Verkehrswende im Rückwärtsgang: Ab Dezember weniger Züge im VVO

Stark gestiegene Infrastrukturpreise machen Angebotskürzungen notwendig

Mit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 19. März 2026 wurde die bisherige Trassenpreisbremse im Schienenpersonennahverkehr für nichtig erklärt. Die Bundesnetzagentur hat daraufhin die Genehmigungen für die Trassenpreissysteme der DB InfraGO AG aufgehoben und neue Verfahren eingeleitet. Für das Jahr 2026 bedeutet dies, dass die Preise, die eine S-Bahn oder ein Regionalzug je Kilometer für die Nutzung der Schiene zahlen müssen, um rund neun Prozent gestiegen sind. Auf den Zweckverband Verkehrsverbund Ostsachsen (ZVVO) kommen damit deutliche Mehrkosten zu: Für das Jahr 2025 droht rückwirkend eine Nachzahlung in Höhe von 9,5 Mio. Euro. Im Jahr 2026 fallen 8,8 Mio. Euro Zusatzkosten für die Benutzung der Schieneninfrastruktur an. Für 2027 ist eine weitere Steigerung der Trassenentgelte um 7,8 % beantragt, so dass der Verband für die Folgejahre jeweils von einer Zusatzbelastung von mehr als 14 Mio. Euro ausgehen muss. Dazu kommen beantragte deutlich höhere Preise für die Nutzung der Bahnhöfe, die sogenannten Stationsentgelte. Diese Kosten kann der ZVVO mit den ihm zur Verfügung stehenden Mittel nicht dauerhaft kompensieren. Dem Verkehrsverbund bleibt daher keine andere Wahl, als die bestellten SPNV-Leistungen zu reduzieren. „Diese Entscheidung fällt uns außerordentlich schwer, da wir das Angebot lieber ausbauen als reduzieren wollen", erläutert Burkhard Ehlen, Geschäftsführer des ZVVO. „Ohne finanzielle Unterstützung des Landes oder rascher Entscheidungen für neue Trassenpreise auf Bundesebene bleibt uns jedoch keine andere Wahl. Die geplanten Einschnitte treffen dabei sowohl ländliche Regionen als auch den Ballungsraum Dresden."

Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember wird in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) die **Regionalbahn RB 45** (Chemnitz – Riesa – Elsterwerda) am Wochenende im Abschnitt Döbeln – Elsterwerda nur noch alle zwei Stunden fahren. Auf der **S-Bahn S 3** entfällt der Abschnitt Tharandt – Freiberg, der aktuell in den Hauptverkehrszeiten bedient wird.

Derzeit erarbeitet der Verbund ein umfassendes Reduktionskonzept. Über die Umsetzung entscheidet dann die Verbandsversammlung. Mögliche weitere Kürzungen betreffen die **Regionalbahn RB 71** (Pirna – Neustadt – Sebnitz), die komplett entfallen könnte. Auf der **S-Bahn S 1** (Meißen – Schöna) ist die Streichung der ursprünglich geplanten ganztätigen Verdichterzüge eine Handlungsoption; die aktuell in der Hauptverkehrszeit fahrenden zusätzlichen Züge der S 1 könnten zudem in den Ferien ausgesetzt werden. Die **S-Bahn S 2** (Flughafen – Pirna) ist an Sonntagen weniger stark nachgefragt, so dass sie an diesen Tagen entfallen könnte. Darüber hinaus wird der Verband die Mittel zur Förderung von Infrastruktur voraussichtlich um drei Millionen Euro kürzen. Außerdem prüft der Verband, seinen, neben den Landesmitteln gesondert gezahlten, Zuschuss für die Zittauer Schmalspurbahn auslaufen zu lassen und plant eine Budgetkürzung in der Verbundverwaltung um zehn Prozent.

Der Zweckverband ist mit allen Bahngesellschaften, die in seinem Auftrag fahren, im Gespräch, um flächendeckend Sparpotentiale zu erschließen. „Damit werden wir das gemeinsam mit vielen Partnern geschaffene hohe Niveau des Nahverkehrs aufgrund der fehlenden Entscheidungen im Bundesverkehrsministerium aufgeben müssen", bedauert Burkhard Ehlen. „Was wir hier erleben, ist die Verkehrswende im Rückwärtsgang."

Hintergrund

Alle Unternehmen, die die Infrastruktur der Deutschen Bahn nutzen, müssen eine Maut für den Schienenweg zahlen, die sogenannten Trassenpreise. Für die Nutzung der Bahnhöfe sind zudem Stationsentgelte zu entrichten. Betreiber sind die Bahn-Töchter DB InfraGO AG und DB RegioNetz Infrastruktur; die Bundesnetzagentur genehmigt die Gebühren. Durch eine Deckelung der Trassenpreise war der Regionalverkehr von den starken Erhöhungen der Schienenmaut in den letzten Jahren weitgehend verschont geblieben, anders als Fern- und Güterverkehr. Dagegen hatte die DB InfraGO AG geklagt und bekam nun Recht. Die Bundesregierung hat eine Neuregelung der Trassenpreise angekündigt und auch im Koalitionsvertrag vereinbart. Bisher wurde diese jedoch nicht umgesetzt. Ebenso fehlt nach wie vor die notwendige mehrjährige Planungssicherheit über die zukünftige Höhe der Trassenpreise.

Weitere Informationen erhalten Sie bei:

Christian Schlemper
Pressesprecher
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)
0351 8526512
presse@vvo-online.de
www.vvo-online.de