



Matthias Gastel
Mitglied des Deutschen Bundestages

Matthias Gastel, MdB, Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Bundesnetzagentur
Tulpenfeld 4

53113 Bonn

Berlin, 13. Juli 2026

Matthias Gastel, MdB

Platz der Republik 1
11011 Berlin

Telefon: +49 30 227-74150
matthias.gastel@bundestag.de

Stellungnahme MdB Matthias Gastel zum laufenden Verfahren der Bundesnetzagentur zur Regulierung des Wettbewerbs im Fernverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die beabsichtige Entscheidung der Bundesnetzagentur zur Beschleunigung des Wettbewerbs ist unter Berücksichtigung des aktuellen Regulierungsrahmens eine Möglichkeit, um neuen Anbietern den Einstieg in den Fernverkehr zu erleichtern. Sie wird jedoch zu Nebenwirkungen führen. Diese sind nur heilbar, wenn die Bundesregierung und die sie tragenden Koalition von Union und SPD in Einklang mit der europäischen Kapazitätsverordnung sowie dem grundgesetzlichen Auftrag zur Wahrung des Allgemeinwohls im Schienenpersonenfernverkehr (Artikel 87e Grundgesetz) den Regulierungsrahmen für den Markt im Fernverkehr neu ordnen. Die grüne Fraktion unterbreitet dem Bundestag am 09. Juli 2026 einen solchen Regulierungsvorschlag.

Die Bundesnetzagentur hat mit ihrer angekündigten Entscheidung eine dringend notwendige Debatte um den Wettbewerb sowie die Gestaltung und Regulierung des Fernverkehrs angestoßen. Das begrüße ich. Ich sehe ebenfalls die Vorteile, die der Wettbewerb für die Fahrgäste bringen kann. Gleichzeitig sehe ich noch weiteren Regulierungsbedarf, um Nachteile durch den stärker werdenden Wettbewerb zu vermeiden. Sofern dieser unter der aktuellen Gesetzeslage nicht möglich ist, hätte es deutlich früher die entsprechenden Hinweise seitens der Bundesnetzagentur benötigt. Fehlende Regulierungsmöglichkeiten unter geltender Gesetzeslage müssen rechtzeitig transparent gemacht werden. Insbesondere die Sicherstellung der Tragfähigkeit von Fernverkehrsangeboten abseits der Metropolen muss die Bundesnetzagentur jetzt sicherstellen. Ein Entscheid der Regulierung ohne diese sowie weitere im folgenden vorgeschlagenen Ergänzungen halte ich für nicht sinnvoll. Dies stellt keine grundlegende Ablehnung des Entscheids dar, sondern möchte die Debatte um weitere regulative Möglichkeiten eröffnen.



I. Grundsatz Wettbewerb

Wettbewerb kann im Fernverkehr ein Instrument sein, den Schienenverkehr effizienter zu gestalten und das Reiseerlebnis für die Fahrgäste zu verbessern. Ein Allheilverprechen zur Verbesserung von Pünktlichkeit, für weniger Zugausfälle sowie funktionierende Bordbistro geht jedoch mit der Stärkung des Wettbewerbs nicht einher - auch wenn das einige Medienberichte so suggerieren. Erwartbar dürften jedoch Preise sinken sowie der Service sich verbessern.

Vergleiche mit dem europäischen Ausland sind aufgrund unterschiedlicher Netzstrukturen schwierig und meist unvollständig. Es ist jedoch geboten, Elemente verschiedener nationaler Regulierungen genau zu betrachten, um ein für den Fahrgast gut funktionierendes Bahnsystem zu ermöglichen. Dabei sei insbesondere die Regulierung in Tschechien für zukünftige Entscheidungen heranzuziehen. Mehrere Unternehmen verkehren dort auf eigenwirtschaftlichen Linien im Wettbewerb und stellen trotzdem ein getaktetes Gesamtsystem dar - inklusive für den Fahrgast frei nutzbare Tickets bei gleichzeitigen Sparangeboten. Darüber hinaus stellt Tschechien gleichzeitig die flächendeckende Abdeckung mit schneller verkehrenden Zügen durch Vergaben sicher. Die Fahrgäste profitieren von flexiblen und preiswerteren Angeboten. Diese positiven Beispiele einer funktionierenden Marktordnung fallen angesichts der von vielen Seiten polemisch geführten Debatte unter den Tisch.

Die Bundesnetzagentur erweckt den Eindruck, lediglich auf massives Betreiben eines einzelnen Betreibers die Regulierung im Fernverkehr zu öffnen. Sie muss in der Praxis der Regulierung erst noch beweisen, dass dieses System allen Interessenten offen steht und insbesondere dem Wohl der Fahrgäste dient.

II. Beschränkte Kapazitäten

Das deutsche Bahnnetz ist an vielen Stellen überlastet, die Anzahl der überlasteten Schienenwege ist in den letzten Jahren massiv angewachsen. Die dringend benötigte Erweiterung der Schieneninfrastruktur erfolgt unentschlossen, zeitverzögert und unzureichend. Es gibt daher im deutschen Netz, im Vergleich zum Hochgeschwindigkeitsnetz in Frankreich, Spanien und Italien zu wenig, teils sogar keine freien Kapazitäten.

Wettbewerb in Deutschland wird kein Wettbewerb um mehr Angebote, sondern ein Wettbewerb um die Vergabe knapper Trasse. Die Bundesnetzagentur muss in ihrer Entscheidung stärker berücksichtigen, dass wir in Deutschland flächendeckend über die Bewirtschaftung knapper Kapazitäten im Schienenverkehr sprechen, nicht über die Schaffung zusätzlicher Angebote. Sie muss in der



Entscheidung die Potentiale weiterer Bahnverkehre aufweisen, die durch einen Ausbau der Schieneninfrastruktur möglich werden. Zusätzlich muss sie sicherstellen, dass gesellschaftlich und insbesondere politisch erwartete Zugangebote im Fernverkehr nicht gefährdet werden.

Bisher ist kein einziger als überlastet deklarierter Schienenweg durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen ausreichend ausgebaut worden. Das Konstrukt des überlasteten Schienenwegs ist daher ein lediglich juristisches Verwaltungsinstrument, konkrete Maßnahmen zur Beseitigung sind bisher nicht umfassend umgesetzt worden. Die Bundesnetzagentur muss gemeinsam mit dem Eisenbahnbundesamt sowie dem Bundesministerium für Verkehr dringend Mechanismen etablieren, die tatsächlich die Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf überlasteten Schienenwegen angehen. Die Verweise auf die Zuständigkeit der jeweils anderen Seite reicht hier nicht mehr aus. Stattdessen nutzt die Bundesnetzagentur jetzt das Instrument der überlasteten Schienenwege zur Marktregulierung. Das lädt das Instrument des überlasteten Schienenwegs politisch auf, anstatt dass weiter die Beseitigung dieser Engpässe prioritär angegangen wird. Insbesondere haben Bundesnetzagentur, Bundesministerium und Eisenbahnbundesamt es gemeinsam unterlassen, im Rahmen der Generalsanierungen Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Kapazität durchzusetzen. Dazu zählt im Übrigen auch die Abkehr vom 1:1-Ersatz, beispielsweise bei dem Ersatz bestehender Weichen. Hier werden über gesamte Strecken viele kleine Kapazitätseffekte nicht umgesetzt - Regulierungs- und Aufsichtsbehörde haben somit die Chance vertan, wenigstens für Entlastung im Schienennetz zu sorgen. Das erschwert den Wettbewerb sowie das Wachstum des Schienenverkehrs deutlich.

III. Tatsächlich bedrohte Städte ohne Fernverkehr

Die von interessierten Seiten polemisch geführte Debatte um Städte, die möglicherweise keinen Fernverkehr mehr haben werden, verdeckt den Blick auf die tatsächliche Gefahr: Die weitere Reduzierung des Fernverkehrs abseits der hoch rentablen Bahnverbindungen. Die Bundesnetzagentur nimmt mit ihrer Regelung billigend in Kauf, dass die Gefahr vor einem Nichterhalt der Linien deutlich zunimmt. Dies wird auf zwei Wegen passieren:

Aktuell werden sämtliche Linien im Fernverkehr eigenwirtschaftlich betrieben. Die DB Fernverkehr deckt die Unkosten einiger Linien mit den Gewinnen anderer Linien. Dieser Mechanismus ist durch steigende Produktionskosten, Ineffizienzen der DB Fernverkehr sowie einem bezüglich Fahrzeiten und insbesondere Kosten attraktiven Regionalverkehr bereits stark geschwächt. Der Wettbewerb kann zu sinkenden Ticketpreisen auf den Strecken führen, auf denen



Wettbewerb besteht. Das ist positiv für die Fahrgäste. Er führt jedoch auch zu einer sinkenden Rendite der Unternehmen. Das kann in diesem Fall dazu führen, dass DB Fernverkehr unrentable Linien deutlich weiter reduziert. Die Bundesnetzagentur muss diese Möglichkeit offen anerkennen und nicht verneinen - auch wenn die polemischen Debatten das erschweren. Sie hätte deutlich frühzeitiger auf dieses Problem der Regulierung transparent hinweisen müssen und rechtzeitig Regulierungsvorschläge unterbreiten müssen. Auch im aktuellen System wäre eine gezielte Trassenpreisanreizung in diesem Marktsegment möglich. Die DB InfraGO und in ihrer Genehmigungsfunktion die Bundesnetzagentur könnten von der aktuellen starren Definition der verschiedenen Märkte abweichen: Aktuell wird die Markttragfähigkeit für den gesamten Fernverkehr definiert. Sie könnte mit der Definition eines Marktes für FR-Linien und der Prüfung dessen Markttragfähigkeit angemessene Trassenpreise für diese Segmente ermöglichen. Das Regulierungsrecht der Union schließt solche Maßnahmen nicht aus, ebenso wie die finanzielle Kompensation aus Marktsegmenten mit hohen Profiten, beispielsweise dem Fernverkehr zwischen den Metropolen - die ja bereits heute auch existiert. Klar ist auch, dass eine weitergehende Regulierung wie die Vergabe von Fernverkehrslinien durch den Bund gesetzliche Anpassungen benötigt.

Ein zweiter Grund zur Gefährdung dieser Linien ist das pauschale Vorgehen bei der Limitierung der Zuweisung der Kapazitäten auf überlasteten Schienenwegen. Auch hier fehlt im Verkehrsartenmix die Differenzierung nach hochrentablen Fernverkehrslinien (FV-Linien) sowie Fernverkehrslinien im Flächennetz (FR-Linien). Die Entwürfe des Deutschlandtakts liegen jedoch eine solche Differenzierung nahe, auch das mittelfristige Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung (mkok) der DB InfraGO deutet eine solche Liniendifferenzierung an. Wenn es auf einem überlasteten Schienenweg (oder Knoten) zu Trassenkonflikten kommt, wird die DB Fernverkehr vorrangig Züge gar nicht anmelden oder im Zweifel zurückziehen, die für sie am wenigsten rentabel sind. Das mag in der Theorie des Wettbewerbs auch sinnvoll sein, es geht hier jedoch um die Anbindung von Linien und Städten, an denen auch viele Menschen wohnen. Diese Linien werden aus den überlasteten Schienenwegen durch die gewählte Regulierung verdrängt.

Diese beiden Mechanismen hätten eine eingehende Prüfung benötigt. Die Ergebnisse müssen transparent dargestellt werden. Die Bundesnetzagentur darf sich auch nicht von vermeintlichen Listen der Eisenbahnverkehrsgewerkschaft ablenken lassen, diese Liste hat offensichtlich keine fachliche Grundlage. Es gibt jedoch andere Städte wie Jena oder Paderborn, die ernsthaft um ihren Fernverkehrsanschluss bangen müssen. Der Regulierungsvorschlag muss hier um passend austarierte Instrumente ergänzt werden.



IV. EU Kapazitätsverordnung

Die vorgeschlagene Regelung lenkt von der zielorientierten Einführung der EU Kapazitätsverordnung ab. Die Bundesnetzagentur muss dringend darlegen, ob sie statt dieser Doppelregulierung innerhalb weniger Jahre eine vorgezogene Umsetzung der EU-Kapazitätsverordnung gemeinsam mit dem Bundesministerium geprüft hat. Die bisherige Konstruktion und Vergabe von Systemtrassen wurde in der Vergangenheit vor allem durch die Bundesnetzagentur mit Verweis auf die europarechtlichen Vorgaben abgelehnt. Die Europäische Union hat mit der EU Kapazitätsverordnung jedoch jetzt explizit solche Möglichkeiten geschaffen. Es wäre für den gesamten Markt deutlich einfacher, die EU Kapazitätsverordnung bereits vorab national einzuführen. Die Bundesnetzagentur sollte diesen Schritt, sofern nicht erfolgt, prüfen - ggf. auch unter Hinzunahme des § 52a ERegG. Hier liegt die Möglichkeit einer Verordnungsermächtigung vor, die für die Vorabeführung der EU Kapazitätsverordnung hätte verwendet werden können. Die möglichen Widersprüche mit der EU Kommission sind bei Anwendung einer EU Kapazitätsverordnung absehbar realistisch nicht gegeben. Dieser Weg würde im Übrigen den Nahverkehr tatsächlich besser schützen als der aktuell gewählte Weg.

V. Gefährdeter Schienenpersonennahverkehr

Der Mechanismus der überlasteten Schienenwege ist ein nachlaufender Mechanismus. Er tritt bisher (mit Ausnahme der überlasteten Knoten nach mkok) erst in Kraft, wenn nicht alle gewünschten Trassen konfliktfrei konstruierbar sind. Nur nebenbei sei hier in Zweifel gestellt, ob eine solche Regelung überhaupt sinnvoll ist und es nicht weitere Kriterien zur Betriebsqualität benötigt, die tatsächlich wirken und nicht pauschal arbeiten wie die Pufferminute. Es liegen klare Hinweise vor, dass auf einigen Strecken mögliche Züge von Anbietern des Schienenpersonenfernverkehrs in Konflikt mit dem Nahverkehr stehen, beispielsweise zwischen Ulm und Augsburg. Damit droht abseits der aktuell als überlastete Schienenwege erklärten Strecken doch eine Verdrängung des Schienenpersonennahverkehrs. Das ist unter allen Umständen zu vermeiden und auszuschließen. Die Bundesnetzagentur muss vor ihrem möglichen Entscheid weitere Regulierungsmöglichkeiten wie etwa vom Bundesverband Schienennahverkehr vorgeschlagen prüfen und umsetzen.

Zudem ist zu befürchten, dass Unternehmen konflikthafte Trassen gar nicht anmelden. Sie verzichten so auf mögliche Regulierungsrisiken durch die Erklärung des überlasteten Schienenwegs.



VI. Fehlanreize bei der Stornierung von Trassen

Die Bundesnetzagentur hat dargelegt, dass die Stornierung von Trassen ausreichend reguliert ist. Bei Neuansteigern gibt es jedoch Ausnahmeregelungen. Diese zielen offensichtlich eher auf finanzschwächere Akteure. Die Bundesnetzagentur sollte diese Einsteigerregelung auf die Fälle begrenzen, in denen nur eine begrenzte Anzahl an Trassen angemeldet werden kann. Einstiege von Unternehmen mit einer Vielzahl an Trassen und Zügen dürfen hier keinen Fehlanreiz setzen, zu viele Trassen anzumelden und einfach stornieren zu können.

VII. Fehlende Flexibilität für die Reisenden

Perspektivisch ist zu prüfen, ob bereits aktuell die Möglichkeit der Auflage eines Dachtarifs für alle im Fernverkehr tätigen Unternehmen möglich ist. Das bietet Reisenden die Möglichkeit, Züge flexibler zu nutzen. Insbesondere ist sicherzustellen, dass bei Anschlussverlust ausreichende Sicherheit über die Nutzung aller Züge im Fernverkehr herrscht. Sofern das nicht bereits jetzt regulativ möglich ist, ist ein Verweis auf die gesetzliche Anpassungspflicht gegeben.

VIII. Netzeingebundenheit und Vertaktung gleichstellen

Das bisherige Kriterium der Netzeingebundenheit scheint weitgehend zu entfallen. Dieses Kriterium bewertet, ob Trassen Anschlüsse an den Nahverkehr geben. Es liegt im Interesse der Fahrgäste, in den Knotenpunkten gute Anschlüsse an den Nahverkehr vorzufinden. Es ist zu evaluieren, ob das alleinige Kriterium Taktung im Sinne des Deutschlandtakts sowie der Fahrgäste ist.

Die anstehende Entscheidung ist wegweisend für die weitere Entwicklung des Fernverkehrs in Deutschland. Es ist eine wohlüberlegte Balance im regulierten Wettbewerb zu finden, die das Wohl der Fahrgäste im Mittelpunkt dieser und zukünftiger Entscheidung stellt.

Ich bedanke mich bei Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme und bitte freundlichst um Berücksichtigung im weitere Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Gastel, MdB