



Pressemitteilung

Berlin, 05.06.2026

SPNV schützen und Daseinsvorsorge sichern

Mehr Fernverkehr durch neue Anbieter, wie Italo, ist eine Gefahr für das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Der vertaktete und auf Anschlussverbindungen abgestimmte Nah- und Regionalverkehr dient der Daseinsvorsorge und muss daher vor Verdrängung durch noch mehr Fernverkehrsverbindungen geschützt werden. Bisher weigert sich die DB InfraGO von den im Gesetz vorgesehenen Möglichkeiten zum Schutz des SPNV Gebrauch zu machen.

Die SPNV-Aufgabenträger in Deutschland leben seit Jahrzehnten den Wettbewerb und die wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsnetzen im Nah- und Regionalverkehr. In den vergangenen 20 Jahren hat der SPNV durchschnittlich 28% Fahrgastzuwächse erlebt, Tendenz weiter steigend. Der SPNV sichert damit täglich die Mobilität von Millionen Menschen und trägt der Daseinsvorsorge des ÖPNV/SPNV Rechnung – nicht nur in der Fläche, sondern auch in suburbanen Verkehrsknoten und auf den Verkehrsachsen zwischen Großstädten.

Gerade auf diesen bereits heute hoch ausgelasteten Achsen muss mit neuen Fernverkehrsanbietern mit Trassenkonflikten zwischen dem SPNV und SPfV gerechnet werden. Nach den aktuell geltenden Vorrangkriterien des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) setzt sich bei der Trassenvergabe das EVU durch, dessen Linienweg das höhere Trassenentgelt generiert. Aufgrund längerer Laufwege und höherer Trassenentgelte verdrängt der Fernverkehr verdrängt im Konfliktfall dann den SPNV. Unter dem bestehenden Regulierungsregime und in den bereits jetzt schon überlasteten Strecken und Knoten führt mehr Verkehr zur Verdrängung des SPNV.

Während das ERegG den Wettbewerb auch im Fernverkehr ausdrücklich vorsieht, ermöglicht es zugleich mit § 52 ERegG den Schutz des SPNV. Hiernach kann der Infrastrukturbetreiber den vertakteten und ins Netz eingebundenen Verkehren des SPNV bei Trassenkonflikten einen Vorrang einräumen. Die DB InfraGO AG weigert sich, eine solche Regelung zum Schutz der SPNV-Taktsysteme in den Netznutzungsbedingungen zu implementieren.

„Wir fordern daher von der DB InfraGO AG, die ihr eingeräumten Spielräume zum Schutz der Nahverkehrstakte- und Anschlussbeziehungen zu nutzen und sie in ihren Infrastrukturnutzungsbedingungen zu verankern. Es muss sichergestellt sein, dass der vertaktete SPNV bei Trassenkonflikten vorrangig behandelt wird, damit wir die Verkehre aufrechterhalten und die Daseinsvorsorge im Land sicherstellen können. Dann spricht aus Sicht der SPNV-Aufgabenträger auch nichts gegen mehr Wettbewerb im Fernverkehr,“ betont Jan Görnemann, Geschäftsführer des Bundesverbands SchienenNahverkehr.

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.

Ansprechpartner für die Presse:

Bundesverband SchienenNahverkehr

Marie Godemann
Pressesprecherin

Marienstr. 18
10117 Berlin-Mitte

Tel.: +49 151 42 08 00 46

presse@schienennahverkehr.de
www.schienennahverkehr.de