Bundesverband SchienenNahverkehr
Wir gestalten Mobilität.

5-Punkte-Plan zum Schutz des Nahverkehrs

Oktober 2026

5-Punkte-Plan zum Schutz des Nahverkehrs

Ausgangslage

Im deutschen Schienennetz treffen derzeit ein hohes Angebot und dichte Zugfolgen im Nah- und Fernverkehr auf kapazitiv beanspruchte Strecken und überlastete Knoten. Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat in den vergangenen 30 Jahren Qualität und Angebot verbessert und das Deutschlandticket macht den SPNV noch attraktiver. Zugleich bedroht ein unzureichend regulierter Fernverkehrsmarkt das bestehende SPNV-Angebot.

Der Bund und der Eisenbaninfrastrukturbetreiber haben es sich zur Aufgabe gemacht, das Schienennetz in den kommenden Jahren grundlegend zu modernisieren. Viele Ausbaumaßnahmen und die Korridorsanierungen beziehen sich auf die Strecken außerhalb der Knoten. Die Zufahrten zu den Bahnhöfen, an denen sich die Züge heute schon stauen, bleiben aber weiter unangetastet: die Frankfurter Mainbrücken, die Kölner Rheinbrücke oder die Zulaufstrecken zum Hamburger Hauptbahnhof. Ein kapazitativer Ausbau ist unerlässlich, muss aber langfristig gedacht werden.

Zugleich stehen neue Fernverkehrsanbieter kurz vor dem Markteintritt oder wollen ihr Angebot in den nächsten Jahren erheblich ausbauen. Beim Höchstpreissystem der Trassenvergabe kann der SPNV nicht mit Fernverkehrsanbietern und langlaufenden Verkehren konkurrieren. Trassenkonflikte auf bereits heute überlasteten Schienenwegen werden sich in Zukunft noch weiter verschärfen.

1. Deutschlandtakt als langfristige Perspektive aufrechterhalten und Projekte umsetzen

Die Eisenbahn sieht sich mit vielen tagesaktuellen Herausforderungen konfrontiert - Pünktlichkeit, Infrastruktur, Baustellenmanagement und Überlastung. Trotzdem oder gerade deshalb braucht es ein langfristiges Zielbild für ein hochwertiges Eisenbahnangebot in Deutschland. Dies kann nur der Deutschlandtakt sein.

Zudem braucht die Branche für dringend benötigte Maßnahmen zur Entlastung der großen Knoten eine verlässliche Finanzierungszusage des Bundes. Die Etappierung des Deutschlandtakts muss fortgesetzt und im Infraplan und der LV InfraGO verankert werden.

2. Verkehrsartenmix definieren

Die zentralen Knoten des deutschen Schienennetzes sind bereits heute überlastet. Mit dem angekündigten Markteintritt bzw. Angebotsausbau verschiedener Fernverkehrsanbieter wird der Verteilungskampf verschärft. Durch die zusätzlichen Verkehre werden andere Züge verdrängt. Es ist daher notwendig, den einen Verkehrsartenmix festzuschreiben, der verbindlich jedem Marktsegment einen Anteil der Trassen zusichert – sie dann aber auch vor anderen Marktteilnehmern schützt.

Dieser Verkehrsartenmix muss von einem externen und unabhängigen Gutachter erstellt werden und dann verbindliche Maßgabe für die Vergabe von Trassen in den Knoten sein. Der SPNV muss in diesem Verkehrsartenmix einen besonderen Schutz erfahren, da er die Daseinsvorsorge in Deutschland sichert.

3. Längere Züge als Kapazitätssteigerung ohne zusätzliche Knotenbelastung

Ein Hebel für mehr Kapazität sind längere Züge, sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. In anderen Ländern sind zwölf- bis sechzehnteilige Doppelstockzüge die Norm auf hochbelasteten Strecken – Deutschland hat hier noch Luft nach oben. Beschränkende Bedingung sind aber die Bahnsteiglängen auf den Zulaufstrecken. Es braucht gezielte Investitionen in die Bahnhöfe und Stationen, um die Potenziale längere Züge zu nutzen. Perspektivisch können so deutlich mehr Fahrgäste befördert werden, ohne große Eingriffe in die Infrastruktur und bei überschaubaren Kosten.

4. Nationale Umsetzung der EU-Kapazitätsverordnung als Chance

Die in Kraft tretende neue EU-Kapazitätsverordnung entfaltet ab 2031 Ihre Wirkung und sieht zur langfristigen Planbarkeit von Verkehren Rahmenverträge zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) vor. Im Zuge der nationalen Umsetzung erarbeitet das Bundesverkehrsministerium (BMV) Strategische Leitlinien für die Kapazitätsplanung der DB InfraGO. Die Richtlinie ermöglicht es den Mitgliedsstaaten, national verankerte Verkehrskonzepte, wie integrierte Taktfahrpläne, in der Kapazitätsplanung zu verankern. Es ist notwendig, den Deutschlandtakt als verbindlichen Maßstab in den Strategischen Leitlinien zu verankern und damit die Trassen des SPNV langfristig abzusichern.

5. § 52 ERegG mit INB verknüpfen und dem SPNV als Daseinsvorsorge Priorität geben

Bei konkurrierenden Trassenanmeldungen muss laut § 52 Abs. 8 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) der Infrastrukturbetreiber derjenigen Verbindung den Zuschlag erteilen, die höhere Trasseneinnahmen generiert. Langlaufende Fernverkehrszüge haben damit bei einem Trassenkonflikt immer Vorrang gegenüber einem Regionalzug. Wettbewerb im Fernverkehr ist gut, solange er sich innerhalb des Marktsegments bewegt.

Laut § 52 ERegG “kann” ein Infrastrukturbetreiber dem vertakteten SPNV Vorrang gewähren. Diese Kann-Bestimmung kommt aktuell nicht zur Anwendung. Der Bund muss seinen Infrastrukturbetreiber daher anweisen, den SPNV als regionale Daseinsvorsorge im Rahmen der Infrastrukturnutzungsbedingungen zu schützen.

Fazit

Die steigende Nachfrage im Schienenpersonenverkehr ist ein gutes Zeichen für die nachhaltige Mobilität in Deutschland. Zugleich ist das Eisenbahnnetz an seinen Kapazitätgrenzen angekommen, insbesondere in den großen Knoten.
Nahverkehr aber ist Daseinsvorsorge mit hohem volkswirtschaftlichen Nutzen für die deutsche Gesellschaft und Wirtschaft. Der SPNV darf im absehbar stärker werdenden Wettbewerb der Fernverkehrsanbieter nicht verdrängt werden. Um die qualitativ hochwertigen und regelmäßigen SPNV-Verkehre aufrechtzuerhalten, muss der Gesetzgeber nachsteuern und den Fernverkehrsmarkt regulieren.
Zugleich müssen gezielt Maßnahmen finanziert, geplant und umgesetzt werden, um Kapazitäten abseits von Korridorsanierungen umzusetzen und der Deutschlandtakt als Zielkonzept konsequent verfolgt und etappiert werden.

5-Punkte-Plan zun Schutz des Nahverkehrs

Bundesverband SchienenNahverkehr
Wir gestalten Mobilität.

Ansprechpartner

Referent Infrastruktur
Lars Kieni: kieni@schienennahverkehr.de

Referentin Presse
Marie Godemann: godemann@schienennahverkehr.de

Bildnachweise: (c) Holger Jacoby

Bundesverband SchienenNahverkehr e.V.

Marienstr. 18
10117 Berlin

www.schienennahverkehr.de

Der Bundesverband SchienenNahverkehr vertritt die Interessen aller 26 Aufgabenträger Deutschlands, die von den Bundesländern mit der Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) betraut wurden. Wir gestalten Mobilität und organisieren die Vernetzung zwischen unseren Mitgliedern und der Branche. Wir beraten Politik, Öffentlichkeit, Verbände, Verkehrsunternehmen und Industrie. Wir stärken das nachhaltige Bahnsystem und setzen alle Räder im SchienenNahverkehr in Bewegung, um die Verkehrswende zu verwirklichen.