



Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

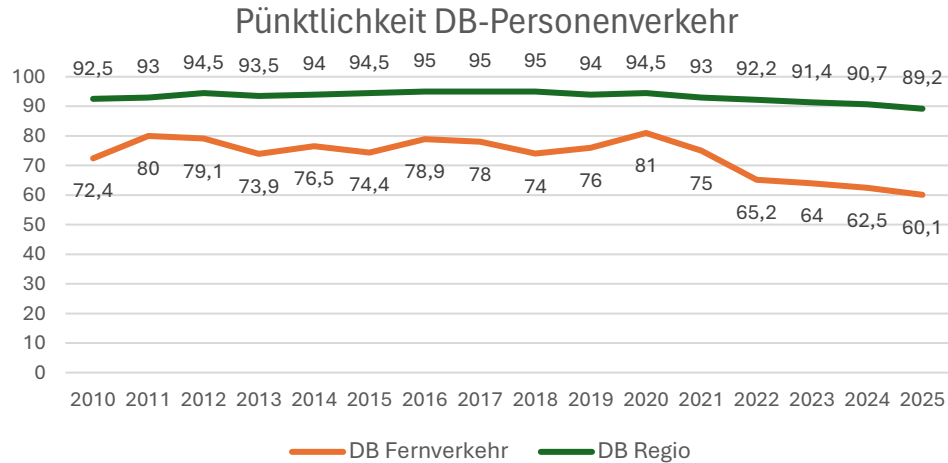
Weniger Züge = pünktlichere Züge?

Kapazität auf dem deutschen Schienennetz

16. Deutscher Nahverkehrstag
Koblenz, 23. Juni 2026

Dr. Matthias Stoffregen
mofair-Geschäftsführer

Pünktlichkeit als wesentliches Qualitätsmerkmal



seit 2022:

„Infrastruktur
zu 80% schuld
an
Verspätungen.“

...und zu VOLL!

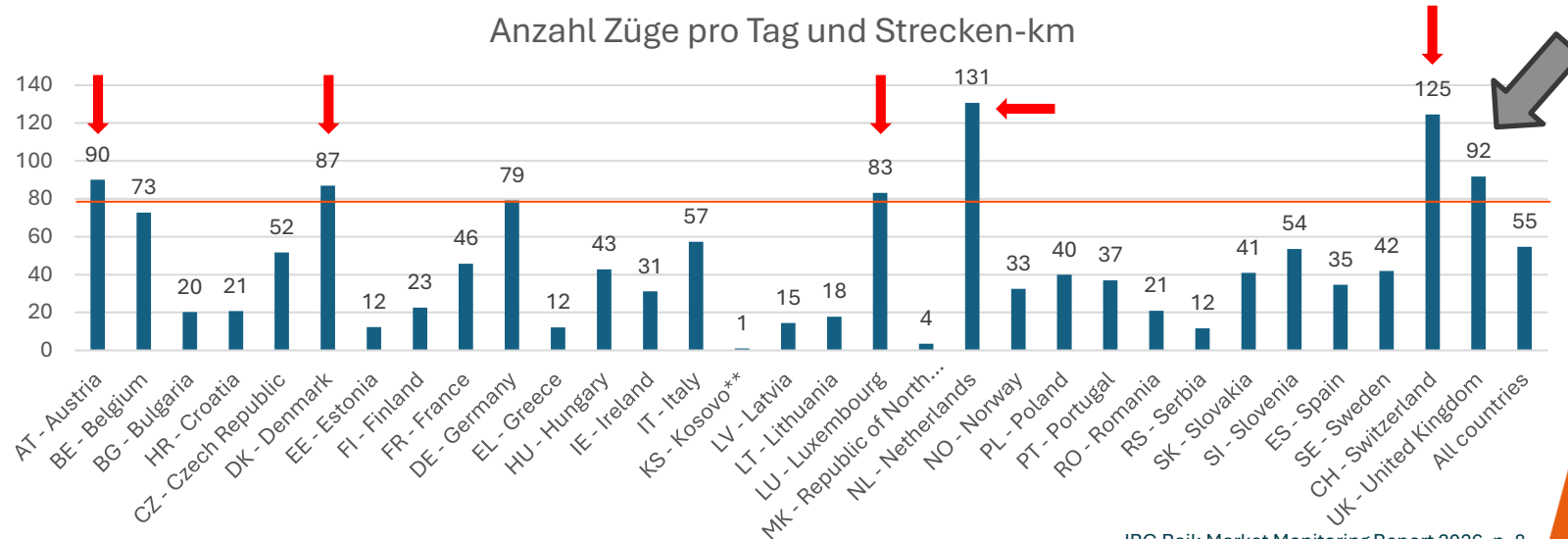
Infrastruktur
ist zu alt...

...zu kaputt...



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!

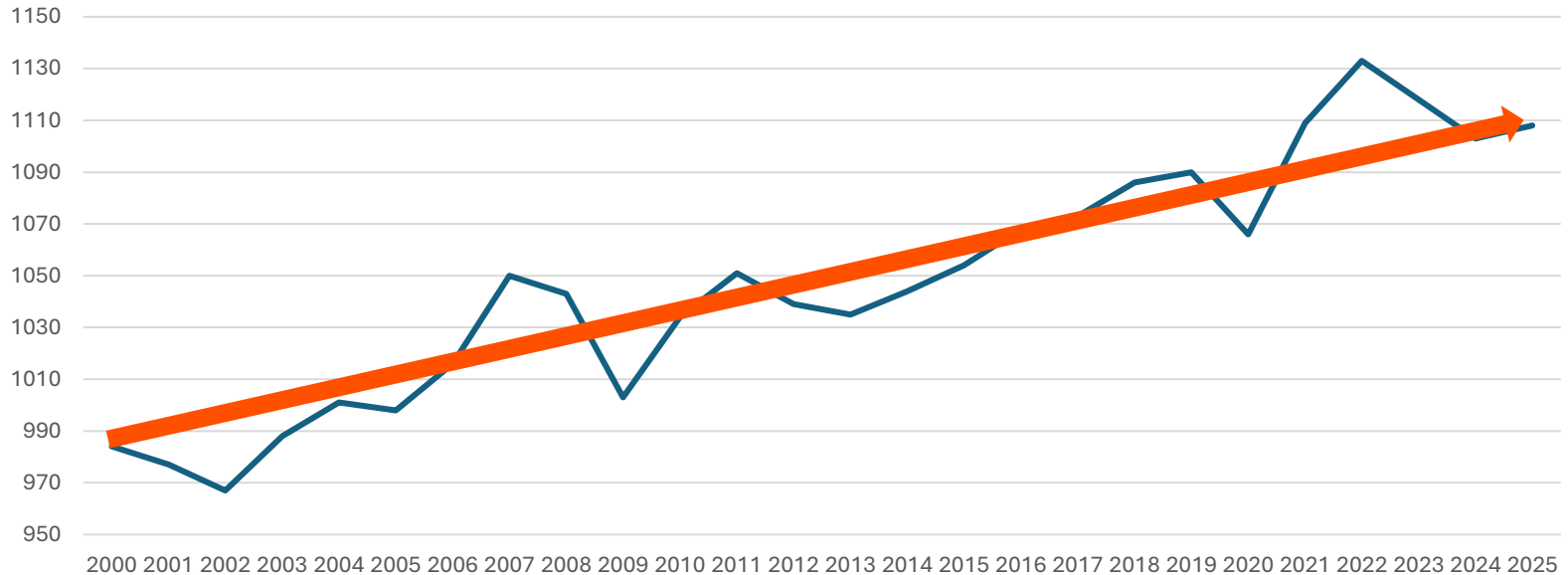


IRG Rail: Market Monitoring Report 2026, p. 8.

Kapazität – „zu voll“?

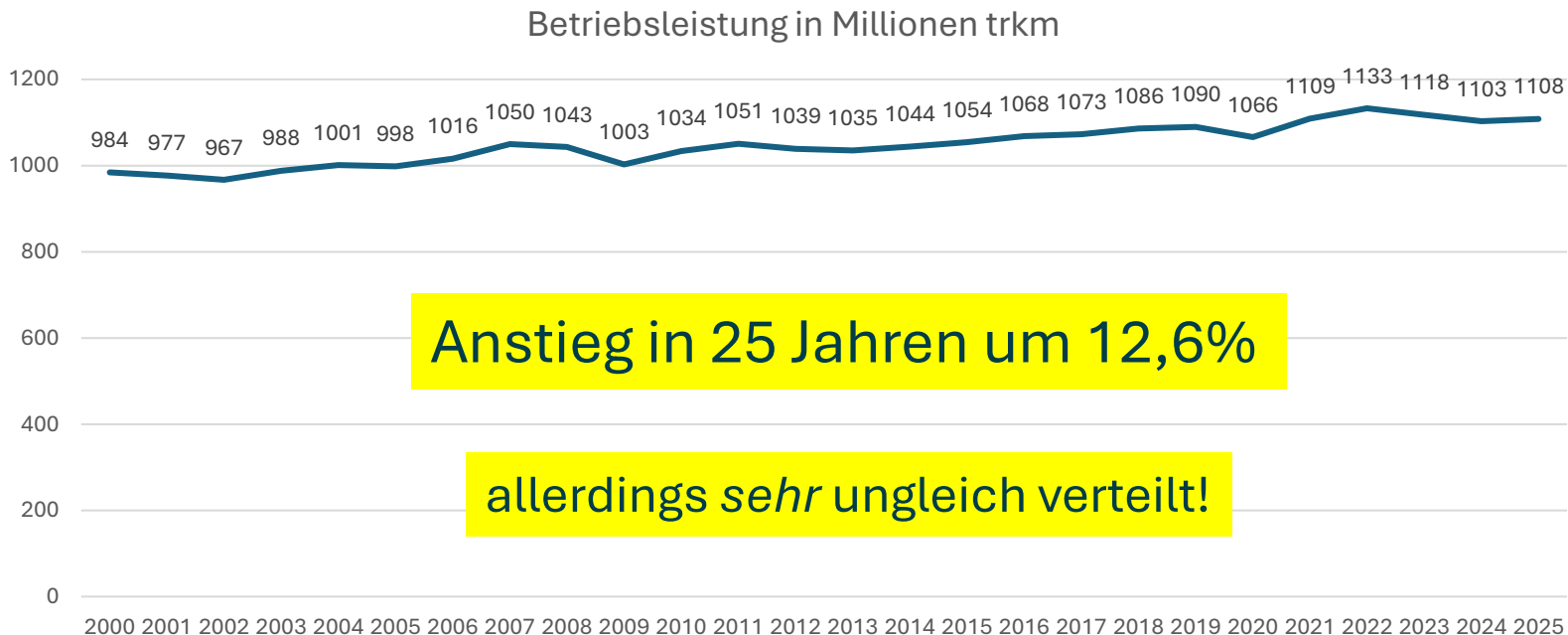


Betriebsleistung in Millionen trkm

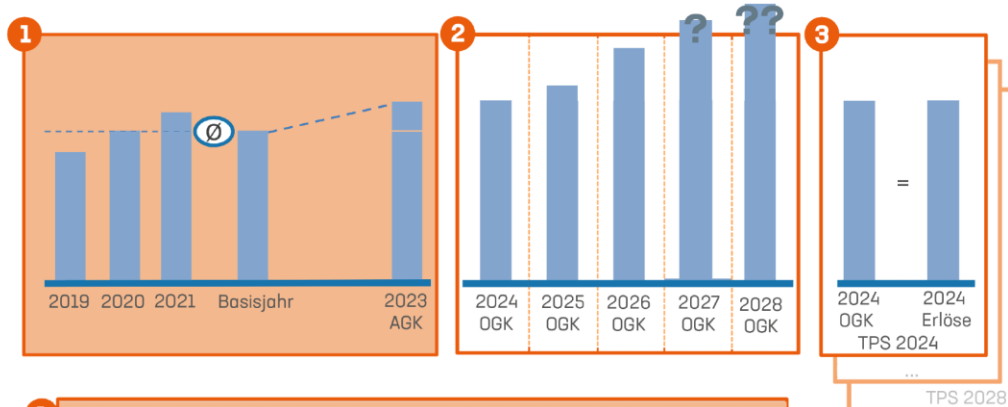


Quelle: Geschäftsberichte DB AG, 2000-2025.

Kapazität – „zu voll“?



Problematische „Anreizregulierung“ im ERegG



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

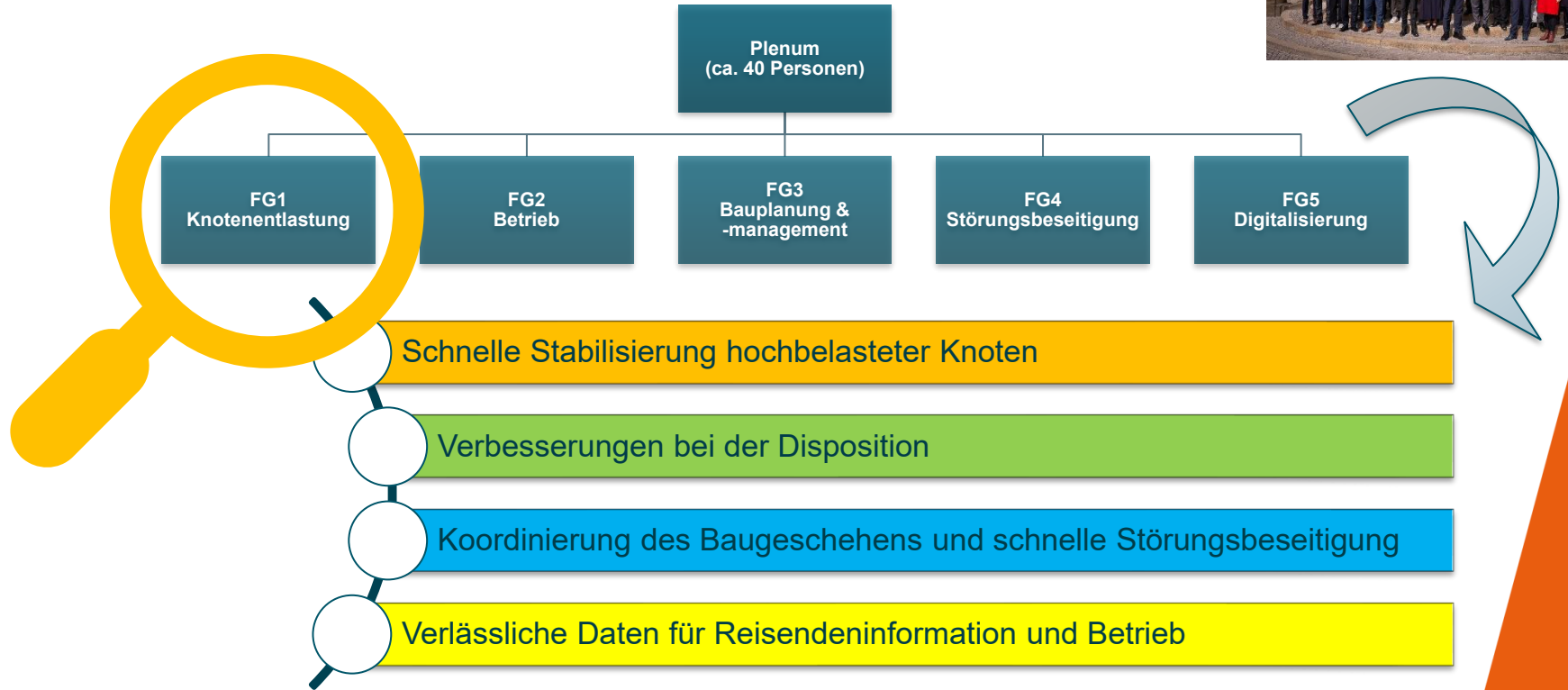
1. Bundesnetzagentur legt vor Beginn einer fünfjährigen Regulierungsperiode das **Ausgangsniveau der Gesamtkosten (AGK)** fest.
 - Durchschnittskosten dreier zurückliegender Jahre
 - Preisfortschreibung auf letztes Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode
2. Für jedes einzelne Jahr wird unter Berücksichtigung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

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

Dabei zu berücksichtigen:

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

Task Force für eine zuverlässige Bahn



Kapazität (I): In den großen Knoten

Breite Ablehnung von „Pauschallösungen“:

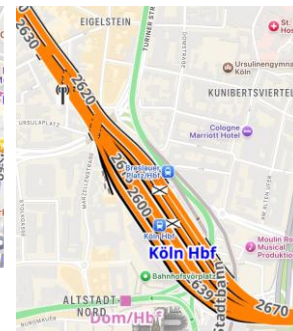
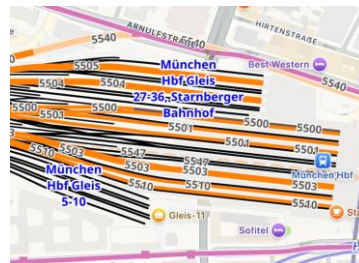
- Maßnahmenkataloge für die am stärksten belasteten Knoten; Workshops für
 - Berlin, Hamburg, Köln (offizielle ÜLSen) sowie
 - Frankfurt, München und Hannover & Mannheim
 - mit SPFV-EVU & Aufgabenträgern, aber *ohne* SPNV-EVU
 - Prozess läuft, Vertraulichkeitspflicht
- Aussage der DB InfraGO im Verfahren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

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



Kapazität (I): In den großen Knoten

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



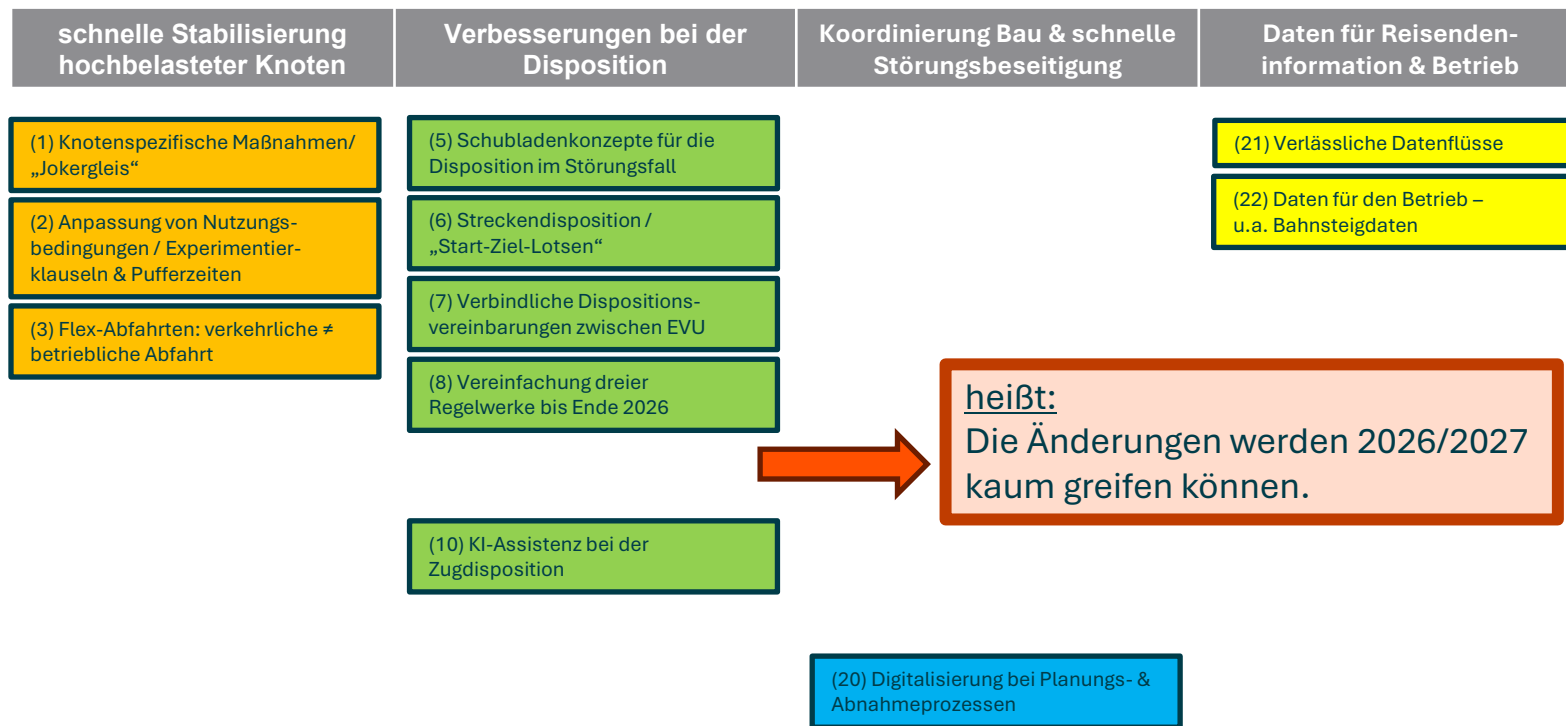
Welche Züge werden *konkret* herausgenommen?

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

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

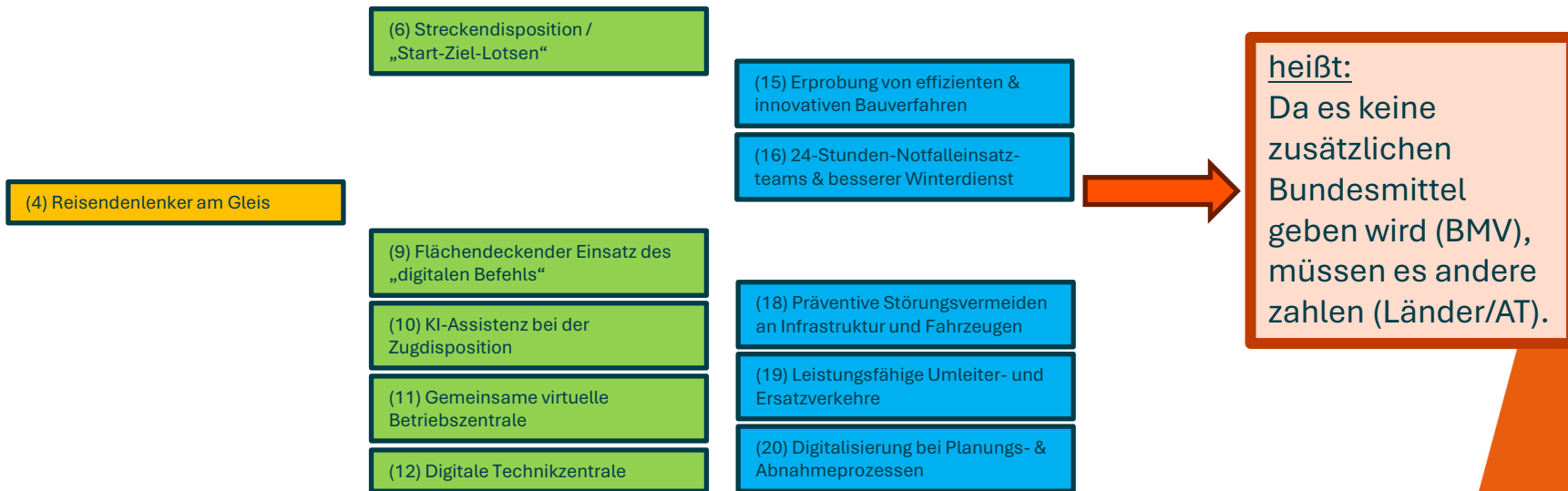
schnelle Stabilisierung hochbelasteter Knoten	Verbesserungen bei der Disposition	Koordinierung Bau & schnelle Störungsbeseitigung	Daten für Reisenden-information & Betrieb
(1) Knotenspezifische Maßnahmen/ „Jokergleis“	(5) Schubladenkonzepte für die Disposition im Störfall	(13) Gemeinsame Konzeption des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

Welche Maßnahmen betreffen Regulierung und/oder Normänderungen?



Welche Maßnahmen kosten Geld?

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



Was läuft ohnehin schon - oder müsste es wenigstens?

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



heißt:
„neu“ ist hier
kaum etwas

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

schnelle Stabilisierung
hochbelasteter Knoten

Verbesserungen bei der
Disposition

Koordinierung Bau & schnelle
Störungsbeseitigung

Daten für Reisenden-
information & Betrieb

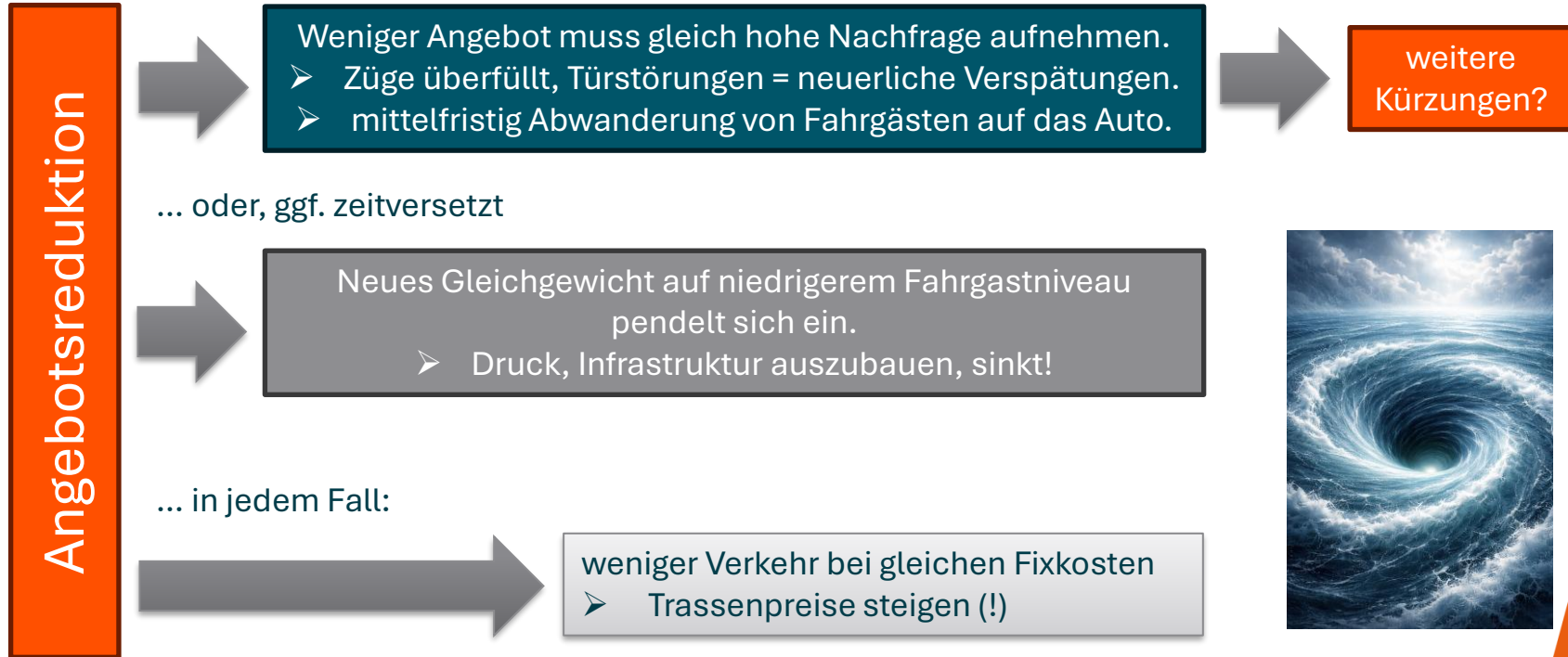
(1) Knotenspezifische Maßnahmen/
„Jokergleis“

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

heißt:

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

Gefahr des „doppelten Abwärtssogs“



Doch Kapazität vorhanden?



- DB InfraGO im Verfahren BK10-26-0011_Z (sog. „Italo“-Verfahren):

„Die derzeitige Praxis der Trassenvergabe leidet nicht primär an mangelnder Gleichbehandlung, sondern an einer strukturellen Fehlsteuerung der Kapazitätsnutzung.

Das bestehende System basiert im Kern auf einer jährlichen, statischen Fahrplankonstruktion, die Kapazitäten formal zuteilt, jedoch nicht effizient erschließt.

Diese Herangehensweise ist systemisch überholt und wird ausdrücklich auch auf europäischer Ebene als unzureichend bewertet.

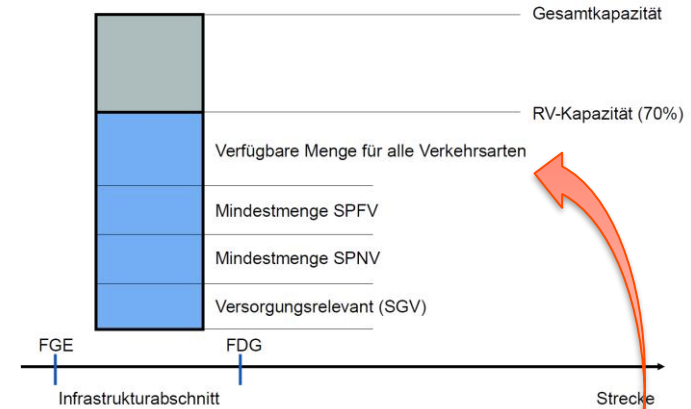
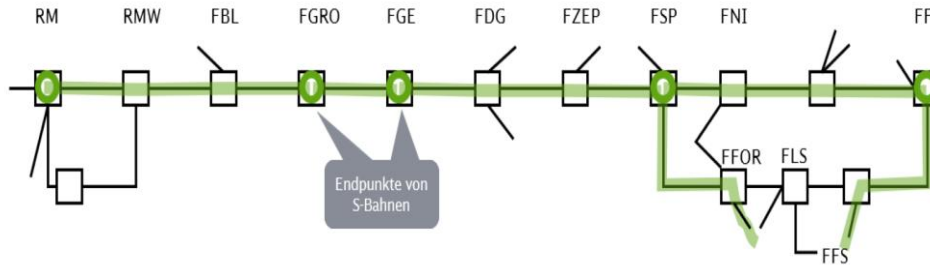
Die entscheidende regulatorische Fehlannahme besteht darin, dass Kapazität durch Infrastruktur determiniert sei...

Kapazität (II): Rahmenverträge & EU-Kapazitätsverordnung

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



Kapazität (II): Rahmenverträge & EU-Kapazitätsverordnung



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

...und dann droht ein Anbieter mit Angebot...

- Markteintritt von Italo („Atrium“) ab April 2028 geplant
- Relationen München – Nürnberg – Halle/Leipzig – Berlin – Hamburg und München – Stuttgart – Frankfurt – Köln – Dortmund
- zunächst 30 Züge, optional mehr, Siemens Velaro
- Verfahren bei der Bundesnetzagentur ([BK10-26-0011_Z](#)) seit Januar; Themen sind 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“



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

- konzertierter medialer „Gegenangriff“ von
 - DB InfraGO, DB AG, DB Fernverkehr
 - EVG
 - (und Aufgabenträgern)
- 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!!



Was hilft kurzfristig (ab 2028ff.) ?



Fahrplanerstellung

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

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

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

Was hilft kurzfristig (ab 2028ff.) ?



Nachfrage-
bündelung im SPNV

Doppelstockzüge, wo noch nicht genutzt

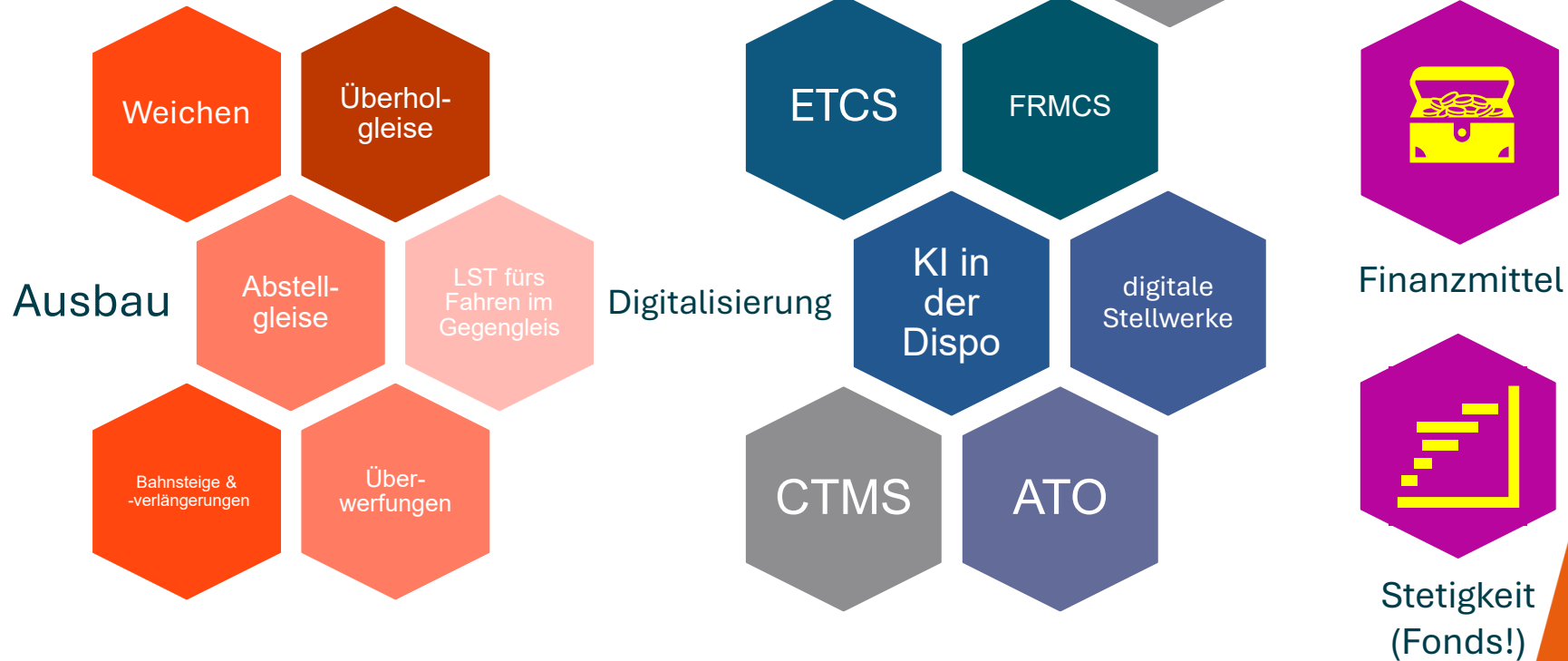
längere Züge, ggf. unter Inkaufnahme zu kurzer
Bahnsteige in ländlichen Regionen

regulatorische
Änderungen

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

Überprüfung Konfliktlösungskriterien: höheres
Regelentgelt als Kriterium setzt falsche Anreize

Was hilft wirklich und dauerhaft?



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Schiene
29



MOFAIR Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr	
Trassenpreise jetzt begrenzen & mittelfristig senken Elemente einer Reform der Schienenmaut	
von mofair e. V. August 2025	
Die Forderungen im Überblick.....1	
1. Ausgangspunkt Sommer 2025.....2	
1.1. Infrastrukturfinanzierung über Eigenkapitalerhöhungen der InfraGO AG.....3	
1.2. Unsicherheit über die Zukunft der Trassenpreiskriterien.....5	
1.3. Auslegungseffekten der EU.....6	
2. Lösungen.....7	
2.1. Sofortmaßnahmen.....7	
2.1.1. sofortige Beendigung der Infrastrukturfinanzierung durch Eigenkapitalerhöhungen (EKE).....7	
2.1.2. Absenkung des Renditeanspruchs der IFM.....7	
2.1.3. als Übergangslösung: Trassenpreiskriterien zum Ausgleich der EKE-Effekte.....8	
2.2. Mittelfristig: grundlegende Reform der Infrastrukturfinanzierungsregeln.....8	
2.2.1. Übergang zu Grenzkosten als faire Begrenzung im Intermodalen Vergleich.....8	
2.2.2. Prospekt.....9	
3. Argumente und Gegenargumente.....10	
3.1. „Grenzkosten zu teuer“?.....10	
3.2. „Zahlungsbereitschaften abschätzen“?.....11	
3.3. „Wir werden sonst der Nachfrage nicht Herr“?.....11	