Zweites Zwischenfazit zur InfraGO: Note „ungenügend“

Verbände mahnen von BMV und Politik Gestaltungsanspruch an

Berlin (8. September 2026):

Das nach 2024 zweite Zwischenfazit zur Leistung der „gemeinwohlorientierten“ DB InfraGO AG fällt nach Ansicht der Verbände Fahrgastverband PRO BAHN, mofair und DIE GÜTERBAHNEN klar „ungenügend“ aus. Die Mitgliedsunternehmen der Eisenbahnverbände bestätigen diesen Eindruck in einer Umfrage, deren Ergebnisse wachrütteln sollten.

Eisenbahnverkehrsunternehmen als unmittelbare Netznutzer verzweifeln zunehmend am alltäglichen Chaos aus Langsamfahrstellen, schlecht gemanagten Baustellen, nicht oder unzureichend vorhandenen Umleiterkapazitäten, daraus resultierender Unpünktlichkeit und Ausfällen sowie mangelnder Zuverlässigkeit. Fahrgäste zahlen die Rechnung mit wochenlangem Ersatzverkehr ohne Vorwarnung, gestrichenen Halten und verpassten Anschlüssen, Industriekunden verlieren das Vertrauen, da ihre Produktionsketten unter Druck geraten. Währenddessen steigen die Trassen- und Stationspreise trotz desaströser Qualität stetig weiter.

Dabei verlässt sich das zuständige Verkehrsministerium erneut auf die wiederholte Zusicherung des bundeseigenen Unternehmens Deutsche Bahn AG, im integrierten Konzern werde es nun mit neuer Unternehmensführung und einigen neuen Werbebotschaften schon besser werden. Neue Steuerungskonzepte, eine wirksame Revision der „Generalsanierungen“ oder die lange geforderte Trassenpreisreform liefert das Bundesverkehrsministerium nicht. Für mehr Wettbewerb im Fernverkehr gibt es seit 30 Jahren kein Konzept. Und aufgrund der Kompromissunfähigkeit von Ländern und Bund über den Umgang mit einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs zu den Trassenpreisen wird über Angebotskürzungen im Nahverkehr nun wohl vor Gericht entschieden.

mofair-Geschäftsführer Dr. Matthias Stoffregen: „Seit der Gründung der InfraGO haben ihre Produktivität und die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur in Deutschland noch weiter abgenommen. Wir erwarten von der Bundespolitik, vor allem dem Verkehrsministerium, dass sie ihren Gestaltungsauftrag nunmehr wahrnehmen und seit Jahren angemahnte Reformschritte gehen. Man kann nicht mehr darauf hoffen, dass ein neues Narrativ aus der DB-Konzernstrategie echtes politisches Handeln ersetzt. Es braucht eine grundlegende Reform des Systems: Einen überjährigen Infrastrukturfonds, Trassenpreise auf Grenzkosten, einen echten Infraplan zur Planung und Steuerung der Infrastruktur und eine belastbare Digitalisierungsstrategie.“

Neele Wesseln, Geschäftsführerin der GÜTERBAHNEN: „Wir vertrauen nicht mehr auf Selbstheilungskräfte der DB InfraGO. Dass 100 % der Güterbahnen eine Verschlechterung der Betriebsqualität sehen, muss der finale Weckruf an den Bund sein. Die Branche hat sich das schlechte Netz inzwischen schöngewöhnt, und selbst gegen diese gesunkene Messlatte verliert die InfraGO. Es braucht messbare Ziele, ehrliche Kontrolle und eine schlagkräftige Steuerungsstruktur beim Bund. Deshalb fordern wir ein Bundesamt für Schieneninfrastruktur, das mit ausreichend Personal, fachlicher Kompetenz und den notwendigen Befugnissen ausgestattet ist, um die InfraGO wirksam zu steuern. Denn ein Netz, auf dem Güterverkehr immer weniger verlässlich und wirtschaftlich möglich ist, gefährdet die Wirtschaft Deutschlands und der EU."

Prof. Dr. Lukas Iffländer, Bundesvorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN: „Die Bilanz der InfraGO und der Steuerung durch ihren Eigentümer zeigt sich jede Woche neu im Fahrplan: Sperrpausen werden Tage vor dem angekündigten Ende um Wochen verlängert, und zwischen Hannover und Berlin muss das gesamte Bau- und Verkehrskonzept neu geplant werden, weil die Umleitungsstrecke nicht rechtzeitig elektrifiziert ist. Für die Fahrgäste heißt das Ersatzverkehr ohne Vorwarnung, gestrichene Halte und verpasste Anschlüsse, und wer so kurzfristig umplant, kennt den eigenen Baustand offenbar selbst nicht. Gemeinwohlorientierung muss messbar sein. Wir erwarten deshalb für jeden Sanierungskorridor ein öffentliches, ehrliches Reporting mit Terminen und kritischem Pfad statt verbauter Tonnen, damit Bund, Bundestag und Fahrgäste erkennen, ob die InfraGO ihre Versprechen hält."

FAQ

Mit Wirkung zum Jahreswechsel 2023/24 waren die einstmalige DB Netz AG als Betreiberin des Schienennetzes und die DB Station&Service AG als Betreiberin der Bahnhöfe fusioniert worden. Zeitgleich wurde die Satzung der neuen DB InfraGO um acht Ziele ergänzt, mit denen ihre Ausrichtung am „Gemeinwohl“ festgeschrieben werden sollte.

Die Verbände der Wettbewerbsbahnen in Schienenpersonenverkehr (mofair), im Schienengüterverkehr (DIE GÜTERBAHNEN) und der Fahrgastverband PRO BAHN ziehen nun eine zweites Zwischenfazit,[1] ob die damals sehr hoch gesteckten und seitens der DB mit viel externem Marketingaufwand formulierten Ziele erreicht worden sind.

Was zeigt die Befragung der Eisenbahnverkehrsunternehmen?

Bereits zum dritten Mal haben die beiden Eisenbahnverbände ihre Mitglieds- und weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen nach ihrer Einschätzung der Leistungsfähigkeit der DB InfraGO befragt. Das Ergebnis der Umfrage ist ernüchternd: Von 36 antwortenden Unternehmen war lediglich eines der Auffassung, die *Betriebsqualität* habe sich seit der Gründung der DB InfraGO verbessert; dagegen bewerteten *alle* antwortenden Unternehmen des Güterverkehrs die Betriebsqualität als schlechter; und nur wenige Unternehmen des Personenverkehrs halten sie wenigstens für unverändert.

Zwei Drittel der Unternehmen geben an, dass die *Kapazität im Netz* sich verringert habe. Nur jedes zehnte Unternehmen hält das *Preis-Leistungs-Verhältnis* bei den Trassenpreisen für zufriedenstellend, aber zwei Drittel für sehr schlecht. Das ist gegenüber der Zeit vor der Fusion eine deutliche Verschlechterung; damals sprach zumindest ein gutes Drittel der Unternehmen von einem zufriedenstellenden Preis-Leistungs-Verhältnis.

Auch bei der *Kundenorientierung* kommt nur jedes zehnte Unternehmen (im Personenverkehr nur jedes zwanzigste!) zu dem Ergebnis, dass sich Kundenorientierung des bundeseigenen Infrastrukturbetreibers im Vergleich zur Zeit vor InfraGO-Gründung verbessert habe.

Besonders verheerend ist das Echo rund um das Thema Bauen im Netz. Kein einziges der befragten Unternehmen erkennt eine Verbesserung der *Baustellenkommunikation*. Drei

[1] Zu dem ersten Zwischenfazit vom September 2024 siehe hier: https://mofair.de/positionen/infrago-zwischenbilanz-eigenstaendige-infrastruktur-unverzichtbar/. Zudem gab es im Oktober 2025 eine weitere Befragung der Eisenbahnverkehrsunternehmen: https://die-gueterbahnen.com/news/befragung-unzufriedenheit-mit-der-db-infrago-bleibt-hoch-vertrauen-der-branche-schwindet.html.

Viertel stellen für die vergangenen gut zwei Jahre jedoch eine abermalige Verschlechterung fest. Auch die *Planbarkeit und Verlässlichkeit von Baustellen* werden entweder als „schlecht“ (44 %) oder gar als „sehr schlecht” (50 %) bewertet.

Insgesamt ist kein Unternehmen der Auffassung, dass sich die Performance der bundeseigenen Infrastrukturgesellschaft seit ihrer Neugründung 2024 verbessert hat. Mehr als drei Viertel bewerten die Entwicklung als eine weitere Verschlechterung. Besonders deutlich zeigt sich dieses Bild im Güterverkehr, wo nahezu alle antwortenden Unternehmen diese Einschätzung teilen.

Warum sehen die Verbände ein Steuerungsdefizit des Bundes?

Die DB InfraGO ist mittelbar ein bundeseigenes Unternehmen. Deshalb liegt die Verantwortung für klare Ziele und eine wirksame Kontrolle nicht allein beim Unternehmen selbst, sondern auch bei seinem Eigentümer.

Die Ergebnisse der Unternehmensbefragung stehen nicht für sich. Die wachsende Unzufriedenheit der Netznutzer zeigt sich auch in an der Entwicklung der Beschwerdeverfahren bei der Bundesnetzagentur. So ist etwa die Zahl der Beschwerden bei der Regulierungsbehörde in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen – obwohl ein solches Verfahren mit erheblichem Aufwand verbunden ist: Eine Beschwerde muss begründet und im Falle eines formalen Beschlusskammerverfahrens auch weiter betreut werden, während die alltägliche Arbeit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Pause kennt. Waren es 2024 gut zehn Verfahren, verdoppelte sich der Wert auf über zwanzig im Folgejahr 2025. Und auch 2026 ist dieser Wert schon nach 8 Monaten wieder erreicht.

Warum landen immer mehr Konflikte vor Gericht?

Gleichzeitig werden viele für die Zukunft des Verkehrsträgers Schiene wesentliche Fragen zunehmend vor dem Verwaltungsgericht Köln (und ggf. anschließend vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig) geführt. So hat die DB InfraGO gerade kürzlich die Entscheidung der Bundesnetzagentur zur Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) 2027 angegriffen: Sie möchte durchsetzen, dass sie noch mehr Kosten, konkret 230 Millionen Euro, in die Trassenpreise für das anstehende Fahrplanjahr 2027 einrechnen kann.

Auch die für die Zukunft des Wettbewerbs im Schienenpersonenverkehr (SPFV) wesentliche Entscheidung im so genannten „Italo-Verfahren“ (BK10-26-0011_Z) greift die DB InfraGO an – und leistet damit, willentlich oder unwillentlich – ihrer Konzernschwester

DB Fernverkehr Schützenhilfe, da diese bei der Umsetzung des BNetzA-Beschlusses künftig einige Trassen an Wettbewerbsbahnen abtreten müsste.

Wie viel Geld kosten die Rechtsstreitigkeiten der DB InfraGO?

Auch wenn die genaue Zählung angesichts der unterschiedlichen „Schwere“ der Verfahren nicht trivial ist: Die Zahl der Gerichtsverfahren, die die bundeseigene Schieneninfrastrukturgesellschaft DB InfraGO gegen Entscheidungen einer obersten Bundesbehörde (der Bundesnetzagentur) angestrengt hat, ist nicht gesunken, sondern mindestens konstant geblieben. Allein seit dem 1. Januar 2024 ist ca. eine Million Euro an Kosten angefallen[2] – Gelder, die besser in ein funktionierendes Schienennetz zu investieren gewesen wären.

Was haben die Gerichtsverfahren mit politischer Steuerung zu tun?

Gerichtsverfahren sind ein legitimes Mittel zur Klärung rechtlicher Streitfragen. Problematisch wird es aus Sicht der Verbände dann, wenn Gerichte regelmäßig Konflikte entscheiden müssen, deren Ursachen in politisch ungelösten Grundsatzfragen liegen.

So würde es die Verfahren zur OGK 2027 und zum Trassenpreissystem 2026 in dieser Form nicht geben, wenn BMV und Bundestag die seit Jahren angekündigte Trassenpreisreform umgesetzt hätten. Und dass der Wettbewerb im SPFV politisch flankiert werden muss, ist seit Mitte der Neunzigerjahre in Art. 87e GG festgeschrieben. Passiert ist nichts.

Was hat das Steuerungsdefizit mit dem Baustellenmanagement und den „Generalsanierungen“ zu tun?

Europäisches und deutsches Eisenbahnrecht definieren klar, wie Bauprojekte in Abhängigkeit von Dauer und Kapazitätsreduktion vorab mit den Zugangsberechtigten abzustimmen sind. Nur: Die DB InfraGO hält sich immer weniger daran. So wurden in den vergangenen Jahren kaum mehr so genannte ZvF-Entwürfe erstellt, so dass stattdessen die „fertigen“ Bauplanungen (ZVF-Endstücke) die ersten Dokumente waren, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen überhaupt zu Gesicht bekamen. Planungsfehler können so schwerlich korrigiert werden, eine rechtzeitige Fahrgastinformation wird

[2] S. die Antwort des PStS Ulrich Lange vom 13. August 2026 auf die Schriftliche Frage Nr. 88 Michael Donths MdB: https://dserver.bundestag.de/btd/21/075/2107573.pdf, S. 60 f.

regelmäßig verhindert. Gegen Zwangsgelder der Bundesnetzagentur, die dieses Fehlverhalten abstellen sollten, klagte die DB InfraGO ebenfalls.

Sie beruft sich zudem immer häufiger auf Ausnahmetatbestände, bei denen sie die Fristen nicht einzuhalten braucht – etwa, wenn der Verfall von Fördergeldern oder steigende Baukosten drohen. Das ändert nichts daran, dass sie die drohenden wirtschaftlichen Schäden oftmals durch schlechtes internes Prozessmanagement selbst verursacht hat.

Das immer weiter zunehmende Baugeschehen und sehr schlecht koordinierte Projekte stellen die Netznutzer und letztlich die Fahrgäste und die Verlader im Güterverkehr vor enorme Herausforderungen. Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr sinkt bereits mehrere Jahre in Folge, während sie im Personenverkehr eher stagniert. Insgesamt ist die Betriebsleistung im ersten Halbjahr 2026 im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr um ein Prozent auf 548,3 Millionen Trassenkilometer zurückgegangen.

Wesentlicher Grund dafür ist die mangelnde Streckenverfügbarkeit wegen der „Generalsanierungen“ und die zunehmende Anzahl von Baustellen, die ebenfalls mit längerfristigen Totalsperrungen durchgeführt werden (bspw. die „Qualitätsoffensive Hamburg-Hannover“). Wenn die Pünktlichkeit im Fernverkehr unter 60 % und im Nahverkehr unter 90 % sinkt und im Güterverkehr regelmäßig Züge buchstäblich „stranden“, dann ist das Verhältnis von „Bauen“ zu „Fahren“ nicht mehr im Gleichgewicht.

Daher ist eine Revision des Sanierungsprogramms für das Netz dringend notwendig, und das hat der neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger offensichtlich erkannt.

Warum kritisieren die Verbände die geplante Leistungsvereinbarung InfraGO?

Bedauerlicherweise verhandeln DB, DB InfraGO und BMV über diese Revision, ohne die Branchenvertreter:innen einzubinden. Sie verzichten dabei ohne Not auf deren Perspektive.

Für die gleichzeitigen, und teilweise damit verwobenen Verhandlungen zur neuen „Leistungsvereinbarung InfraGO“ („LV InfraGO“) gilt dasselbe. Alles Mögliche soll in dem neuen Vertragswerk behandelt werden: Netzsanierung, Digitalisierung, Steuerung durch den seit mehr als zwei Jahren angekündigten „Infraplan“ und – indirekt über die Höhe der Instandhaltungszuschüsse – auch die Trassenpreise. Zu befürchten ist, dass die Abgeordneten des Bundestags im November 2026 lediglich einen Entwurf zum Absegnen bekommen, der keine dieser seit Jahren schwelenden Fragen zufriedenstellend löst.

Was muss sich jetzt konkret ändern?

Die drei Verbände erwarten von Bundesregierung und Bundestag fünf Schritte.

- Erstens braucht der Bund eine eigene Steuerungsinstitution mit klaren Zielen, Kompetenzen und Berichtspflichten, statt sich auf Zusagen des Konzerns zu verlassen.
- Zweitens muss die DB InfraGO für jeden Sanierungskorridor öffentlich und ehrlich über Termine und den kritischen Pfad berichten, nicht über verbaute Mengen.
- Drittens gehört die Netzfinanzierung auf eine überjährige Grundlage, statt jedes Jahr neu in Jahresscheiben verhandelt zu werden.
- Viertens ist eine Trassenpreisreform hin zum Grenzkostenprinzip überfällig, verbunden mit einer dauerhaften Bund-Länder-Lösung nach dem EuGH-Urteil, damit über Angebotskürzungen im Nahverkehr nicht die Gerichte entscheiden.
- Fünftens müssen Netznutzer und Fahrgastseite an der Revision der Korridorsanierungen und an der „LV InfraGO“ beteiligt werden, bevor der Bundestag im November entscheidet.

Aus Sicht der Verbände sind diese Schritte entscheidend, um die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes nachhaltig zu verbessern, Planungssicherheit für die Netznutzer zu schaffen und die Schieneninfrastruktur wieder zu einem verlässlichen Rückgrat des Verkehrs zu machen.

Ansprechpersonen für die Presse:

Die GÜTERBAHNEN:

Daniela Morling
Leiterin Kommunikation
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin
Tel.: +49 (0)30 5314 9147-1
Mobil: +49 (0)151 555 081 833
morling@netzwerk-bahnen.de
www.die-gueterbahnen.com

mofair:

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer
Marienstraße 3
10117 Berlin
Tel.: +49 (0) 30 50 93 13 04 1
Mobil: +49 (0)160 96 90 61 43
matthias.stoffregen@mofair.de
www.mofair.de

Fahrgastverband PRO BAHN:

Prof. Dr. Lukas Iffländer
Bundesvorsitzender
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Mobil: +49 (0)176 66 82 28 86
lukas.ifflaender@pro-bahn.de
www.pro-bahn.de