

Berlin, 05. März 2026

Baustellenplanung: DB InfraGO muss Klage sofort zurückziehen **DIE GÜTERBAHNEN fordern Ende der juristischen Blockade von fristgerechten Fahrplaninformationen**

Nach einer Niederlage im gerichtlichen Eilverfahren fordern DIE GÜTERBAHNEN die DB InfraGO AG auf, ihre Klage gegen die Bundesnetzagentur vom 08. Oktober 2025 zurückzuziehen. Der größte Betreiber des deutschen Schienennetzes hatte versucht, regulatorische Vorgaben der Regulierungsbehörde zur rechtzeitigen Veröffentlichung von Ersatzfahrplänen von Zügen gerichtlich auszusetzen. Wegen geplanter Baumaßnahmen müssen die Fahrplanabteilungen der DB InfraGO jedes Jahr zigtausende bereits vertraglich mit ihren Kunden vereinbarte Trassen teilweise gravierend verändern. Im Jahr 2025 wurden nur sechs Prozent der Unterlagen rechtzeitig an die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugestellt (mehr dazu im Hintergrund).

Nach Beschwerden von betroffenen Eisenbahnunternehmen aus dem Jahr 2022 verpflichtete die Bundesnetzagentur die DB InfraGO, die verbindlichen Vorlaufzeiten für Bauinformationen einzuhalten, und verhängte schließlich Zwangsgelder. Da sich die Situation trotzdem nicht besserte, erließ die Behörde am 08. Oktober 2025 einen Teilbeschluss mit schärferen Auflagen. Gegen diese Maßnahmen klagte die InfraGO. In Verbindung mit einem Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz erwirkte die InfraGO zunächst „aufschiebende Wirkung“, d. h. die Auflagen der Bundesnetzagentur traten nicht wie vorgesehen am 01. Januar 2026 in Kraft. Das Verwaltungsgericht folgte dem Antrag der InfraGO jedoch nicht. Damit stärkte es die Position der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die – gerade angesichts einer Rekordzahl an Baustellen im Jahr 2026 – rechtzeitig informiert werden müssen.

Peter Westenberger, Geschäftsführer der GÜTERBAHNEN: „Statt Qualitätsmanagement erleben wir immer öfter Gerichtsverfahren eines Bundesunternehmens gegen eine Bundesbehörde. Die InfraGO sollte sich konzentrieren: Baustellen professionell planen und die betroffenen Unternehmen rechtzeitig informieren, damit der Verkehr möglichst unbeeinträchtigt rollt.“

Mit einer schwebenden Klage bleibt die Situation unsicher: Trotz breiter Kritik an den zahlreichen Klagen der InfraGO gegen die Bundesnetzagentur würde eine Entscheidung erst in Monaten fallen. Bis dahin sorgen nicht fristgerechte Baustellenplanungen weiter für Chaos. Die Folgen treffen den täglichen Betrieb der Güterbahnen, ihre Kunden und die Beschäftigten.

Westenberger: „Wir sehen großes Potenzial im von der Bundesnetzagentur gemachten Vorschlag, dass betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Veto-

Recht bekommen, wenn Unterlagen nicht rechtzeitig eingereicht werden. Das dürfte die Disziplin der InfraGO erheblich stärken.“

Auch die vorgesehenen Vertragsstrafzahlungen an die betroffenen Eisenbahnunternehmen würden helfen. Die bisher zu Gunsten der Staatskasse verhängten Zwangsgelder in Höhe von zwei Millionen Euro blieben wirkungslos. Aus Sicht der GÜTERBAHNEN ist die Klage Teil eines grundsätzlichen Problems: Statt die eigenen Prozesse zu verbessern, bekämpft der bundeseigene Infrastrukturbetreiber regulatorische Vorgaben immer häufiger vor Gericht. Seit ihrer Gründung am 01. Januar 2024 sind von der DB InfraGO AG bereits 41 Verfahren angestrengt worden.

Der Konflikt fällt in eine Phase, in der Bund, DB und Branche im Rahmen der „Taskforce Zuverlässige Bahn“ über Verbesserungen im Betrieb beraten. DIE GÜTERBAHNEN haben die InfraGO-Spitze dort mehrfach zur Rücknahme der Klage aufgefordert. Die Spitzenvertreter:innen des Bundesverkehrsministeriums haben sich in der Taskforce zur Forderung der GÜTERBAHNEN nicht geäußert.

Hintergrund:

24 Wochen vor Beginn einer Baustelle muss die DB InfraGO AG einen Entwurf der Fahrplanänderungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen übermitteln. Diese können dann Stellung nehmen und Änderungen einfordern. Diese so genannten „ZvF – Zusammenstellung vertrieblicher Folgen“ sind inzwischen jedoch eher die Ausnahme als die Regel. Unter Berücksichtigung der nicht erstellten Dokumente wurden zuletzt nur rund sechs Prozent der erforderlichen ZvF-Entwürfe fristgerecht zugestellt, wenn sie überhaupt erstellt werden. Auch im Januar 2026 wurden für rund 56.000 Zugfahrten keine Entwürfe erstellt.

Die in Kenntnis der Stellungnahme finalisierten ZvF-Dokumente, die sogenannten **ZvF-Endstücke**, müssen 15 Wochen vor dem Verkehrstag an die EVU übermittelt werden, was der DB InfraGO 2025 nur bei gut der Hälfte (60 Prozent) der Dokumente gelingt. Häufig verschickt die InfraGO nur noch diese ZvF-Endstücke, was formal fristgerecht, jedoch für die betroffenen Unternehmen häufig wegen Planungsfehlern nutzlos ist.

Zur Umsetzung der europäischen Vorgaben aus Annex VII der Richtlinie 2012/34/EU stellt DB InfraGO ab dem Fahrplan 2027 das Baustellen- und Kapazitätsmanagement um: Anstelle von ZvF-Entwurf und -Endstück wird die Baukommunikation künftig über ein Grobplanungsergebnis (GPE) und ein Feinplanungsergebnis (FPE) erfolgen. Das GPE informiert frühzeitig über die kapazitiven Auswirkungen geplanter Baumaßnahmen, während das FPE anschließend die konkreten fahrplanerischen Anpassungen einzelner Zugtrassen festlegt. Auch hierfür gelten verbindliche Ankündigungsfristen. Die Bundesnetzagentur hat angekündigt, dass automatische Strafzahlungen sowie Vetorechte der Eisenbahnverkehrsunternehmen auch nach der Umstellung der Baukommunikation weiterhin gelten sollen.