



Pressemitteilung

Berlin, 15.10.2026

Fünf-Punkte-Plan zum Schutz des Nahverkehrs und für verlässliche Nahverkehrsplanung

Der Bundesverband SchienenNahverkehr hat heute bei einem Parlamentarischen Frühstück mit Abgeordneten des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags seinen Fünf-Punkte-Plan zur Absicherung der Nah- und Regionalverkehre für die Zukunft vorgestellt.

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.

Die SPNV-Aufgabenträger legen mit ihrem Fünf-Punkte-Plan Handlungsoptionen dar, mit denen der Nahverkehr geschützt und insgesamt das Personenverkehrsangebot verbessert werden kann:

1. Der **Deutschlandtakt** muss als langfristige Perspektive aufrechterhalten und Projekte dementsprechend umgesetzt werden.
2. Ein unabhängiger Gutachter muss einen **Verkehrsartenmix festschreiben**, der den Verkehrsarten auf überlasteten Strecken ihre Trassen sichert und diese schützt.
3. **Längere Züge** schaffen mehr Kapazität ohne zusätzliche Knotenbelastung; hierfür braucht es gezielte Investitionen in die Stationsinfrastruktur (z.B. Bahnsteigverlängerungen).
4. Der Bund muss den Deutschlandtakt und bestehende integrierte Taktfahrpläne in den **Strategischen Leitlinien** zur EU-Kapazitätsverordnung verankern.
5. Der SPNV muss über eine **verpflichtende Anwendung des §52 Eisenbahnregulierungsgesetz** als vertakteter Verkehr geschützt werden.

Peter Panitz, Präsident des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN), machte gegenüber den Ausschussmitgliedern deutlich: „Die Kapazität auf unserem Schienennetz ist ein knappes Gut, insbesondere in den großen Knoten. Nahverkehr ist Daseinsvorsorge und sichert die Mobilität von über 2,75 Milliarden Fahrgästen jedes Jahr. Der SPNV darf daher im absehbar stärker werdenden Wettbewerb der Fernverkehrsanbieter nicht unter die Räder kommen. Er muss regulativ geschützt und finanziell stärker gefördert werden.“

„Die Schwächen liegen unter anderem im Höchstpreisverfahren, das bei der Trassenvergabe angewandt werden muss. Der SPNV kann mit langlaufenden Fernverkehren finanziell nicht konkurrieren. Gleichzeitig hat der SPNV eine hohe volkswirtschaftliche Relevanz und trägt die Aufgabe der Daseinsvorsorge für unsere Gesellschaft. Qualitativ hochwertige und regelmäßige Verkehrsangebote müssen sichergestellt werden. Hierfür muss der Gesetzgeber nachsteuern und den Wettbewerb regeln,“ betont Jan Görnemann, Geschäftsführer des BSN.

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