

Positionspapier

Reform des Trassenvergabesystems
im deutschen Schienenverkehr



Die Trassenvergabe entscheidet, wann welche Züge im deutschen Schienennetz unterwegs sein dürfen. Damit der Deutschlandtakt im Personen- und Güterverkehr umgesetzt und wachsender Verkehrsbedarf bestmöglich bedient werden kann, muss sie dringend reformiert werden.

Zusammenfassung und Kernforderungen

An die Stelle der jetzigen Trassenvergabe, die hauptsächlich marktgetrieben ist und immer nur für ein einziges Jahr gilt, muss ein neues System treten, dass die Umsetzung des Deutschlandtakts, hohe betriebliche Stabilität und volkswirtschaftlichen Nutzen in den Mittelpunkt stellt. Dazu müssen folgende Punkte umgesetzt werden:

1. Deutschlandtakt als oberstes Steuerungsprinzip

Die Umsetzung des Deutschlandtakts muss in den gesetzlichen Regeln zu Trassenvergabe verankert werden. Trassen, die zum Zielfahrplan des Deutschlandtakts oder seinen Etappierungen gehören, müssen unbedingten Vorrang vor anderen Verkehren genießen; das gilt für Nah-, Fern- und Güterverkehr. Vertaktete Verkehre mit hoher Bedeutung für Anschlüsse und Reiseketten sollen Vorrang vor nicht vertakteten Verkehren erhalten. Die jetzige Definition von Takt ist zu schärfen; es ist mindestens ein ganztägiger Zwei-Stunden-Takt vorauszusetzen.

2. Größtmöglicher volkswirtschaftlichen Nutzen durch bessere Konfliktlösung, Beteiligung und Resilienz

Bei Trassenkonflikten sind Kriterien wie Fahrgastnutzen, Netzwirkung, Güterverkehrsnutzen und politische Verkehrsziele zu berücksichtigen. Es soll unbürokratischere und transparente Mechanismen zur Konfliktlösung und -vermeidung geben. Fahrgastverbände sind verpflichtend zu beteiligen. Ziel ist ein verlässliches, bundesweit abgestimmtes Grundangebot im Personen- und Güterverkehr. Die Infrastruktur soll so genutzt werden, dass sie den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzen maximiert. Infrastrukturbetreiber sollen Kapazitätsreserven, Puffertrassen und freie Gleise vorhalten können. Der bisherige Fokus auf maximale Auslastung soll zugunsten eines robusteren und störungsärmeren Betriebs reduziert werden. Netzstabilität wird als gleichrangiges Ziel neben Beförderungsleistung betrachtet.

3. Langfristige Planungssicherheit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Trassen sollen nicht nur jährlich, sondern für die gesamte Laufzeit von Verkehrsverträgen (typischerweise 10–15 Jahre) gesichert werden. Auf Bundesebene soll ein neuer Aufgabenträger etabliert werden, der in Analogie zu den Bundesländern handelt und für den Fernverkehr die im Deutschlandtakt vorgesehenen Trassen ausschreibt und vergibt. Dadurch können Bund, Länder und Verkehrsunternehmen stabile Angebote aufbauen und gezielt weiterentwickeln. Die Abkopplung großer Städte und Regionen vom Fernverkehr mangels Profitabilität wird dadurch verhindert.

4. Größere operative Entscheidungsfreiheit im Betrieb

Fahrdienstleiter und Disponenten sollen bei Störungen mehr Handlungsspielraum erhalten, welchen Zug sie – ungeachtet seiner nominellen Priorität – als nächsten fahren lassen. Entscheidungen sollen sich stärker an der Stabilisierung des Gesamtsystems und an den Interessen der Fahrgäste orientieren. Die Absicherung von Anschlüssen und Reiseketten muss wieder in den Mittelpunkt des Personenverkehrs rücken. Es darf nicht länger vorkommen, dass die Sicherung sinnvoller Anschlüsse mit Strafzahlungen bewährt wird und darf nicht länger mit Strafzahlungen belegt werden.

Um schnell erste Ergebnisse bei Trassenvergabe und Betriebsstabilität zu erzielen, fordert der Fahrgastverband PRO BAHN zudem die unverzügliche Umsetzung der relevanten Maßnahmen 1, 2, 3, 5, 7, 14 und 19, die im Rahmen [der Taskforce Zuverlässige Bahn](#) ausgearbeitet wurden.

Positionspapier Reform des Trassenvergabesystems im deutschen Schienenverkehr

Ausgangslage und Problemstellung

Der Öffentliche Personenverkehr ist in Deutschland und ganz Mitteleuropa größtenteils nach den Prinzipien eines integralen Taktfahrplans (ITF) aufgebaut oder soll in einen solchen überführt werden, um den Fahrgästen die damit verbundenen Vorteile wie leicht merkbare Fahrpläne und stabile, regelmäßige Anschlüsse zu bieten.

Die Einrichtung und Sicherung eines ITFs kann jedoch bei der Eisenbahn dann zum Problem werden, wenn es zu Konflikten bei der Trassenvergabe kommt. Dies ist immer dann der Fall, wenn mehr Trassen nachgefragt werden, als auf den betreffenden Bahnstrecken verfügbar sind, oder wenn Trassen, die nicht zum jeweiligen ITF passen, nachgefragt und vergeben werden und dadurch ITF-relevante Trassen verhindern. Gleichzeitig sind die Regeln zur Trassenvergabe komplex und unzureichend auf die Bedürfnisse eines ITFs abgestimmt. Dies betrifft gleichermaßen Nah- und Fernverkehr.

EU-weit wird die Trassenvergabe der Eisenbahn durch regulatorische Vorgaben ([2012/34/EU](#)) geregelt. Wesentliche Merkmale sind, dass internationale Verkehre Vorrang genießen und Fernverkehr höher priorisiert ist als Nahverkehr. Dabei wird eine sehr weitreichende Definition von Taktverkehr gepflegt. In Deutschland wird das EU-Recht durch das Eisenbahnregulierungsgesetz umgesetzt. Seine Einhaltung überwacht die Bundesnetzagentur.

Für den Eisenbahnverkehr in der Praxis ist hierzulande insbesondere das System zur Trassenvergabe von DB InfraGO relevant, das für den mit Abstand größten Teil des hiesigen Eisenbahnnetzes mit der großen Mehrheit aller Züge gilt. Die grundsätzliche Hierarchie aus dem EU-Recht wurde dabei übernommen, wobei komplizierte Vorrangregeln und Konfliktlösungsstrategien zu beachten sind und es zahlreiche unterschiedlich bepreiste Trassenprodukte gibt.

Diese Regeln sind derzeit nicht geeignet, einen integralen Taktfahrplan auf der Schiene, gleichermaßen bestehend aus Nah- und Fernverkehr, zu unterstützen, sondern führen oft dazu, dass Takttrassen verschoben oder zerschnitten werden oder sogar komplett entfallen müssen. Ein Beispiel dafür sind die Toleranzen von bis zu drei Minuten, für die eine niedriger priorisierte Trasse noch als „im Takt“ gilt, wenn es zu einem Trassenkonflikt mit einem höherrangigen Zug kommt, obwohl bei kurzzeitigen Übergängen zwischen Zug und Zug sowie Zug und Bus bzw. Straßenbahn drei Minuten oft schon ausreichen, um einen Anschluss durch Unterschreitung der Mindestumsteigezeit in den Auskunftssystemen oder auch praktisch unmöglich zu machen. Dabei darf nicht nur die Mindestumsteigezeit für einen körperlich gesunden, nicht mobilitätseingeschränkten Menschen betrachtet werden, sondern die Situation mobilitätseingeschränkter Menschen (schweres Gepäck, Kinderwagen, Behinderungen) ist ebenfalls zu berücksichtigen.

Gleichzeitig gibt es nur sehr begrenzte Möglichkeiten, im täglichen Betrieb als Fahrdienstleiter oder Disponent im Sinne der Fahrgäste zu agieren, weil die Priorisierung der vergebenen Trassen auch hier zu beachten ist, um sich nicht juristisch angreifbar zu machen. Ebenso wenig kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) regelmäßig Trassen auf bestimmten Strecken freihalten, die als Puffer bei Störungen dienen; stattdessen sind die Strecken bis an ihre Kapazitätsgrenze auszulasten, wenn die Nachfrage besteht. Das Allgemeinwohl wird in dieser Betriebsform einseitig zugunsten der Einhaltung starrer Marktregeln hintenangestellt. Änderungen sind daher dringend geboten.

Ausdrücklich nicht näher betrachtet werden im Folgenden die Rahmenbedingungen der Trassenvergabe für Baustellenfahrpläne und sonstige grundsätzliche Betriebseinschränkungen. Dadurch soll das vorliegende Positionspapier überschaubar und fokussiert gehalten werden.

Positionspapier Reform des Trassenvergabesystems im deutschen Schienenverkehr

Ziele des Fahrgastverbands PRO BAHN

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert angesichts der beschriebenen Problemlage mit ihren negativen Folgen für den Schienenpersonenverkehr und die gesamte Reisekette, das bestehende System zur Trassenvergabe dahingehend zu reformieren, dass es sich an folgenden übergeordneten Zielen ausrichtet:

- **Planerische Sicherstellung eines stabilen Grundangebots im exakten Takt:** Wir wollen sicherstellen, dass alle Linien, die einen Taktknoten aufspannen oder zeitkritische Anschlüsse bedienen, stets in exakt gleicher Fahrplanlage angeboten werden können. Sie müssen Vorrang vor nicht vertakteten Verkehren genießen. Die Trassenvergabe soll die Umsetzung des Deutschlandtakts in der jeweils aktuellen Fassung in Fern-, Nah- und Güterverkehr unterstützen. Für den Deutschlandtakt relevante Trassen müssen Vorrang vor anderen Trassen genießen.
- **Langfristige Sicherung von Trassen für die Dauer von Verkehrsverträgen:** Verkehrsverträge laufen oft 10 bis 15 Jahre. Für diese Zeitspanne wollen wir gewährleisten, dass alle darin enthaltenen Taktlagen ohne Verschlechterungen gefahren werden können. Die Aufgabenträger im Nahverkehr benötigen Planungssicherheit, um ein funktionierendes Netz aufzubauen. Dazu gehört auch die Möglichkeit, Änderungen an Takten verlässlich vor auszuplanen.
- **Sicherstellung einer möglichst optimalen Betriebsqualität in der Praxis:** Das EIU darf unter normalen Bedingungen (Regelbetrieb; kein Umleitungsverkehr o.ä.) nicht gezwungen werden, Strecken über ihre Nennleistung hinaus auszulasten und alle technisch fahrbaren Trassen zu vergeben. Es braucht eine Möglichkeit, Trassen für spontane Umleitungen oder stark verspätete Züge freizuhalten. Die Resilienz des Netzes muss gesteigert werden. Dabei ist ein angemessener Bestandsschutz vorzusehen.
- **Volkswirtschaftlich möglichst sinnvolle Nutzung der Infrastruktur:** Die vergebenen Trassen sollen den größtmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen bringen. Dazu sind entsprechende Kriterien und Kennzahlen zu etablieren, die ihn abbilden und bei Konflikten eine belastbare Entscheidungsgrundlage bieten. Bestimmte Verkehrsarten dürfen nicht systematisch gegenüber anderen benachteiligt werden.

Letztlich bedeutet dies einen Paradigmenwechsel. Die Steuerung des Schienenverkehrs in Deutschland muss neu ausgerichtet werden. Entscheidend sein darf nicht länger der Fokus auf Wettbewerb und freien Netzzugang. Stattdessen muss das Interesse der Fahrgäste und der Güterverkehrskunden im Vordergrund stehen.

Grundsätzliche Reform der Trassenpreise unabhängig von geänderter Trassenvergabe notwendig

Angesichts des Urteils des Europäischen Gerichtshofs zur Unzulässigkeit verbilligter Trassenpreise für den Nahverkehr betont der Fahrgastverband PRO BAHN nochmals die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Reform des deutschen Trassenpreissystems, welches die mit Abstand höchsten Zugangsgebühren in Europa verursacht und somit Verkehr verhindert, anstatt ihn zu ermöglichen. Das gilt auch und gerade für den dringend notwendigen Ausbau des Nahverkehrs. Ein gutes System zur Trassenvergabe bringt nichts, wenn niemand Züge fahren lassen möchte. Das Trassenpreissystem muss daher endlich von Voll- auf Grenzkosten umgestellt und die Höhe der Trassenpreise jener in unseren Nachbarländern angeglichen werden.

Anpassung der grundsätzlichen Prioritäten für die Trassenvergabe

Oberstes Ziel muss die Sicherstellung eines stabilen, im exakten Takt verkehrenden Grundangebots mit funktionierenden, vorhersagbaren Anschlüssen sein. Vertaktete Verkehre genießen bislang eine hohe Priorität bei der Trassenvergabe; das soll im Sinne eines bundesweiten integralen Taktfahrplans auch so bleiben. Allerdings soll die Definition als Taktverkehr

Positionspapier Reform des Trassenvergabesystems im deutschen Schienenverkehr

erst ab einem zweistündlichen Angebot im Fernverkehr und bei internationalen Zügen respektive einem stündlichen Angebot im Nahverkehr greifen. Sich überlagernde Bündelungen verschiedener Linien sollen dabei ebenfalls geschützt werden, etwa wenn sich zwei zweistündliche SPNV-Linien zu einem Stundentakt ergänzen.

Damit ein Zwei-Stunden-Takt als solcher gezählt wird, sollen mindestens acht Zugpaare von Montag bis Freitag und sieben an Wochenenden und Feiertagen erforderlich sein; für Stundentakte sollen es 16 bzw. 14 Zugpaare sein. Alle niedrigeren Frequenzen sollen nicht mehr als Taktverkehre privilegiert werden, auch wenn sie immer exakt in derselben Zeitlage verkehren. In der jeweils gültigen Fassung des Deutschlandtakts oder darauf basierender Nahverkehrspläne der Bundesländer vorgesehene Taktverkehre im Schienenpersonenverkehr müssen bei der Beplanung der verfügbaren Fahrplantrassen unbedingten Vorrang genießen, auch beispielsweise vor internationalen Güterzügen oder schnelleren Personenzügen.

Sofern es zwischen verschiedenen Taktverkehren nach dieser Definition zu Trassenkonflikten kommt, sollen solche Taktverkehre bevorzugt bedient werden, die in die Hauptknotenzeiten eines Voll- oder Teilknotens eingebunden werden. Das heißt, an einem Beispiel erläutert: Wenn auf einer Strecke verschiedene vertaktete Linien auf einen Taktknoten zur vollen Stunde zulaufen, soll diejenige Linie die höchste Priorität genießen, die den Taktknoten kurz vor der vollen Stunde erreicht.

Für nicht vertaktete Verkehre, Einzelzüge oder spontane, kurzfristig geplante Zugfahrten (z.B. Sonderzüge zu Veranstaltungen) und auch als Puffer für Verspätungen sollen gezielt Trassen freigehalten werden können. Die entsprechenden Regularien sollen dementsprechend angepasst werden.

Die Trassenvergabe soll ferner so angepasst werden, dass Bestellungen nicht mehr nur für ein Jahr möglich sind. Sofern eine Trasse nachweislich zur Erfüllung eines Verkehrsvertrags eines Aufgabenträgers mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bestellt werden soll, ist eine Möglichkeit zu schaffen, diese Bestellung auf die gesamte Laufzeit des Verkehrsvertrages auszudehnen. Das soll auch für Trassen gelten, die im Rahmen einer Leistungsausweitung nach Beginn des Verkehrsvertrages hinzukommen. Sie haben bei der Trassenplanung für alle betroffenen Jahre als gesetzt zu gelten und dürfen nicht durch andere Trassenbestellungen beeinträchtigt oder verdrängt werden.

PRO BAHN ist sich bewusst, dass auch mit Umsetzung dieser Regeln Konflikte zwischen verschiedenen Trassenanmeldungen auftreten können. Statt des bisherigen, starren Konfliktlösungsmechanismus bei DB InfraGo favorisieren wir neue Regelungen für unbürokratische und transparente Absprachen zwischen den betroffenen EVUs sowie die Möglichkeit einer vorzeitigen Absprache untereinander. Zudem soll ein Moderationskonzept für solche Konflikte geschaffen werden.

Als ein Mittel, um Konflikte bei den Trassenanmeldungen aktiv zu verhindern, betrachten wir die Veröffentlichung noch freier oder langfristig vergebener Trassen an geeigneter Stelle im Prozess. Dadurch können interessierte EVUs gegebenenfalls bereits im Vorfeld einer Anmeldung die Trassenwahl optimieren.

Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass die vollständige Umsetzung des Deutschlandtakts aufgrund mangelnder Infrastruktur nicht kurzfristig möglich ist. Für die konkrete Umsetzung ist daher eine Etappierung erforderlich.

Damit die Perspektive der Fahrgäste in die Auflösung solcher Konflikte angemessen einfließen kann, fordern wir ein verbindliches, mit angemessenen Gestaltungsmöglichkeiten versehenes Mitspracherecht von Fahrgastverbänden im jährlichen Trassenanmeldungsverfahren.

Positionspapier Reform des Trassenvergabesystems im deutschen Schienenverkehr

Schaffung von Resilienz für einen stabilen Betrieb

Neben den bereits beschriebenen grundsätzlichen Anpassungen an den Prioritäten der Trassenvergabe sieht der Fahrgastverband PRO BAHN die Notwendigkeit, zusätzliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen, um im Schienennetz wieder eine angemessene Resilienz gegenüber unplanbaren Ereignissen wie technischen Störungen oder Verzögerungen im Betriebsablauf zu gewährleisten.

Bislang werden beispielsweise planmäßige Fahrten für die Bereitstellung und Aussetzung von Zügen in der Trassenplanung nicht berücksichtigt. Dies muss zukünftig systematisch geschehen, da dadurch die Kapazität gerade in Knotenbahnhöfen deutlich beeinträchtigt wird, zumal diese Fahrten häufig zahlreiche Gleise kreuzen müssen.

Je nach Streckenbeschaffenheit sind auch die pauschalen Verspätungszuschläge anzupassen. Hierbei soll gelten, dass Strecken mit gleichartigem Verkehr, etwa reine S-Bahn-Strecken, weniger Zuschläge benötigen als Strecken, auf denen viel Mischverkehr mit unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten herrscht. Auch die planmäßige Aus- oder Überlastung der Strecke ist zu berücksichtigen. Im Zulauf auf Knoten sollen bei Bedarf weitere Pufferzeiten berücksichtigt werden können, besonders bei hoher Auslastung und vielen Anschlüssen.

Gleichzeitig müssen den EIUs weitere Freiheiten eingeräumt werden, eingehende Trassenanmeldungen zu bearbeiten und abzuändern, gerade im Güterverkehr. Dazu gehört zum Beispiel die Möglichkeit, Güterzugtrassen planmäßig über schwächer ausgelastete Strecken zu verlegen, auch wenn sie länger sind als die bestellte Route. In diesem Kontext sollten beispielsweise auch preisliche Anreize zur Nutzung derartiger Strecken gesetzt werden können.

Wir fordern, dass der jetzige Zwang, Strecken bis zur Grenze des technisch Fahrbaren auszulasten, aufgehoben wird, da er die Störanfälligkeit massiv erhöht. Stattdessen sollten die EIUs die Möglichkeit haben, Trassenanmeldungen abzulehnen, die über die Nennleistung einer Strecke hinausgehen. Dabei ist die Nennleistung jeweils realistisch zu berechnen und bei Modernisierungen (z.B. ETCS-Einführung) an die besseren technischen Gegebenheiten anzupassen. Dies ist auch bei der Etappierung bzw. Umsetzung von Zwischenstufen des Zielfahrplans des Deutschlandtakts zu beachten.

Für bestehende Verkehre soll es einen begrenzten Bestandsschutz geben: Sie bleiben grundsätzlich erhalten und können bei der Erneuerung von Verkehrsverträgen auch fortgesetzt werden. Es soll aber gerade im Personenverkehr versucht werden, hinsichtlich Zeitlage und Route sehr ähnliche Angebote zusammenzulegen. Ein Beispiel könnten zwei im Abstand von wenigen Minuten aufeinanderfolgende RE-Linien mit gleichem Ziel sein, die auf dem parallel befahrenen Abschnitt zusammengekoppelt werden können. Auch der Einsatz längerer Züge sollte im Rahmen der technischen Möglichkeiten gefördert werden, um Trassen zu sparen. Die Verlängerung von Bahnsteigen über das gerade benötigte Maß hinaus sollte begleitend vorangetrieben werden.

Um unnötigen Trassenverbrauch zu vermeiden, sollen auch Durchbindungen von Linien in Knoten forciert werden, wo dies sinnvoll möglich ist. So ist es etwa nicht sinnvoll, in Berlin den Flughafen-Express viermal stündlich zwischen Innenstadt und Flughafen pendeln zu lassen, wenn stattdessen von Norden nach Berlin einfahrende Linien durchgebunden werden könnten, um die Trassen auf der Nord-Süd-Achse effizienter zu nutzen. DB InfraGo sollte hier bei der jährlichen Trassenplanung die Möglichkeit haben, Durchbindungen und damit verbundene Anpassungen von Teilnetzen von den Aufgabenträgern zu verlangen. Dies muss gerade dann gelten, wenn an den gewünschten Endbahnhöfen nicht die Kapazitäten vorhanden sind, um Züge wenden zu lassen.

Auf der anderen Seite sollen besonders kapazitätsfressende Trassen vermieden werden, also solche, die etwa viele Fahrstraßenkreuzungen, hohe Geschwindigkeitsunterschiede zu den übrigen Verkehren und dergleichen mitbringen. Auch

Positionspapier Reform des Trassenvergabesystems im deutschen Schienenverkehr

sollen die EIU die Möglichkeit erhalten, auf Strecken mit starkem gemischtem Verkehr die Durchschnittsgeschwindigkeiten verschiedener Linien in gewissem Umfang anzugleichen, ohne dabei etablierte Knoten aufzubrechen.

Besonders langlaufende Nahverkehrs- und Fernzüge transportieren Verspätungen häufig über große Distanzen und übertragen sie schlimmstenfalls auf eine große Zahl weiterer Züge. Das zuständige EIU soll hier die Möglichkeit bekommen, neue derartige Langläufer aus eisenbahnbetrieblichen Gründen abzulehnen und die Brechung von Linien oder Einzeltrassen an sinnvollen Knotenpunkten oder vergleichbare Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität (z.B. zusätzliche Puffer) zu verlangen. Das gilt insbesondere für Fernzüge, die nicht dem direkten Weg folgen, etwa ICEs von Hamburg über Köln und Frankfurt nach Nürnberg, und statistisch nachweisbar überdurchschnittlich verspätet sind.

Mehr Freiheiten in der tagtäglichen Betriebsabwicklung vor Ort

Das Personal vor Ort und in den Betriebszentralen muss wieder mehr Freiheiten in der täglichen Betriebsabwicklung erhalten, ohne dass Schadensersatzansprüche gegen das jeweilige EIU entstehen, solange nicht vorsätzlich diskriminiert wird. Obersten Vorrang müssen dabei die Sicherung von Reiseketten und die Erholung des Systems von Störungen genießen.

Fahrdienstleiter und Disponenten müssen nach sorgfältiger Einschätzung der jeweiligen Situation weitgehend frei entscheiden können, welchen Zug sie als nächsten fahren lassen und wo sie Anschlüsse sichern oder eben nicht. Die starren Regelungen, wonach sie freie Fahrt signalisieren müssen, sobald die Strecke frei und die Abfahrtszeit erreicht ist bzw. dass das EVU dann auch umgehend abfahren muss, müssen zugunsten einer fachmännischen Abwägung auf Basis der gesamten Verkehrslage im Einzelfall entfallen. Diese Abwägung kann und soll im Sinne einer fairen und schnellen Entscheidungsfindung, die nicht zuletzt Fahrgastinteressen berücksichtigt, auch durch geeignete Software unterstützt werden.

Relevante Ergebnisse der Taskforce Zuverlässige Bahn

Am 20.03.2026 stellte das Bundesministerium für Verkehr [die Ergebnisse der Taskforce Zuverlässige Bahn](#) vor, einer Expertenkommission, deren Ziel es war, niedrigschwellige Maßnahmen zu identifizieren, um die Situation der Bahn in Deutschland schnellstmöglich zu verbessern, ohne die positiven Effekte großer Infrastrukturvorhaben abwarten zu müssen. Von den ermittelten 22 Maßnahmen sind verschiedene auch relevant für das Thema Trassenplanung. Die genauen Maßnahmenbeschreibungen sind in dem oben verknüpften Ergebnispapier der Taskforce nachzulesen.

- **Maßnahme 1 / Knotenauslastung bzw. Joker-Gleise:** Es ist richtig, insbesondere die Auslastungsspitzen von Knoten zu reduzieren und einzelne Bahnsteiggleise für verspätete oder ungeplante Züge freizuhalten. Das muss insbesondere bei der Neuvergabe von Trassen berücksichtigt werden, gerade bei solchen, die nicht im Deutschlandtakt vorgesehen sind. Die Regeln zur Trassenvergabe müssen so ergänzt werden, dass in störanfälligen Knoten mindestens ein Bahnsteiggleis freigehalten werden kann. Gleichzeitig dürfen dadurch aber keine Taktknoten aufgebrochen werden; wo die taktknotenrelevanten Züge alle Bahnsteiggleise benötigen, müssen sie auch weiterhin alle Bahnsteiggleise belegen können, um keine Reiseketten zu unterbrechen. Allerdings sollte geprüft werden, ob sich kurzfristig ein neues Bahnsteiggleis in einem solchen Knoten bauen ließe oder andere Maßnahmen wie Doppelbelegungen mit Zugdeckung eingeführt werden können.
- **Maßnahme 2 / Experimentierklauseln und Pufferzeiten:** Wir unterstützen die Einführung sogenannter Experimentierklauseln, die es ermöglichen, dass ein EVU vorübergehend auf eine zugewiesene Trasse verzichtet, ohne sie an ein anderes EVU zu verlieren. Dadurch lassen sich Kapazitäten schaffen, die für kurzfristige Umdispositionen

Positionspapier Reform des Trassenvergabesystems im deutschen Schienenverkehr

freiwerden. Dies darf allerdings nicht zulasten bestellter Taktverkehre gehen. Verbindliche Pufferzeiten fordern wir ebenfalls, siehe weiter oben.

- **Maßnahme 3 / Flex-Abfahrten:** Die als Flex-Abfahrt bezeichnete, gegenüber der eigentlichen Trassenlage vorgezogene Abfahrtszeit im Fahrplan wird bereits an einigen Stationen, z.B. Osnabrück-Altstadt, genutzt und hat sich aus Sicht von PRO BAHN bewährt. Sie sollte bundesweit häufiger eingesetzt werden, wo es sich sinnvoll anbietet und Fahrzeitpuffer knapp sind. Dabei sind allerdings bestehende Anschlüsse zu berücksichtigen und trotz der leicht vorgezogenen Planzeit in Abstimmung mit allen Beteiligten sicherzustellen.
- **Maßnahme 5 / Standardisierte Dispositionskonzepte:** Wir teilen die Meinung, dass standardisierte Dispositionskonzepte geeignet sind, den Verkehr bei Störungen und auch im nachgelagerten Wiederanlauf effizienter zu steuern. Sie sind so zu gestalten, dass dabei in Summe die wenigsten neuen betrieblichen Unbilden für die Fahrgäste verursacht werden und die geringstmögliche Anzahl Fahrgäste betroffen ist.
- **Maßnahme 7 / Verbindliche Dispositionsvereinbarungen:** Diese Maßnahme erachten wir als sehr wichtig, um bei Störungen effizient agieren zu können. Auch für die Anschluss-Sicherung ist dies von großer Bedeutung, da diese dann zuverlässiger funktionieren kann und nicht mehr allein vom Funktionieren der Anschlussmeldekette zwischen den Unternehmen abhängt. Hierdurch versprechen wir uns ebenfalls eine Erleichterung der Arbeit des Fahrdienstleiters vor Ort im Sinne der Fahrgäste.
- **Maßnahme 14 / Instandhaltungscontainer:** Bei der Planung von Instandhaltungscontainern sollte zusätzlich berücksichtigt werden, dass zahlreiche Strecken in den kommenden Jahren als Umleitungsstrecken für die zwecks Generalsanierung gesperrten Strecken dienen werden. Auf diesen Strecken sollte dann nach unserer Ansicht auf Instandhaltungscontainer so weit wie möglich vollständig verzichtet werden, um eine möglichst hohe Trassenverfügbarkeit zu gewährleisten.
- **Maßnahme 19 / Leistungsfähige Umleiterstrecken:** Zusätzlich zu den beschriebenen Maßnahmen schlägt PRO BAHN vor, die Regeln zur Streckenkunde auf Umleitungsstrecken zu vereinfachen. Da sämtliche infrage kommenden Strecken mittlerweile mindestens mit PZB als Zugsicherungssystem ausgestattet sind, spricht nichts dagegen, die Geschwindigkeitsreduktionen, die derzeit mit Fahren ohne Streckenkunde einhergehen, aufzuheben oder wenigstens im Regelfall das Fahren mit 100 km/h statt bislang regelmäßig 60 km/h zu erlauben.

Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und gesellschaftlicher Kriterien

Zur Realisierung des Deutschlandtaktes werden über Jahrzehnte - über mehrere Legislaturperioden - enorme Investitionsmittel gebunden. Daher ist eine gesetzliche Regelung zur Entwicklung und Nutzung sinnvoll und notwendig. Die Allgemeinheit hat ein Recht darauf, dass die Investitionen volkswirtschaftlich optimal genutzt werden. Insofern müssen die einzelnen Vorhaben (Neubaustrecken, Knotenausbauten etc.) gut durchgeplant und dazu die Eckpunkte (Kantenfahrzeiten, Knotenanschlüsse und Trassen für die verschiedenen Verkehrsarten) per Gesetz/Verordnung festgelegt werden.

Zu berücksichtigen sind dabei mindestens folgende Arten von Fahrplantrassen, die alle eine volkswirtschaftliche Berechtigung besitzen und zur Abwicklung des Gesamtverkehrs notwendig sind:

- Trassen des Personenfernverkehrs (SPFV)
- Trassen des Personennahverkehrs (SPNV)
- Trassen des Güterverkehrs (SGV)
- Trassen für Gelegenheitsverkehre (z.B. Sonderzüge, Leerfahrten)
- Puffertrassen (z.B. für verspätete Planzüge)
- Trassen für Rangierfahrten (z.B. Fahrten aus der und in die Abstellung)

Positionspapier

Reform des Trassenvergabesystems im deutschen Schienenverkehr

Wie bereits weiter oben ausgeführt, sollten dabei aus volkswirtschaftlicher Sicht SPFV-Trassen über SPNV-Trassen stehen, die wiederum Vorrang vor SGV-Trassen genießen sollen, da Fern- und Nahverkehr in dieser Reihenfolge am zeitsensibelsten sind. Gleichzeitig sollen vertaktete Trassen höher priorisiert sein als nicht vertaktete Trassen.

Die Festlegung der verfügbaren Trassen muss in Abstimmung zwischen Infrastrukturbetreiber, zumeist DB InfraGo, Bund und Ländern erfolgen. SPFV-Trassen beplant bzw. vergibt der Bund (vgl. Abschnitt Marktmodell), SPNV-Trassen die für die Bestellung des Nahverkehrs zuständigen Länder. Die übrigen Trassen teilt der Infrastrukturbetreiber bedarfs- und fallweise zu. Freie Trassen einer Art dürfen nur bei mangelnder Nachfrage in eine andere Art umgewandelt werden, z.B. von Güter- zu Nahverkehr.

Wenn vergebene Trassen nicht entsprechend der Anmeldung genutzt werden, sind empfindliche Sanktionen vorzusehen, damit andere Marktteilnehmer nicht blockiert werden. Vorbild könnten hier die in der Luftfahrt üblichen Slot-Pönalen sein. Vorsätzliche tatsächliche oder De-facto-Leerfahrten wie etwa vor einigen Jahren beim Sylt-Shuttle sind zu unterbinden.

Für den Güterverkehr ist bei konkurrierenden Anfragen jeweils die Frage zu beantworten, welcher Zug den volkswirtschaftlich höheren Nutzen bringt. In die Abwägung fließen sehr unterschiedliche Faktoren ein, z.B.:

- Wie viel Tonnage wird befördert?
- Wie viele Lkw-Kilometer werden ersetzt?
- Ist die Fracht zeitkritisch, z.B. wegen verderblicher Ware?
- Handelt es sich um Gefahrgut?
- Werden überlange oder schwere Güter transportiert, die nicht auf der Straße unterwegs sein können?

Hierfür ist ein objektives Rahmenwerk zu entwerfen, auf dessen Basis alle Infrastrukturbetreiber mit hinreichenden Entscheidungsspielräumen rechtssicher handeln können. Dabei können auch finanzielle Anreize vorgesehen werden, um die Trassen möglichst effizient zu nutzen, etwa indem zwei kurze Güterzüge unterschiedlicher EVUs zu einem einzigen gekuppelt werden. Die Tatsache, dass EVUs für manche Verkehre, z.B. eigenwirtschaftliche, vertaktete SPFV-Trassen, sehr hohe Investitionen tätigen müssen, ist ebenfalls zu berücksichtigen, z.B. durch längerfristige Trassenvergaben. Das Regelwerk muss sinnvolle Anpassungen nach Marktlage zulassen.

Nicht zuletzt müssen in die Regulatorik der Trassenplanung und -vergabe aus volkswirtschaftlicher Sicht verstärkt die politischen Zielsetzungen einfließen. Wenn beispielsweise ein Marktanteil von 25 % im SGV der politische Zielwert ist, muss sich dies in der Aufteilung der verfügbaren Trassen auf die verschiedenen Arten widerspiegeln. Gleiches gilt zum Beispiel für die erwartete demographische Entwicklung je nach Region mit Blick auf die SPNV-Trassen.

Marktzugangsmodell und Deutschlandtakt

Aus den zuvor aufgestellten Forderungen zur Trassenvergabe ergibt sich die Notwendigkeit, das Marktzugangsmodell in Deutschland anzupassen. Der Deutschlandtakt ist die Planungsgrundlage für den gesamten Personen- und Güterverkehr auf öffentlichen Schienenwegen in Deutschland und wird ständig weiterentwickelt. Es gibt aber keine rechtliche Grundlage, um die dort festgelegten Takttrassen - nach Ausbau der nötigen Infrastruktur - auch tatsächlich wie beabsichtigt anbieten bzw. fahren zu können. PRO BAHN fordert daher, den Deutschlandtakt sowie die korrespondierenden SPNV-Pläne der Bundesländer in der jeweiligen Entwurfsfassung gesetzlich abzusichern. Das geht weit über das bestehende Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) hinaus und bedeutet, dass die Anmeldung einer in diesen Plänen vorhandenen Trasse durch einen Aufgabenträger oder ein EVU zukünftig vorrangig vor anderen Anmeldungen behandelt werden muss.

Positionspapier Reform des Trassenvergabesystems im deutschen Schienenverkehr

Gleichzeitig muss, um sicherzustellen, dass das Taktsystem eine funktionierende Reisekette ohne Unterbrechungen und Abweichungen ermöglicht, eine zu diesen Plänen gehörende Takttrasse auch wirklich während des gesamten Tages lückenlos gefahren werden. Das impliziert die Schaffung eines Bundesaufgabenträgers für den Schienenpersonenfernverkehr, den PRO BAHN seit Jahren fordert. Er wäre dann analog zu den Aufgabenträgern der Bundesländer dafür zuständig, die Fernverkehrslinien in Deutschland zu definieren und die Verkehrsleistung durch beauftragte EVUs, beispielsweise, aber nicht zwingend durch DB Fernverkehr, erbringen zu lassen. Der Bundesaufgabenträger müsste dann zwangsläufig auch dafür sorgen, dass selbst randständige, für sich genommen unrentable Fernverkehrslinien bzw. -linienabschnitte bezuschusst werden, wie es im Nahverkehr längst üblich ist.

Diesbezüglich möchten wir ausdrücklich auf die vom Eisenbahn-Bundesamt herausgegebene [Studie zur Marktorganisation im Kontext des Deutschlandtakts](#) verweisen, der die Rolle Bundesaufgabenträger für den SPFV ebenfalls ins Spiel bringt.

Nach Etablierung eines Bundesaufgabenträgers könnten also mehrere EVUs die für den Deutschlandtakt wesentlichen Fernverkehrslinien bedienen. Der Deutschlandtakt kann aber nur funktionieren, wenn neben einer funktionierenden Reisekette auch durchgängige Fahrkarten mit Fahrgastrechten für die Gesamtstrecke gekauft werden können. Ein System, das den Kauf mehrerer Fahrkarten für eine Reise zum Regelfall macht, wird von den Fahrgästen nicht akzeptiert. Es braucht daher zusätzlich ein deutschlandweit einheitliches, verbindliches Tarifsystem, das von allen EVUs, die Trassen aus dem Deutschlandtakt bzw. den Nahverkehrsplänen der Bundesländer fahren wollen, akzeptiert werden muss.

Ein solches System darf sich nicht nur auf Einzelfahrscheine beschränken, sondern muss auch die zahlreichen Inhaber von Zeit- und Rabattkarten sowie die Käufer von Sparpreisen für den Fernverkehr vor Nachteilen schützen, indem es die übergreifende Akzeptanz solcher Karten sicherstellt. Eine reine Beschränkung auf den sogenannten Flexpreis (Normaltarif) griffe zu kurz.

Ein solcher Systemwechsel sollte auch genutzt werden, um von der Vielzahl der verschiedenen Auskunftssysteme wegzukommen und stattdessen eine einzige zentrale und möglichst unabhängige Quelle für Bahnfahrpläne, einschließlich baubedingter Fahrplanänderungen, zu etablieren.

Positionspapier Reform des Trassenvergabesystems im deutschen Schienenverkehr

Über den Fahrgastverband PRO BAHN

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN vertritt die Interessen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Er arbeitet ehrenamtlich und erstellt Konzepte, ist in offiziellen Landes-, Bundes- und Europa-Gremien aktiv, sensibilisiert und berät Politiker in Angelegenheiten des ÖV, beeinflusst die öffentliche Diskussion durch Aufklärung über Hintergründe, hält Vorträge und Seminare, gibt Fahrgastinformationen (z.B. Taschenfahrpläne, Fahrradführer, Biergartenführer, Spartipps) heraus, hält Fahrgastsprechstunden und Automatenschulungen u.v.a. mehr.

Ansprechpartner

Malte Diehl
Fachausschuss Nahverkehrsorganisation
Tel.: +49 1520 4860066
malte.diehl@probahn-ol-hb.de

Jörg Bruchertseifer
Koordinator Facharbeit
Tel.: + 49 160 90636984
joerg.bruchertseifer@pro-bahn.de