

An

die Mitglieder des TRAN-Ausschusses im Europäischen Parlament
die Verkehrsministerien in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union
die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission

Dienstag, 4. November 2025

Der derzeitige Stand der Kapazitätsverordnung führt zu einer Fragmentierung des europäischen Schienennetzes und hängt den Schienengüterverkehr ab

An die Trilog-Verhandlungsführer:innen zur Verordnung über das Kapazitätsmanagement in der Eisenbahninfrastruktur,

am 18. November 2025 findet in Brüssel die nächste Trilog-Sitzung zur Nutzung der Eisenbahninfrastrukturkapazitäten im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum statt. Dieses Treffen könnte zur Fertigstellung der wichtigsten europäischen Eisenbahnpolitik seit dem vierten Eisenbahnpaket führen und ist dringend erforderlich, um Europa den Zielen der Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität von 2020 näher zu bringen: Steigerung des Schienengüterverkehrs um 50 Prozent bis 2030 und Verdopplung bis 2050. Wir fordern einen wachstums- und kundenorientierten Ansatz für die noch offenen Punkte in den Verhandlungen und einen politischen Vorstoß für eine umfassendere Europäisierung des Infrastrukturmanagements in der Zukunft.

Die Unterzeichner dieses Schreibens – Vertreter:innen von Akteuren des Schienengüterverkehrs und des Kombinierten Verkehrs aus Österreich, Belgien, der Tschechischen Republik, Deutschland, Ungarn, Italien, den Niederlanden, Polen, der Slowakei und Schweden sowie europäische Verbände – haben den aktuellen Stand der Verhandlungen sorgfältig bewertet. Obwohl Fortschritte in dieser wichtigen Angelegenheit von entscheidender Bedeutung sind, bestehen weiterhin erhebliche Bedenken hinsichtlich des aktuellen Wortlauts des Textes. Angesichts steigender Preise für die Betreiber und sinkender Transportvolumen im Schienengüterverkehr ist der Erfolg der Kapazitätsverordnung unerlässlich, um mehr und qualitativ bessere Zugtrassen für den Schienengüterverkehr bereitzustellen.

Wir begrüßen die neu eingeführten Konzepte der rollierenden Planung, der Kapazitätsrechte für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste und die Einführung einer formalisierten Stimme für zugelassene Antragsteller. Dennoch enthält die Verordnung in ihrer derzeitigen Form weder die Bestimmungen noch die Institutionen, um ein harmonisiertes europäisches Kapazitätsmanagement bereitzustellen, welches benötigt wird, um den Schienengüterverkehr mit dem Straßenverkehr gleichzustellen. Darüber hinaus könnten mehrere alarmierende Punkte den Erfolg des Vorschlags untergraben und müssen in den abschließenden Verhandlungen berücksichtigt werden.

Der Verordnung fehlt es an Verbindlichkeit, um in entscheidenden Fragen wirksam zu sein. Die europäischen Rahmenwerke, die das Kapazitätsmanagement, das Verkehrs- und Krisenmanagement sowie die Leistungsüberprüfung der Infrastrukturbetreiber

harmonisieren sollen, werden allein zwischen den nationalen Infrastrukturbetreibern zur Vereinbarung überlassen. Antragsteller und Regulierungsbehörden werden auf eine beratende Rolle reduziert. Das meiste von dem, was mit der Verordnung erreicht werden sollte, hätte auch ohne die Verordnung von den Infrastrukturbetreibern umgesetzt werden können – sie haben sich jedoch dagegen entschieden und sind derzeit auch nicht dazu verpflichtet, dies in Zukunft zu tun.

Die Mitgliedstaaten haben sich das Recht vorbehalten, diese relativ schwachen Einigungen der Infrastrukturbetreiber mit sogenannten „strategischen Leitlinien“ **außer Kraft zu setzen**. Folglich könnten sich die Mitgliedstaaten selbst bei vielen der harmonisierten, nicht verbindlichen Regeln, die sich die Infrastrukturbetreiber selbst auferlegen, aussteigen. Diese weitreichenden Möglichkeiten zur Umgehung der Harmonisierung gefährden das Ziel, das die Mitgliedstaaten mit dieser Verordnung erreichen wollen: die notwendigen Schritte zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu machen.

Für Schienengüterverkehrsunternehmen sind die Inhalte der europäischen Rahmenbedingungen weder verlässlich noch durchsetzbar, da sie nicht europäisches Recht sind. Die gemeinsamen Bemühungen des Sektors, den Eisenbahnverkehrsunternehmen im bevorstehenden Kompromiss eine Stimme zu geben, führten zur Europäischen Eisenbahnplattform, die von den Infrastrukturbetreibern konsultiert werden soll. Während wir dies als einen Schritt in die richtige Richtung begrüßen, gibt es keine spezielle Ressourcen, kein Vetorecht, keine Abstimmung für Eisenbahnverkehrsunternehmen und auch keine Verpflichtung für Infrastrukturbetreiber, ihren Kunden tatsächlich Gehör zu schenken. Während die direkt in die Verordnung aufgenommenen Bestimmungen von den nationalen Regulierungsbehörden durchgesetzt werden können, kann der Inhalt der europäischen Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene nicht angefochten und die nationale Umsetzung nicht durchgesetzt werden. Folglich muss die Europäische Kommission befugt werden, diese Rolle zumindest teilweise zu erfüllen.

Wichtige Themen fehlen in der Verordnung völlig, wie beispielsweise die Harmonisierung der Trassenentgelte oder Entschädigungen für zusätzliche Produktionskosten im Falle von Änderungen und Streichungen, die von Infrastrukturbetreibern veranlasst werden. Schwere langfristige Kapazitätsbeschränkungen ohne Mindestdienstleistungsgarantien für den Schienengüterverkehr, wie die derzeitigen Korridorschließungen in Deutschland, werden nicht verhindert. In diesem Fall haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen realistische Umleitungspläne, die Verbesserung alternativer Strecken vor Beginn der Sperrungen oder die Prüfung des eingleisigen Betriebs gefordert. Dennoch hat der zuständige Infrastrukturbetreiber die Bedenken der Branche nicht berücksichtigt und scheitert an der Zurverfügungstellung der ausreichenden und wirtschaftlich tragbaren Umleitungskapazitäten. Ohne Entschädigung führt dies zu einer umgekehrten Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße. Die Verordnung muss solche Ergebnisse verhindern können.

Die Unterzeichner:innen haben ihre Position zur Kapazitätsverordnung in verschiedenen Positionspapieren, Dialogen und Erklärungen gegenüber den am Gesetzgebungsprozess beteiligten Institutionen dargelegt. Trotz dieser Interventionen waren die Ergebnisse

gemischt, was die Notwendigkeit einer weiteren Harmonisierung in der Zukunft unterstreicht. Wichtige Teile der Verordnung scheinen noch in der Diskussion zu sein. Diese werden entscheidend dafür sein, ob die Kapazitätsverordnung Vorteile für den Schienengüterverkehr bringen wird.

Wir fordern die Gesetzgeber nachdrücklich auf, die folgenden Punkte im bevorstehenden Trilog zu berücksichtigen:

Kommerzielle Bedingungen

- Ein faires Sanktionssystem ist erforderlich, damit die Eisenbahn mit anderen Verkehrsträgern konkurrieren kann. Eisenbahnverkehrsunternehmen sind gewinnorientierte Unternehmen und müssen in der Lage sein, ihren Kunden verlässliche Zusagen zu machen. Der derzeitige Vorschlag spiegelt dies nicht in der Beziehung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen wider, die weiterhin zugunsten der Infrastrukturbetreiber unausgewogen ist. Dies muss korrigiert werden, um den Infrastrukturbetreibern einen echten Anreiz zu bieten, ihre Kapazitätsverträge einzuhalten:
 - Für Antragsteller stellt die Zahlung der vollen Trassenentgelte für ein nicht genutztes Kapazitätsrecht bereits einen starken wirtschaftlichen Anreiz dar. Es gibt keinen Dienst, bei dem bei Nichtnutzung zusätzliche Kosten anfallen. Daher sollte die Nichtnutzung eines Kapazitätsrechts nicht mehr kosten als die vollen Trassenentgelte.
 - Für Infrastrukturbetreiber sollten Strafen ab dem Zeitpunkt fällig werden, an dem Antragsteller ein Kapazitätsrecht zugewiesen wird. Es darf keine Ausnahmen für nachträglich geplante vorübergehende Kapazitätsbeschränkungen geben, auch nicht für vorübergehende Kapazitätsbeschränkungen, die außerhalb der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers liegen, oder wenn die Anwendung dieser Fristen als kostineffizient oder unnötig schädlich für den Infrastrukturbetreiber angesehen würde. Eisenbahnverkehrsunternehmen sind unabhängig von der Einhaltung der Frist betroffen, da sie bereits vertragliche Verpflichtungen mit ihren Kunden auf der Grundlage der zugewiesenen Kapazitäten eingegangen sind.
 - Strafen müssen einen echten Anreiz für Infrastrukturbetreiber darstellen, ihre vertraglichen Verpflichtungen vollständig einzuhalten. Infrastrukturbetreiber sollten verpflichtet sein, Strafen für das gesamte, netzübergreifende Schienenverkehrsdienste-Kapazitätsrecht zu zahlen, und diese sollten nicht an eine unabhängige variable Größe wie Trassengebühren gekoppelt sein. Es sollte sich um einen kilometerabhängigen Pauschalbetrag handeln, der je nach Marktsegment differenziert wird.
 - Die Festlegung von Strafen, die sich nur auf den Abschnitt des verantwortlichen Infrastrukturbetreibers beziehen, steht in direktem Widerspruch zum Konzept eines multi-network Kapazitätsrechts. Zumal die Folgen für den Antragsteller den gesamten Verkehr betreffen. Ebenso müsste der

Antragsteller eine Strafe für die gesamte von ihm stornierte Kapazitätsberechtigung zahlen.

- Eine Begrenzung der Strafe für den Infrastrukturbetreiber, der für einen kleineren Teil des multi-network Kapazitätsrechts verantwortlich ist, würde kein wirksames und ausgewogenes System schaffen. Die begrenzte Strafe könnte zu niedrig sein, um einen echten Anreiz für den Infrastrukturbetreiber zu schaffen. Daher sollte die Obergrenze für die Infrastrukturbetreiber aufgehoben werden.
- Strafen sollten Anreize für zuverlässiges und verantwortungsbewusstes Verhalten schaffen. Sie sollten keine Entschädigungsansprüche von Infrastrukturbetreibern oder Antragstellern für wirtschaftliche Schäden ersetzen, die durch Änderungen der zugewiesenen Kapazitätsrechte entstanden sind. Strafen dürfen daher eine Entschädigung nicht ausschließen.

Vorübergehende Kapazitätsbeschränkungen

- Arbeiten an der Infrastruktur sind wichtig, um deren physischen Zustand und Parameter zu erhalten. Die Auswirkungen auf den laufenden Zugverkehr müssen jedoch so gering wie möglich gehalten werden. Daher ist es wichtig, eine verbesserte Planung vorübergehender Kapazitätsbeschränkungen zu ermöglichen, einschließlich einer Konsultation der betroffenen Marktteilnehmer. Durch einen bedingungslosen delegierten Rechtsakt muss die Europäische Kommission ermächtigt werden, den entsprechenden Anhang 1 Absatz 3 zu ändern, um einen besseren Ansatz zu formalisieren, der derzeit von der Branche getestet wird.

Befugnisse für die Europäische Kommission

- Die europäischen Rahmenwerke werden von der Position der Infrastrukturbetreiber dominiert werden und werden nicht rechtsverbindlich sein. Um eine Situation zu entschärfen, in der der Erfolg der Harmonisierungsbemühungen oder die Marktkompatibilität gefährdet sind, ist es von entscheidender Bedeutung, dass einige Elemente durch Befugnisse rechtsverbindlich gemacht werden können. Die Europäische Kommission muss das Recht haben, jederzeit und ohne weitere Bedingungen delegierte Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte vorzuschlagen, um die Beiträge des Sektors zu formalisieren. Dies sollte insbesondere und mindestens für die folgenden Elemente gelten:
 - Delegierter Rechtsakt für Artikel 6 zur Festlegung des europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement oder von Elementen davon.
 - Delegierter Rechtsakt für Artikel 10 Absatz 8 zur Änderung von Anhang I Abschnitt 3 für einen verbesserten TCR-Prozess.
 - Durchführungsrechtsakt für Artikel 40 Absatz 7: Festlegung der Kategorisierung von Änderungen der Kapazitätsrechte sowie der Bedingungen, die zu Sanktionen führen.

- Delegierter Rechtsakt zu Artikel 33 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den fortlaufenden Planungsprozess.
- Delegierter Rechtsakt zu Artikel 39 Absatz 9 zur Änderung von Anhang I Abschnitt 8 (Änderungen der Kapazität).
- Durchführungsrechtsakt zu Artikel 54 zur Festlegung des Konsultationsprozesses mit den Interessengruppen.
- Durchführungsrechtsakt zu Artikel 50 Absatz 5 zur Festlegung der Leistungsüberprüfung.

Kapazitätsbereitstellungsplan

- Das Gesamtgleichgewicht des Kapazitätsbereitstellungsplans ist entscheidend für dessen Zuverlässigkeit und Erfolg. Infrastrukturbetreiber sollten daher verpflichtet werden, das Gesamtgleichgewicht des Kapazitätsbereitstellungsplans sicherzustellen.

Wir wünschen den Verhandlungsführer:innen des Trilogs viel Erfolg bei der wichtigen Arbeit, die vor Ihnen liegt, und fordern Sie nachdrücklich auf, den Bedürfnissen der Kunden Vorrang einzuräumen. Nur wenn die Bedürfnisse der Antragsteller in den Mittelpunkt gestellt werden, kann die Kapazitätsverordnung das volle Potenzial des Schienengüterverkehrs in Europa ausschöpfen und zu einer Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene beitragen.

Mit freundlichen Grüßen

Unterzeichnende Verbände:

AROSRAIL – Asociácia železničných dopravcov Slovenska

Kontakt: arosrail.sk | Matej Franc, Präsident: office@arosrail.sk

BRFA – Belgian Rail Freight Association

Kontakt: brfa.eu | Stefaan Hugo, Manager: info@brfa.eu

DIE GÜTERBAHNEN – Netzwerk Europäischer Eisenbahnen

Kontakt: die-gueterbahnen.com | Neele Wesseln, Geschäftsführerin: wesseln@netzwerk-bahnen.de

ERFA – European Rail Freight Association

Kontakt: erfarail.eu | Josselin Petit, Amtierender Generalsekretär: josselin.petit@erfarail.eu

FerCargo – Confederazione del Cargo Ferroviario

Kontakt: fercargo.net | Mauro Pessano, Präsident: presidente@fercargo.net



HUPRA – Magyar Magánvasúti Érdekvédelmi Szövetség

Kontakt: hupra.hu | Péter Schöberl, Vorstandsmitglied: peter.schoeberl@hupra.hu

NEEÖ – Netzwerk Europäischer Eisenbahnen Österreich

Kontakt: die-gueterbahnen.at | Georg Pammer, Generalsekretär: pammer@die-gueterbahnen.at

RailGood

Kontakt: railgood.nl | Hans-Willem Vroon, Direktor: info@railgood.nl

Tågforetagen/ASTOC – Verband schwedischer Eisenbahnverkehrsunternehmen

Kontakt: tagforetagen.se | Pierre Sandberg, CEO: pierre.sandberg@tagforetagen.se

UIRR – Union Internationale Pour le Transport Combine Rail-Route

Kontakt: uirr.com | Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor: rcschultze@uirr.com

ZESNAD.CZ – Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky

Kontakt: zesnad.cz | Martin Hořínek, Präsident: info@zesnad.cz

ZNPK – Verband unabhängiger Eisenbahnverkehrsunternehmen

Kontakt: znpk.org | Michał Litwin, Direktor: michal.litwin@znpk.org