Arbeitsgruppe zur EU-Kapazitätsverordnung

Sitzung am 11. November 2026



© Adobe Stock/Rangizzz

Hinweis

Für die Arbeitsgruppe zur EU-Kapazitätsverordnung am 11.11.2026 wird die

Protokollfunktion von Copilot in Microsoft Teams

verwendet bzw. getestet.



Rahmenverträge ab Fahrplanjahr 2031



Welche Optionen für Rahmenverträge mit der neuen EU-Kapazitätsverordnung stehen im Raum?

Planungssicherheit mit Rahmenverträgen für unterschiedliche Marktbedürfnisse

Etablierte Verkehrsunternehmen

Eigenwirtschaftliche Verkehre mehrjährig absichern

Neue Anbieter

Verlässliche Perspektive für den Markteintritt z. B. im Hochgeschwindigkeits-, Nachtzug- oder Schienengüterverkehr

Aufgabenträger

Langfristige Konzepte und Kapazitäten sichern

Ein tragfähiger Rahmenvertragsprozess sollte die Marktbedürfnisse gleichermaßen gewährleisten:

Absicherung eigenwirtschaftlicher Verkehre + Marktzugang + fairer Interessenausgleich

Handlungsmöglichkeiten des übrigen Marktes dürfen nicht unangemessen eingeschränkt werden: Kapazitäten im Netzfahrplan und Rolling Planning

Ein ausgewogenes und leistungsfähiges Gesamtkonzept für die RV-Vergabe ist erforderlich

1

Verkehrsartenmix

Adäquate Anteile für SPFV, SPNV und SGV

2

Fahrplankonzepte

Attraktive Reisezeiten und Anschlüsse im SPV und attraktive Durchlaufzeiten im SGV

3

Kapazitätsnutzung

Optimale Nutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität

4

Betriebsqualität

Stabilität und Pünktlichkeit gewährleisten

Rahmenverträge sind wesentlicher Teil der strategischen Kapazitätsplanung im Gesamtkonzept der künftigen EU-VO 2026/1184.
Die Chance aus EU-Kapa-VO ist ein angebotsorientierter RV-Ansatz für eine effiziente Kapazitätsnutzung zum Wohle aller Nutzer bei gleichzeitigem Offenhalten von Reserven für individuelle Kapazitätsbedürfnisse

Europäischer Rahmen und strategische Leitlinien des Bundes

EU-Kapazitätsverordnung
2026/1184

Rechtlicher Anspruch der Zugangsberechtigten auf den Abschluss von RV ab Fahrplan 2031 - europäisch harmonisiert

Neuer delegierter Rechtsakt zu RV*
Vorschläge in SERAF-Arbeitsgruppe

Anpassung des rechtlichen Rahmens der zukünftigen RV-Vergabe, frühestens im Sommer 2027

European Framework for Capacity Management (EFCM) inkl. Capacity Strategy**

Konsultation durch ZB und Regulierer ausstehend und Verabschiedung in Q4/2027

Strategische Leitlinien des Bundes

Mögliche Ausrichtung auf verkehrliche Ziele wie z.B. Zielnetz 2035 und / oder Deutschlandtakt

Prozess Rahmenverträge 2031

Umsetzung im nationalen Planungs- und Zuweisungsprozess

* Klärung der Geltung der EU-DVO 545/2016 nötig, da aktuell (nach unserem Verständnis) Widersprüche zur EU-Kapa-VO enthalten
** Zielprozess berücksichtigt die erwarteten Regelungen des EFCM, ohne ihre endgültige Fassung vorwegzunehmen

Frühzeitiger RV-Vergabeprozess bis X-24 ermöglicht schrittweise Konkretisierung der RV-Kapazitätsspezifikation zur NEP-Trasse

1

Kapazitätsstrategie

RV-Bestellkatalog als Anlage zur Capacity Strategy

2

Kapazitätsmodell

Jahresspezifische Bauausregelung mit Fokus auf große Baumaßnahmen

3

Kapazitäts-angebotsplan

Verfeinerung in RV-Bestellberatung und Abbildung der RV-Bezugslinie im Kapazitätsangebotsplan

4

Netzfahrplan

Umwandlung der gebundenen Kapazitätsspezifikation in eine konkrete Trasse

früh binden → **schrittweise präzisieren** → **final festlegen**

Kapazitätsspezifikation im 2h-Fenster	Kapazitätsspezifikation unter Beachtung Bau	Kapazitätsspezifikation mit baubedingten Anpassungen und einer Bezugslinie	Minutengenaue Trasse
	RV-Vergabe		**RV-Umwandlung**

Mehrjährige Sicherheit durch Kapazitätsspezifikation nach RV-Vergabe, spätere Konkretisierung im CSP bis zum Netzfahrplan

Mögliche Zeitkette für die frühzeitige Vergabe der RV 2031



RV 2031 durchlaufen die Regelprozesse Kapazitätsmodell und Kapazitätsangebotsplan vor der Trassenvergabe im Netzfahrplan 2031

Die Herausforderung: Frühzeitiger RV-Einstieg zum Fahrplanjahr 2031

Was bereits trägt

- Vorüberlegungen aus zwei RV-Vergabe Konzeptionen
- Wesentliche Elemente der EU-Kapazitätsverordnung im o.g. Vorschlag bereits bewusst berücksichtigt
- Erstellung/Prozess zur Kapazitätsstrategie 2031

Was noch fehlt

- Finales EFCM (Q4/27)
- Strategische Leitlinien des Bundes
- SÖÖK-Bewertungsmaßstab (ggf. nationale Parameter)
- Aktualisierung EU-DVO 545/2016 bzw. neuer delegierter Rechtsakt
- Veröffentlichung und Konsultation des RV-Bestellkatalogs im Rahmen der Kapazitätsstrategie 2031

Was gemeinsames Verständnis leistet

- Frühzeitige Berücksichtigung der Interessen des Marktes
- Gewissheit über stabile Bestellgrundlage für Rahmenverträge
- Gemeinsame konkreten Ausgestaltung des RV-Zeitplans
- Aber: kein Ersatz für relevante Rechtsgrundlagen, Regulierung und Rechtsschutz

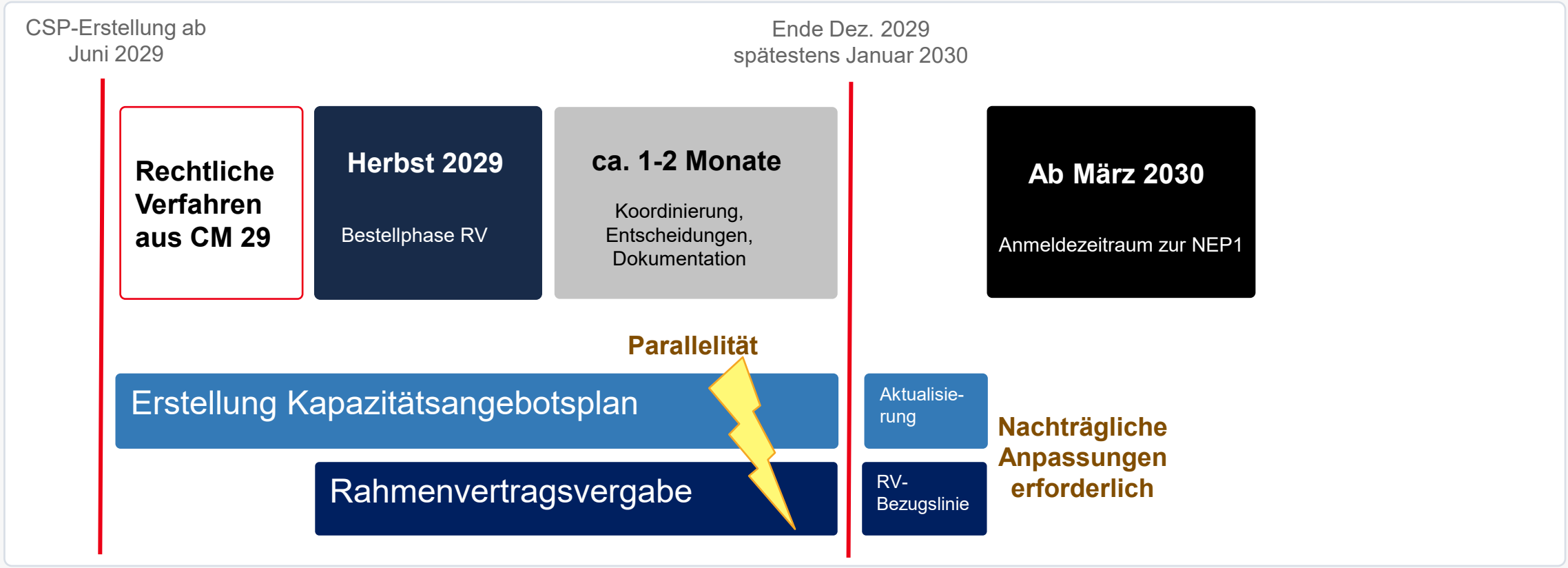
Der Einstieg zur frühzeitigen RV-Vergabe für Fahrplanjahr 2031 ist ambitioniert, kann aber gemeinsam gelingen.
Wichtiger Meilenstein 2027 ist die erfolgreiche Marktkonsultation der RV-Bestellgrundlage

Die schlechtere Alternative: RV-Vergabestart erst nach dem Kapazitätsmodell 2031



Risiko: Vielfache Wechselwirkungen zwischen CM, RV-Vergabe, CSP und Umwandlung RV-Bezugslinie vor der Netzfahrplanbestellphase 2031

RV-Vergabe parallel zur Erstellung des Kapazitätsangebotsplans ergibt vielfältige Risiken



Risiko: Dieser Prozess führt zu einem hohen Zeitdruck und erzeugt zudem erhebliche Konsistenzrisiken zwischen RV-Kapazitäten und Planungsdokumenten. Ab Juni 2029 beginnt CSP Prozess und wäre somit parallel zur RV Vergabe.

Nicht nur später sondern voraussichtlich auch schlechtere Umsetzungswahrscheinlichkeit

Nutzen sinkt

- Bauausregelung ohne abgeschlossene RV-Verträge
- Bedarfsmeldungen vor mehrjähriger Absicherung
- Nachträgliche Zuordnungsfragen im CSP nach RV-Vergabe
- Weniger Vorlauf für Vorbereitung Netzfahrplan 2031

RV nach CM 2031

Risiko bleibt

- Einführung 2031 durch enge Zeitkette nicht gesichert
- Regulatorische und gerichtliche Änderungen wahrscheinlich
- Zeit für Konsistenzherstellung bleibt knapp

Die späte Variante der RV-Vergabe schwächt zentrale Vorteile, ohne das Umsetzungsrisiko zuverlässig zu beseitigen.

Leitfragen zur Diskussion eines frühen Einstiegs in die RV-Vergabe 2031

1 Teilen wir das Ziel eines möglichst frühen Einstiegs in die RV-Vergabe?

2 Welche Vor- und Nachteile bestehen hierfür aus Sicht der unterschiedlichen Marktsegmente?

3 Welche Grundlagen sind zwingend, um den frühen Einstieg zu realisieren?

4 Welche rechtlichen, regulatorischen und/oder praktischen Einwände bestehen?

5 Wie können Verkehrsartenmix, Fahrplanqualität, Kapazitätsnutzung und verbleibende Kapazitäten für spätere Phasen nachvollziehbar zusammengeführt werden?

6 Welche nächsten Klärungen sind für eine frühzeitige RV-Vergabe zum Fahrplanjahr 2031 erforderlich?

Gesucht ist eine tragfähige gemeinsame Richtung, keine vorweggenommene Zustimmung zu allen Einzelheiten.