielbild und Rollout Digitalisierung (z.B. DSTW)
  - ✓ echte Trassenpreisreform & Entbürokratisierung
    - ✓ Analyse der tatsächlichen Kosten einer uKZ-Orientierung
  - ✓ Inhalt und Stoßrichtung der „strategischen Leitlinien“
  - ✓ echte Eigentümerstrategie
- ✓ (Prüfung) Beendigung des Beherrschungs- & Ergebnisabführungsvertrags



MOFAIR

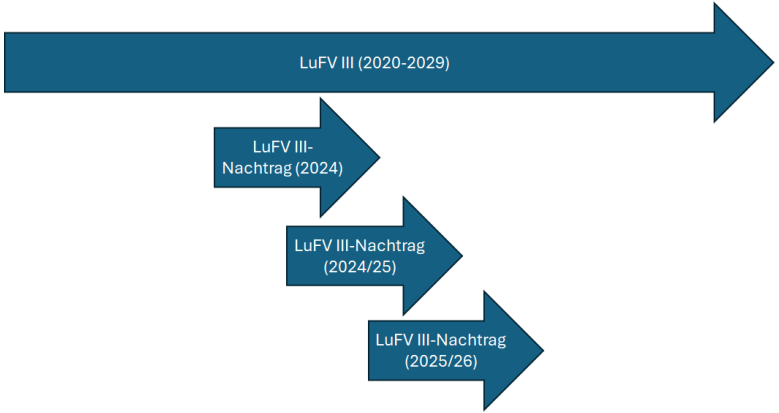
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

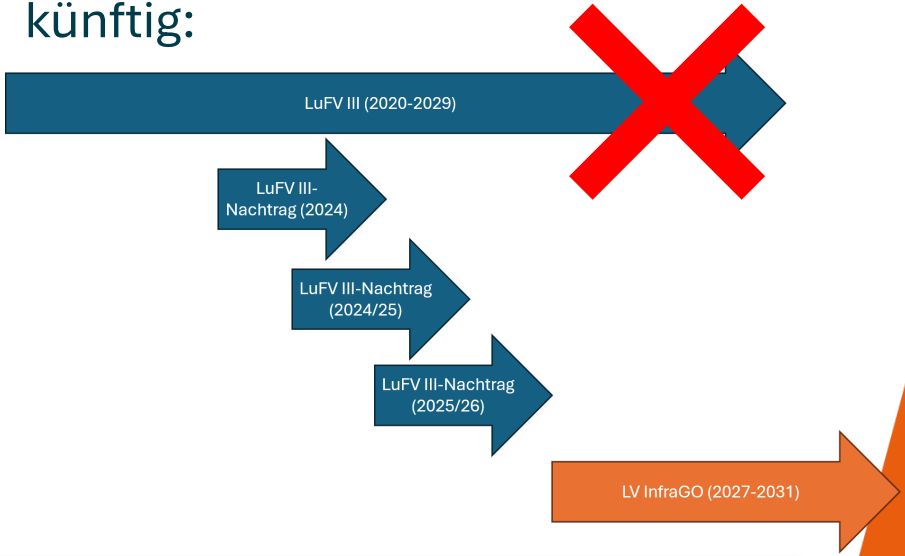
Backup

LV InfraGO anstelle der „LuFV III“

bisher:



künftig:



künftige Laufzeit wieder fünf Jahre (statt bisher zehn),
aber: Durch die Nachtrags-LuFV IIIen war gewaltige Hektik im System

Infraplan: Verlorene zwei Jahre?



- Dezember 2024: allererste Fassung
  - legt Konzept fest: jährliche, rollierende Erstellung mit einem Horizont von fünf Jahren




Jörg Sandvoß, einer der „Erfinder“ des Konzepts

- Was ist neu nach 22 Monaten, Oktober 2026?
  - Verknüpfung geplant mit…
    - Eisenbahninfrastrukturfonds (2027, wirksam 2028)
    - Zielnetz 2035 (2027)
    - Digitalisierungsstrategie (Ende 2026)

Warum hat das so lange gedauert?

Infraplan 2026: Weiter nur ein erstes Gerüst





- Inhalte: „Mittelfristplanung ohne Zahlen“
  - Projektliste von der InfraGO übernommen
- Zielnetz 2035 und LV InfraGO fehl(t)en noch
  - dann erst Priorisierung möglich
  - Projekte rutschen „unter den Strich“, Jahr für Jahr werden es mehr werden
- Digitalisierungsstrategie liegt nur in ersten Ansätzen vor:
  - bis 2041: 8.000 km des Netzes mit ETCS „sicher“ ausgerüstet.
  - vollständige Netzausrüstung (ca. 33.500 km = fertig ca. 2090)
  - vgl. Bericht des BRH: Projekte des Bedarfsplans Schiene brauchen beim bisherigen Tempo bis 2098 (Bericht V1-0002082 vom 6. Oktober 2026)

Infraplan: Kritik Steuerungskennzahlen

	Steuerungskennzahlen
1	neu gebaute Gleiskilometer (km)
2	Umsetzung kleiner und mittlerer Maßnahmen (Stück)
3	Elektrifizierungsgrad (%)
4	Streckenkilometer Korridorsanierungen (km)
5	anlagenbedingte Verspätungsminuten (cVmin)
6	Lärmsanierte Streckenkilometer (km)
7	Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Stück)
8	ETCS-Streckenkilometer & Ausrüstungsgrad

extrem niedriger Zielwert:
bis 2030 **nur 155km**

sind nicht gleichwertig!

Zielwert 2030: **nur 62,7%.**
(Koalitionsvertrag 2018 sah 70% bis 2025
vor; Koa-Vertrag von 2021 75% bis 2030)

völlig ohne Aussagekraft
ohne Layoutstandards!!!

nutzt umstrittene VU-Kodierungen
der InfraGO
besser: Kapazitätsverfügbarkeit

extrem niedriger Zielwert:
bis 2030 **nur 239km**

noch ganz ohne Zielwert

LV InfraGO und Infraplan

LV InfraGO 2027-31

LV InfraGO 2032-36

Infraplan 2026-30

Infraplan 2027-31

Infraplan 2028-32

Infraplan 2029-33

Infraplan 2030-34

Infraplan 2031-35

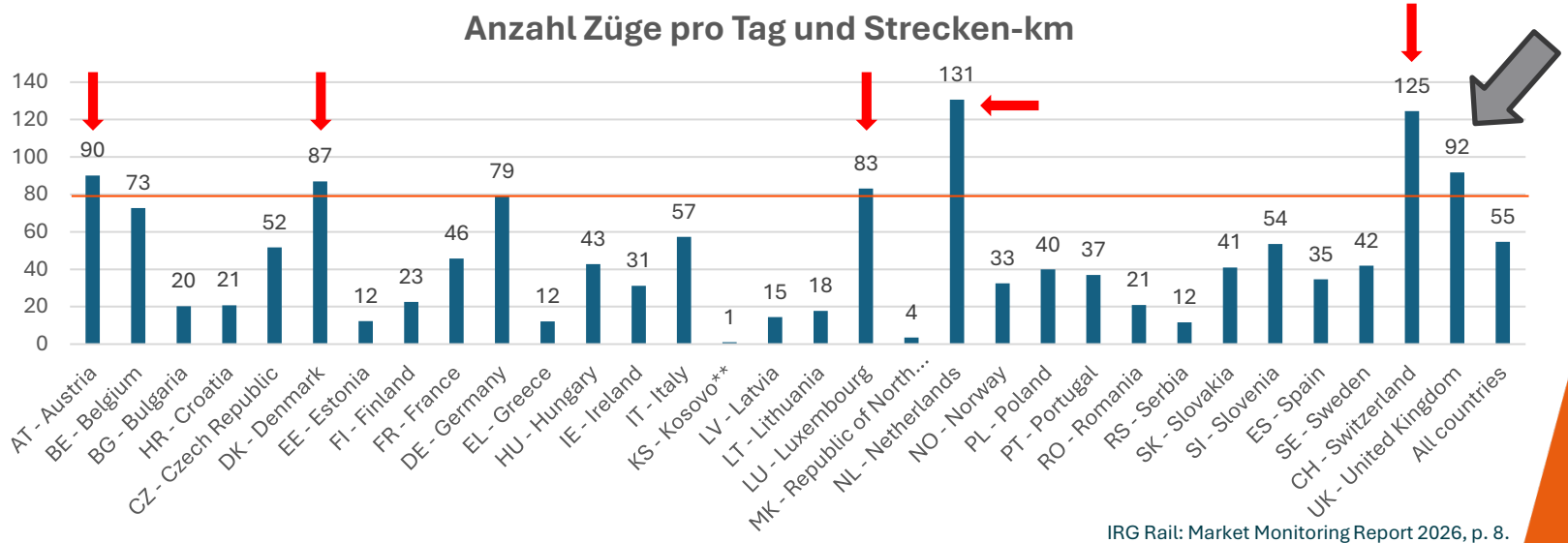


Wie können rollierende inhaltliche Planung und fünfjährige Finanzplanung passend gemacht werden?

Kapazität – „zu voll“?

- DB (InfraGO) betont die „Überfüllung“ des Netzes
- „Entlastung des Netzes“ durch Angebotsreduktion the *next big thing* nach „Generalsanierungen“ ?
- Narrativ verfängt zunächst einmal

➢ differenzierte Betrachtung notwendig!



IRG Rail: Market Monitoring Report 2026, p. 8.

Kapazität – „zu voll“?



Anstieg in 25 Jahren um 12,6%

allerdings *sehr* ungleich verteilt!

…und dann droht ein Anbieter mit Angebot…

- Markteintritt von Italo („Atrium“) ab April 2028 geplant
- Relationen München – Stuttgart – Frankfurt – Köln – Dortmund (stündlich) und München – Nürnberg – Halle/Leipzig – Berlin – Hamburg (zweistündig)
- zunächst 30 Züge, optional mehr, Siemens Velaro
- Verfahren bei der Bundesnetzagentur (BK10-26-0011_Z) Januar bis Juli; Themen waren der Zugang zu:
  - Trassen (falls nicht per Rahmenverträgen, über Eigenbelegungsquote in ÜLSen und Baustellen)
  - Serviceeinrichtungen (Abstellgleise, Werkstätten)
  - Flächen für den Fahrausweisvertrieb und
  - Lounges
- Forderung nach „strukturiertem Eingliederungsprozess“





SPFV-Markt in Bewegung…

- Flix will Angebot in den kommenden Jahren deutlich ausweiten,
  ab 2028 65 neue STAR-Züge
- Italo kauft 30 Siemens Velaro-Züge, ebenfalls ab 2028
- Westbahn baut ebenfalls aus
- bereits unterwegs:
  GoVolta (seit März 2026), European Sleeper (dritte Linie seit September 2026)





- Leo-Express mit Marathonlinie Frankfurt – Dresden – Przemyšl (derzeit eingestellt)
- schon lange am Markt:
  RDC und SNCF/Thalys=Eurostar, Snälltåget, ČD, PKP, ÖBB, SBB, NS
- neu: Kooperation Trenitalia mit DB für Brenner-Verkehre
- Markteintritt für März 2027 angekündigt: NOX
- bei BNetzA-Verfahren dabei: DreamMobility & RegioJet

Vertrieb: EU Passenger Package



multimodales Buchen

COM(2026) 231 final

Pflicht zur Datenbereitstellung („sharing obligation“) (EVU)

Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten

COM(2026) 232 final

Bei markt-beherrschender Stellung (>50%) Pflicht zum Verkauf der Produkte von Mitbewerbern („hosting obligation“) (Plattformen, EVU/unabh.)

Änderung der Fahrgastrechte-VO

COM(2026) 233 final

- Haftung bei dem VU, das Verspätung „verursacht“ hat.
- auch dann, wenn mehrere Fahrausweise (!)

→ zu großes Risiko, das EVU nicht schultern können!

→ gut!

→
+ gut, um Sichtbarkeit der Wettbewerbsbahnen zu erhöhen!
– aber: Sorge, dass DB-Navigator und bahn.de noch gestärkt werden