

# Das Eisenbahn-Bundesamt – eine Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde mit vielen Facetten

## Liebe Leserinnen und Leser,

viele Akteure im Eisenbahnsektor stehen mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in regelmäßigem Austausch. Dabei wird für sie in aller Regel aber nur ein Teil der vielfältigen Aufgaben der Behörde wirklich sichtbar. Nur wenigen Gesprächspartnern im Sektor dürfte bewusst sein, wie umfassend die Zuständigkeit des EBA tatsächlich ist:

Eisenbahnaufsicht und Überwachung der Eisenbahnunternehmen gehören zu den Kernaufgaben der Sicherheitsbehörde. Die Kontrollen finden auf verschiedenen Ebenen statt; Prozessprüfungen in Form von Systemaudits bei den Betreibern und Produktaudits vor Ort – also zum Beispiel an Eisenbahnfahrzeugen in Rangierbahnhöfen. Wie intensiv ein Unternehmen geprüft wird, leitet das EBA dabei aus statistischen Werten und praktischen Erfahrungen ab. Auf besondere Vorkommnisse oder festgestellte Mängel reagiert meine Behörde flexibel mit Anlass- und Schwerpunktprüfungen.

Eine weitere Kernzuständigkeit des EBA ist, Genehmigungen zu erteilen wie beispielsweise das Baurecht oder die Genehmigung für die Inbetriebnahme von Eisenbahninfrastruktur. Auch die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen – in geteilter Zuständigkeit mit der Europäischen Eisenbahnagentur – gehört dazu.

Einen vergleichbar hohen Stellenwert wie die klassischen „Produktzulassungen“ hat die Zertifizierung der Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnen mittels Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung. Unternehmen müssen in dem Zusammenhang nachweisen, dass sie alle Prozesse, die für die Sicherheit von Bedeutung sind, im Regel- und auch im Störfall zuverlässig beherrschen.

Angesichts des wachsenden Stellenwertes des Umwelt- und Naturschutzes gewinnen Genehmigungen des Eisenbahn-Bundesamtes im Umweltbereich immer mehr an Bedeutung. Das EBA ist mittlerweile zuständig für Wasserrechte, befasst sich als Immissi-



onsschutzbehörde unter anderem intensiv mit Fragen des Lärmschutzes und lässt Ausnahmen im Bereich Pflanzenschutz zu. Es hat seine Kompetenzen in diesen Bereichen in den letzten Jahren entsprechend den Anforderungen konsequent ausgebaut. Einen Überblick über die weiteren Aufgaben vermittelt der regelmäßig veröffentlichte Jahresbericht des Eisenbahn-Bundesamtes.

Seine eigenen Prozesse zu optimieren und zu verschlanken – das ist dabei eine Daueraufgabe des EBA.

Potenzial für Vereinfachungen steckt nach meinem Dafürhalten etwa in der Umsetzung der Bauvorhaben der Bahn.

Das gilt allerdings nicht nur für das EBA, sondern – etwa im Bereich der Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen – in hohem Maße für die internen Verfahren bei der Betreiberin der Infrastruktur, der DB InfraGO auch im Zusammenwirken mit ihren Partnern.

Auch im Bereich der Finanzierung gilt es, nicht nur die Anzahl der Fördertöpfe zu reduzieren, sondern auch die Verfahren selbst zu vereinfachen.

Soweit das EBA an den Stellschrauben, die zur Beschleunigung von Prozessen führen, selbst drehen kann, tut es das: E-Service für die Antragstellung werden genutzt, wo immer es möglich ist und schon lange ist beim EBA eine Software für eine umfassend digitalisierte Dokumentensteuerung im Einsatz. Unser Ziel muss aber eine durchgehende Digitalisierung der Verfahren bei allen Beteiligten sein. Nur so können wir den Verlust von Wissen kompensieren, den der Generationenwechsel mit sich bringt.

Darüber hinaus muss sich das EBA der Vorgabe stellen, in diesem und den kommenden drei Jahren mindestens 8% Personal einzusparen. Der Herausforderung begegnen wir, in dem wir alle Aufgaben auf den Prüfstand stellen und das gilt sowohl hinsichtlich der Frage, ob wir eine Aufgabe noch wahrnehmen und natürlich auch in welchem Umfang dies zukünftig noch möglich ist.

Stefan Dernbach

Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes



Bahnhöfe und Bahnknoten sind die zentralen  
Drehscheiben des Schienenverkehrs

14



Mit dem Deutschland-Ticket wurde ein neuartiges,  
bundesweit einheitliches Tarifprodukt geschaffen

40



Für die Datenerfassung kam eine Helikopterdrohne mit  
Kameras und LiDAR-Sensorik zum Einsatz

52

# Inhalt

## Gastkommentar

3

**Das Eisenbahn-Bundesamt – eine Genehmigungs- und  
Aufsichtsbehörde mit vielen Facetten**

Stefan Dernbach

## Report

9

**Was die EU bewegt und wie der Sektor Bahn  
an die Herausforderungen herangeht**

Marcel de la Haye

## Bahnhöfe & Bahnknoten

14

**Das Schienennetz braucht den Fernbahntunnel Frankfurt**

Ulrike Finkbeiner

17

**Machbarkeitsstudie Knoten Prag**

Martin Koudelka

22

**Digital Station – Der Bahnhof als digitales Herz der Mobilität**

Tanja Luchkova | Tim Dembinsky | Sebastian Stöcker Philipp

29

**Subjektive Sicherheit an Bahnhöfen**

Christina Jordanski | Melanie Bertl | Susanne Koch

33

**Projekt Sozialraum Bahnhof**

Anna-Maria Pedron

## Verkehr & Betrieb

35

**Der föderierte Rail-Data-Space: Ein skalierbarer Marketplace  
für Daten, Dienste und Digital-Twins**

Nicolás Ortiz | Alexander Meierhofer | Stefan H. Reiterer

40

**Das Landesvehikel Hessen als Erfolgsfaktor  
der Deutschland-Ticket-Abrechnung**

Susanne Bieling | Waqar Awan

## Infrastruktur & Bau

43

### Dokumentation naturgefahrenbedingter Störungen im Schienenverkehr

Sonja Szymczak | Frauke von den Driesch | Max Ulrich

48

### Mit dem Georadar-Array in die Tiefe

Daniela Hofmann | Niklas Allroggen | Tino Junghans

52

### Aus der Luft geprüft – Drohnen und KI organisieren Österreichs Bahninstandhaltung neu

Ludwig Rossbacher | Friedrich Krien | Frederick Herget | Daniel Jaroszewski | Jan-Eric Putze | Susanne Theresa Günther

57

### Innovative Services für höhere Verfügbarkeit

Christian Stroblmayr | Frank Hochegger

## Fahrzeuge & Komponenten

61

### Nachhaltige Schienenkopfkonditionierung und Spurkranzschmierung im Rad-Schiene-Kontakt

Matthias Freisinger | Nicole Dörr | Nikolaus Ritter

## Extra: ETR Austria

65

### Editorial

66

### Kompakt

68

### Umsteigen im und in den öffentlichen Verkehr: Wie menschengerechte Gestaltung und KI den Wechsel erleichtern

Kathrin Masuch | Susanne Schmehl | Elisabeth Oberzaucher

73

### Verdichtung von Bahn-(Tram-)Systemen

Markus Lagler

76

### FSV Aktuell

## Fünf Fragen an

82

### Aus tiefstem Herzen treibt mich der Wunsch, Neues zu entwickeln.

Martin Dralle

## Rubriken

6

### Monitor

78

### Marktplatz

80

### Veranstaltungen & Termine

81

### Impressum



### Zum Titelbild

Blick auf den Hauptbahnhof Frankfurt am Main bei Nacht

Quelle: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

### Kontakt

#### Redaktion:

Ursula Hahn

T 0172-188 08 29

ursula.hahn@dvvmedia.com

#### Vertrieb:

Markus Kukuk

T 040/23714-291

markus.kukuk@dvvmedia.com

### Anzeigen:

Silke Härtel (verantw.)

T 040/23714-227

silke.haertel@dvvmedia.com

#### Tim Feindt

T 040/23714-220

tim.feindt@dvvmedia.com

Nähere Informationen

siehe Seite 81



### Eurailpress Fachartikelarchiv

Alle ETR-Beiträge sind dauerhaft unter [www.eurailpress.de/archiv/](http://www.eurailpress.de/archiv/) hinterlegt. Finden Sie weitere Aufsätze der Autoren oder nutzen Sie die Volltextsuche

für Ihren individuellen Informationsbedarf. Abonnenten steht dieses Angebot kostenlos zur Verfügung.

# DB-Aufsichtsrat neu besetzt

**BMV** | Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn wurde mit Wirkung zum 1. März 2026 neu aufgestellt. Das Bundesverkehrsministerium (BMV) hat Anfang Februar die auf die Arbeitgeberbank des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG entsandten Personen bestätigt.

Mitglied geblieben sind:

- Immo Querner, u.a. CEO der deutschen Einheiten des Athora-Lebensversicherungskonzerns,
- Daniela Mattheus, Aufsichtsratsvorsitzende bei Jenoptik sowie Co-Owner & Senior Board Advisor des ECBE European Center for Board Effectiveness GmbH und Dozentin an verschiedenen Wirtschaftshochschulen,
- Werner Gatzler, Staatssekretär a.D., als Aufsichtsratsvorsitzender und
- Claudia Stutz, Staatssekretärin beim BMV.

Aus der Wirtschaft sind folgende Personen neu eingezogen:

- Christoph Franz, aktuell Vizepräsident des Verwaltungsrats der Zürich Insurance Group AG und Verwaltungsratsmitglied bei Stadler Rail, zuvor u.a. vom 1999 bis 2003 DB-Personenverkehrsvorstand,
- Birgit Bohle, Personalvorständin der Deutschen Telekom, zuvor u.a. CEO bei DB Vertrieb und Vorstandsvorsitzende von DB Fernverkehr sowie
- Elisabeth Lepique, Managing Partnerin der Luther Rechtsanwaltsgesellschaft

mit Expertise im Gesellschafts- und Steuerrecht in öffentlichen Unternehmen.

Die Regierungsfractionen werden vertreten durch:

- Björn Simon, Mitglied des Bundestages und verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion
- Uwe Schmidt, Mitglied des Bundestages und Haushalts- und Finanzpolitiker der SPD-Fraktion sowie
- Sebastian Brehm, CSU-Haushalts- und -Finanzpolitiker (als Wahlkreisgewinner aufgrund der Wahlrechtsreform nicht in den Bundestag eingezogen).

Das BMV betont, dass mit den Neubesetzungen, mit denen nun die Hälfte der Arbeitgeberbank im Aufsichtsrat laut BMV „erfahrenen Führungspersönlichkeiten der deutschen Wirtschaft“ besetzt ist, „Räum für weiteren externen Sachverstand“ geschaffen wurde. Im Vergleich zum letzten „stabilen Stand“ des Aufsichtsrats, bevor es ab 2024 u.a. wegen der Regierungswechsel häufig Änderungen gab, sind das zwei mehr (damals drei Abgeordnete, vier aus Ministerien und drei aus der Wirtschaft).

Aus dem Gremium ausgeschieden ist u.a. Susanne Knorre (Unternehmensberaterin, Professorin, Ex-Verkehrsministerin Niedersachsen).

Auf der Arbeitnehmerbank gibt es keine Änderungen, sie ist 2025 für fünf Jahre von den Beschäftigten gewählt worden.

(jgf) ●



Werner Gatzler (AR-Vorsitzender)



Claudia Elif Stutz



Björn Simon MdB



Uwe Schmidt MdB



Sebastian Brehm



Birgit Bohle



Christoph Franz



Elisabeth Lepique



Daniela Mattheus



Immo Querner

grau hinterlegt: neu benannt

## Köpfe & Karrieren

**Stahlhut verlässt Hupac, Britta Weber ab Juli neue CEO** | Michail Stahlhut wird im Mai 2026 seine Funktion als CEO der Hupac-



Gruppe auf eigenen Wunsch abgeben und ab Juni 2026 für die Reichmuth Infrastruktur AG (Rimag) arbeiten.

Den Posten beim Schweizer Kombi-Operateur hatte Stahlhut seit 2018 inne. Neue Chefin der Hupac-Gruppe wird Britta Weber zum 1. Juli 2026. Sie soll an der



Spitze des Unternehmens die strategische Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs, den Ausbau nachhaltiger Transportlösungen

sowie die Stärkung der Marktposition von Hupac als führende Anbieterin im intermodalen Landverkehr in Europa vorantreiben. Aktuell ist die 42-Jährige Vizepräsidentin UPS Healthcare für Europa und Asien. (dr/jgf)

**evb Logistik und Necoss GmbH unter neuer Leitung** | Tobias Behncke ist seit

1. Februar 2026 Geschäftsbereichsleiter



Logistik der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) sowie Geschäftsführer der Necoss GmbH. Zuvor war er seit 2023 Managing

Director bei der VTG-Gruppe, Retrack Germany. Behncke folgt in beiden seiner Positionen auf Sebastian Doderer. Dieser hatte die evb zum 31. Dezember 2025 verlassen und ist seit 1. Februar 2026 neuer Geschäftsführer der SBB Cargo Deutschland GmbH. (jgf)

**ČD Cargo: neuer Geschäftsführer ernannt** |

Vladimír Perný übernimmt bei ČD Cargo



die Geschäftsführung. Das beschloss der Vorstand der Güterbahn am 13. Februar 2026. Der Ingenieur mit MBA und Erfahrung in Logistik,

Luftfracht und öffentlichem Nahverkehr folgt auf Tomáš Tóth, der letzten Oktober aus persönlichen Gründen zurücktrat. Tóth ist seit 1. Februar 2026 Generaldirektor des tschechischen Eisenbahninfrastrukturbetreibers Správa železnic. (wkc/bm)

**Wortmann wird zur Stoag wechseln** |

Ingo Wortmann, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und aktueller Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), wird „ab Sommer“ neuer Geschäftsführer der Stadtwerke Oberhausen GmbH (Stoag). (jgf)

# Nicht alle baureifen Projekte finanzierbar

**Bundesregierung** | Bei fünf Neu- und Ausbauprojekten der Schiene (s. Tabelle li.) ist die Leistungsphase 4 (Lph 4, Genehmigungsplanung) abgeschlossen, allerdings noch keine Baufinanzierungsvereinbarung (FinVe) von Bund und DB geschlossen worden. Das zeigt eine Antwort des Bundesverkehrsministeriums (BMV) auf eine Kleine Anfrage der Grünen-Bundestagsfraktion.

Da nach Lph 4 Baurecht besteht und die Projekte somit „baureif“ seien, sieht Grünen-Bundestagsabgeordneter Tarek Al-Wazir die Zusage der CDU/CSU/SPD-Bundesregierung verletzt, dass alle baureifen Projekte auch gebaut – also finanziert – würden. Das BMV hatte argumentiert, die Projekte seien noch nicht in dem Stadium, in dem eine FinVe nötig sei.

Insgesamt wird in der Antwort die Lücke zwischen Haushaltsplanung und den „Bedarfen für den Bedarfsplan Schiene ... bei Fortsetzung aller in Bau befindlichen Projekte sowie bei angenommenem Baustart aller weiteren Projekte nach Abschluss der Planung“ von 2026 bis 2029 mit in Summe 2 Mrd. EUR beziffert (s. Tabelle re.).

Al-Wazir bemängelt, dass dies bei vollständiger „Zusätzlichkeit“ der Sondervermögens-Mittel nicht passieren würde.

Der genannte Betrag entspricht anderen jüngsten Angaben dazu. Im Sommer 2025 gab es eine gleichlautende parlamentarische Frage (umfasst war damals auch 2025). Mit rund 100 Mio. EUR weniger Bedarf im Jahr 2026 und etwas geringerer Finanzplanung im Jahr 2029 wurde dort das Delta für 2026 bis 2029 mit –2,27 Mrd. EUR angegeben.

Am 16. Januar 2026 veröffentlichte das BMV seinen Investitionsrahmenplan

2025–2029. Demnach sollen 2025 bis 2029 106,76 Mrd. EUR in die Schiene investiert werden. Vorgesehen sind 13,05 Mrd. EUR für Neu- und Ausbau (davon 10,69 Mrd. EUR zwischen 2026 und 2029). 76,56 Mrd. EUR soll es für Erhalt und Ersatz, 17,18 Mrd. EUR für sonstige Investitionen (u.a. Digitalisierung, Lärmschutz, Bahnhöfe) geben. Der Bedarf ist nicht nach Jahren aufgeschlüsselt, im Gesamtzeitraum 2025 bis 2029 ergibt sich dort (inkl. Baukostenpuffer) für laufende und bis 2029 mit Baurecht ausgestattete Projekte auch ein Delta von –1,98 Mrd. EUR.

(jgf) •

Neu- und Ausbauprojekte mit abgeschlossener Lph 3-4 und ohne FinVe sowie Haushaltsmittelbedarf für FinVe-Abschluss	
Projekte	benötigte Mittel
ABS München – Mühldorf – Freilassing: PFA 1.4 (um Burghausen)	115 Mio. EUR
ABS Weimar – Gera – Gößnitz (Mitte-Deutschland-Verbindung)	554 Mio. EUR
bauvorbereitende Maßn. Knoten Mannheim: 4-gl. Ausbau HD-Wieblingen – Heidelberg Hbf	38 Mio. EUR
KV-Anlage Regensburg	267 Mio. EUR
NBS Wallauer Spange (ABS/NBS FFM – MA)	183 Mio. EUR
<b>SUMME</b>	<b>1,157 Mrd. EUR</b>

Gesamtbedarf für Neu- und Ausbau <sup>1</sup> und Finanzplanung dafür (in Mrd. EUR)			
Jahr	Bedarf	Fin.-Plan.	Delta
2026	2,5	2,4	-0,1
2027	2,9	2,6	-0,3
2028	3,4	2,9	-0,5
2029	4,0	2,9	-1,1
<b>Σ</b>	<b>12,8</b>	<b>10,8</b>	<b>-2,0</b>

<sup>1</sup> Forts. aller im Bau befindlichen und angenommener Baustart aller weiteren Projekte nach Planungsabschluss

Quelle: Bundestags-Drucksache

## Bundesverkehrsministerium zeichnet Vereinbarungen mit Polen und Frankreich

**Nachbarländer** | Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder und der polnische Infrastrukturminister Dariusz Klimczak haben Mitte Februar 2026 eine Vereinbarung über die Modernisierung und den Ausbau der Schienenverbindungen zwischen Polen und Deutschland unterzeichnet. Teil derer sind laut Bundesverkehrsministerium (BMV) auch ein Fahrplan für Maßnahmen zur Erhöhung der Zahl der Personen- und Güterverkehrsverbindungen sowie der Reduktion von Reisezeiten auf den Strecken Warschau–Berlin, Krakau–Breslau–Zielona Góra–Berlin, Danzig–Stettin–Berlin und Przemyśl–Krakau–Breslau–Leipzig angedacht. Außerdem sollen Investitionen ins TEN-V-Netz durch optimale Nutzung der EU-Mittel aus der CEF eng abgestimmt werden. Konkret wurde das Papier aber nicht.

Am 17. Februar 2026 vermeldete das BMV, Schnieder und Klimczak hätten sich

zudem in der Formation des 1991 gegründeten „Weimarer Dreiecks“ mit dem französischen Verkehrsminister Philippe Tabarot getroffen. Auch DB Cargo, SNCF und PKP waren dabei. Im ersten Teil des Treffens wurde über die Bedeutung eines krisenfesten Verkehrssystems gesprochen, auch im Kontext der inneren und äußeren Sicherheit der EU.

Die zweite Gesprächsrunde konzentrierte sich auf die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrssektors. Im Mittelpunkt stand die Entwicklung des Schienenverkehrs, einschließlich der Perspektive eines Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes mit der Verbindung Warschau–Berlin–Paris. Wichtigster Programmpunkt des Treffens war die Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung zur weiteren Verkehrszusammenarbeit zwischen den Ländern des Weimarer Dreiecks. (jgf) •

## Neuer Ausschuss gegründet

**VDV** | Vor dem Hintergrund, dass die Eisenbahn in Deutschland vor grundlegenden Herausforderungen steht, hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) den Allgemeinen Ausschuss Eisenbahninfrastruktur (AAEI) gegründet. Mit Jörg Sandvoß, vormalig DB-Konzernbeauftragter für gemeinwohlorientierte Infrastruktur, und Harald Kreft, Head of Infrastructure bei der Hamburg Port Authority, wurden zwei ausgewiesene Experten als Vorsitzende des Ausschusses gewählt. Ziel des Ausschusses ist es, den Infrastrukturunternehmen eine „stärkere, sichtbare und fachlich fundierte Stimme zu geben“, schreibt der VDV. Der AAEI dient als Koordinierungs- und Strategiegremium für infrastrukturelle Fragestellungen im Schienenverkehr. (cm) •

In Kürze

**Fertigstellung der Sanierung Hamburg**

– **Berlin verzögert sich** | Die seit Jahresbeginn bis mindestens Mitte Februar anhaltenden frostigen Bedingungen hätten laut DB InfraGo den planmäßigen Verlauf der Arbeiten u.a. am und im Boden verhindert. Der eingeplante ein- bis zweiwöchige Zeitpuffer sei damit überstrapaziert worden und die Wiederinbetriebnahme nicht wie geplant am 30. April 2026 möglich. Am 13. März soll ein neuer Inbetriebnahmeplan stehen. Die anliegenden Länder kritisieren Kommunikation und Vorgehen – und für einige im Sektor ist die Verzögerung ein weiteres Zeichen, dass das ganze Sanierungskonzept hinterfragt werden sollte. (jgf)

**Europe's Rail: neuer Call**

| Das Gemeinschaftsunternehmen Europe's Rail hat einen neuen Aufruf zur Einreichung von Projektvorschlägen veröffentlicht. Zu vergeben sind 6,1 Mio. EUR EU-Gelder (bei ähnlichem Eigenbeitrag). Inhaltlich geht es zum einen um die Entwicklung leichter, kosteneffizienter Regionalfahrzeuge mit automatisiertem geführtem Betrieb, zum anderen um Sicherheits- und Zertifizierungsleitlinien für Hyperloop. Die Projekte sollen auf bisherigen Europe's-Rail-Ergebnissen aufbauen. Einreichungsfrist ist der 7. Mai 2026. (jgf)

**UK-Bahnen zur Hälfte wiederverstaatlicht**

| Anfang Februar 2026 ging die Zugbetreiber-Gesellschaft West Midland Railways in staatliche Trägerschaft über. Damit ist die Marke von 50 % aller dorthin zurückzuführenden Schienenverkehre überschritten. Bis Ende 2027 sollen beinahe sämtliche Personenverkehre von den noch zu gründenden Great British Railways (GBR) betrieben werden. Die Regierung brachte im Herbst 2025 die entsprechende Gesetzgebung durch das Parlament und löste 30 Jahre nach der Privatisierung ein zentrales Wahlversprechen ein. (bm)

# TEN-V-Kernnetz wird nicht bis 2030 fertig

**EU-Rechnungshof** | Der Europäische Rechnungshof kommt in einem am 19. Januar 2026 veröffentlichten Sonderbericht zu dem Schluss, dass das Kernnetz der Trans-europäischen Verkehrskorridore (TEN-V) nicht mehr fristgerecht bis 2030 fertigzustellen ist. Der Bericht aktualisiert eine Analyse aus dem Jahr 2020.

Die Bewertung hat der Rechnungshof (European Court of Auditors, ECA) auf Grundlage der Analyse von acht „Megaprojekten“ im Verkehrsbereich getroffen, unter denen mit der Rail Baltica, der Schienenstrecke Lyon – Turin, dem Fehmarnbelt-Tunnel, der Eisenbahnstrecke E59 (Breslau (Wroclaw) – Stettin (Szczecin)), dem Brenner-Basistunnel und der Schienenstrecke Vitoria – Bilbao – San Sebastián („Baskisches Y“) sechs Eisenbahnprojekte sind.

Während der ECA bereits 2020 bei den acht Projekten einen realen Kostenanstieg

(ohne Berücksichtigung der Inflation) von 47 % gegenüber den ursprünglichen Kostenschätzungen verzeichnete, lag er in der aktuellen Erhebung nun bei 82 %. Besonders heraus sticht die Rail Baltica, bei der allein gegenüber 2020 ein Anstieg von 160 % verzeichnet wurde. Bis auf die Eisenbahnstrecke E59, die 18 % günstiger ist als ursprünglich gedacht, sind bei allen Schienenprojekten die Kosten gegenüber der Ursprungsplanung deutlich gestiegen.

Für die Netzfertigstellung noch entscheidender ist, dass die fünf Projekte, für die Daten vorliegen, Stand jetzt zudem eine durchschnittliche zeitliche Verzögerung von 17 Jahren bis zur Fertigstellung gegenüber der Ursprungsplanung aufweisen (2020: elf Jahre). So ist die Fertigstellung von mehreren der acht TEN-V-Projekte aktuell erst für den Zeitraum nach der Zielmarke 2030 prognostiziert. (jgf/fh) ●

Quelle: ECA-Sonderbericht 02/2026 – EU-Verkehrsinfrastrukturen

Entwicklung von Kosten und Bauzeit bei den vom Europäischen Rechnungshof (ECA) untersuchten Verkehrs-„Megaprojekten“ ursprünglich und in den ECA-Berichten 2020 und 2025										
Projekt	Kosten					Eröffnungsjahre / Bauzeit				
	Zeitpunkt	Ursp.	2020	2025	25/Ur.	25/20	Ursp.	2020	2025	25/Ur.
Einheit	Mrd. EUR					Jahreszahlen				
					%	Verzögerung in Jahren				
Rail Baltica	4,65	7,00	18,19	+291	+160	2026	2030	k. A. <sup>2</sup>	> 4	> 0
Eisenbahnverbindung Lyon – Turin	5,20	9,63	11,83	+127	+23	2015	2030	2033	18	3
Brenner-Basistunnel	5,97	8,49	8,37	+40	-1	2016	2028	2032	16	4
Feste Fehmarnbeltquerung	5,02	7,71	7,63	+52	-1	2018	2028	2029	11	1
Schienenstrecke Vitoria – Bilbao – San Sebastián („Baskisches Y“)	4,68	6,50	6,89	+47	+6	2010	2023	2030	20	7
Eisenbahnstrecke E59 (Breslau – Stettin)	2,11	2,16	1,74	-18	-20	versch. <sup>1</sup>	versch.	k. A.	k. A.	k. A.
Kanal Seine – Nordeuropa	1,66	4,97	5,40	+225	+9	2010	2028	2032	22	4
Autobahn A1 (Bukarest – Grenze Ungarn)	7,24	7,32	6,41	-11	-12	versch.	versch.	2029	k. A.	k. A.
<b>SUMME</b>	<b>36,53</b>	<b>53,79</b>	<b>66,46</b>	<b>+82</b>	<b>+24</b>	<b>DURCHSCHNITT<sup>3</sup></b>			<b>17</b>	<b>4</b>

<sup>1</sup> unterschiedliche Angaben für die verschiedenen Bauabschnitte; <sup>2</sup> keine Angaben, bei Rail Baltica u.a. wegen Veränderung der Projektabschnittstruktur und zum Teil ohne Prognose für Gesamtfertigstellung; <sup>3</sup> nur vorhandene Zahlenangaben berücksichtigt

# Ausbau der Infrastruktur bis 2045 abgesteckt

**Schweiz** | Der Schweizer Bundesrat hat Ende Januar die Eckwerte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 festgelegt. Mit „Verkehr '45“ gibt es zum ersten Mal ein koordiniertes Paket für die Weiterentwicklung von Schiene, Straße und Verkehr in den Ballungsräumen, das sämtliche geplante Ausbauprojekte neu priorisiert. Bei

der Bahn stehen ein Viertelstundentakt zwischen Bern und Zürich sowie ein Halbstundentakt Basel – Zürich und Bern – Luzern nun im Vordergrund: Die Einführung soll bis 2035 erfolgen. Auch höhere Taktungen im Regionalverkehr sowie der Ausbau der Trasse Biel – Lausanne werden aufgegriffen. Große Infrastrukturinvestitionen stehen in

den Bahnhöfen Luzern und Genf sowie Zürich (Stadelhofen, Zimmerberg II) im Fokus. Weniger Priorität als bislang wurde dem Baseler S-Bahn-Tunnel und der Neubaustrecke Genfersee eingeräumt. Die Grundlage für Verkehr '45 bildeten ein Gutachten der ETH Zürich sowie die Einschätzungen und Analysen der zuständigen Bundesämter. (bm) ●