

Positionspapier Wettbewerb im SPFV

Ansbach, 18.10.2026

Management-Summary

Ein verstärkter Wettbewerb im Fernverkehr der Bahn innerhalb Deutschlands und auf grenzüberschreitenden Strecken ist zu begrüßen. Die Erfahrungen im Nahverkehr der letzten 30 Jahre zeigen, dass ein Wettbewerb mit Regeln, die sich an den Wünschen der Fahrgäste orientieren, zu guten Angeboten und günstigen Preisen führen.

Die begrenzte Infrastruktur verlangt Regeln

Da sich alle Wettbewerber des Fern-, Nah- und Güterverkehrs auf derselben, in der Kapazität begrenzten und darüber hinaus störanfälligen Infrastruktur bewegen, ist ein unregulierter Open Access mit freiem Spiel der (Markt-)kräfte nicht zielführend. Dementsprechend fordern wir den Bund auf, umgehend Wettbewerbsregeln festzulegen, die im Sinne der Fahrgäste sind und die dem Auftrag des Grundgesetzes, Artikel 87e(4), gerecht werden. Insbesondere muss vermieden werden, dass sich Wettbewerber auf lukrative Strecken konzentrieren und dafür Mittelzentren vom Fernverkehr abgehängt werden oder dass Nahverkehrstakte gestört werden.

Die Rolle des Deutschlandtaktes

Die Einführung des Deutschlandtaktes ist ein zentrales Element der deutschen Bahnpolitik. Wir fordern, dass sich die Wettbewerbsregeln an der Einführung des Deutschlandtaktes orientieren. Mögliche Marktzugangsmodelle wurden bereits im Auftrag des BMV in einer Studie untersucht¹. Bei der Trassenvergabe muss sichergestellt werden, dass Trassen, die Bestandteil des für den Deutschlandtakt festgelegten Fahrplan sind („Systemtrassen“), Vorrang vor zusätzlichen Trassenanfragen haben. Dies betrifft insbesondere hoch belastete Strecken und große Bahnhöfe.

Der Fahrkartenverkauf muss einfach bleiben

Mit steigendem Wettbewerb im Fernverkehr muss der Ticketverkauf einfach bleiben und bei Anschlussversäumnis dürfen keine zusätzlichen Probleme für die Fahrgäste dadurch entstehen, dass mehrere Unternehmen (EVU) beteiligt sind.

Dementsprechend muss sichergestellt werden, dass

- durchgehende Tickets von jedem deutschen Bahnhof zu jedem anderen Bahnhof auch dann verfügbar sind, wenn mehrere EVU an der Fahrt beteiligt sind.
- bei Tickets mit Zugbindung bei Anschlussversäumnis ggfs. auch auf Züge anderer EVU ausgewichen werden kann
- Fahrgastrechte auch dann gelten, wenn mehrere EVU beteiligt sind.
- das Schienensystem konsequent an den Bedürfnissen aller Fahrgastgruppen ausgerichtet wird.

¹ [DZSF: Studie zur Marktorganisation im Kontext des Deutschlandtakts](#), April 2026

Positionspapier Wettbewerb im SPFV

Unsere Forderungen

Ausgehend von diesen Überlegungen fordern wir die unverzügliche Einrichtung eines Bundesaufgabenträgers, der die Ausgestaltung des Fernverkehrs koordiniert und verantwortet. Diese Notwendigkeit wurde auch in der o.g. Studie festgestellt. Dieser Bundesaufgabenträger übernimmt die folgenden Aufgaben:

- Er vergibt entsprechend dem zur Anwendung kommenden Marktzugangsmodell Trassen bzw. Konzessionen an die im Fernverkehr tätigen Unternehmen (EVU). Er stellt sicher, dass die Fahrpläne des Deutschlandtaktes realisiert werden und dass damit auch die wirtschaftlich weniger attraktiven Verkehre in die Mittelzentren gefahren werden.
- Er stellt sicher, dass für das gesamte Bahnnetz ein EVU-übergreifender Tarif zur Anwendung kommt und dass damit eine durchgängige Nutzbarkeit sichergestellt ist.
- Er stellt weiterhin sicher, dass mindestens eine Verkaufsplattform zur Verfügung steht, über die alle Fernverkehrstickets (auch mit Vor- und Nachlauf im Nahverkehr) erhältlich sind.
- Er stellt auch sicher, dass über diese Verkaufsplattform auch durchgehende, zugebundene Tickets sowie Zeitkarten verkauft werden, bei denen ein oder mehrere EVU im Nah- und Fernverkehr beteiligt sind. Dabei können für Teilstrecken auch die Unternehmenstarife der beteiligten EVU zur Anwendung kommen; es ist jedoch sicherzustellen, dass auch in diesem Fall die Fahrgastrechte für die Gesamtstrecke anwendbar sind.

Da die aktuellen Fahrpläne des Deutschlandtaktes für eine zukünftige Infrastruktur und nicht für das aktuelle Schienennetz erstellt wurden, fordern wir vom Bund die Erstellung einer auf die heutige Infrastruktur angepassten Version des Deutschlandtaktes („Deutschlandtakt 2027“). Arbeiten hierzu laufen bereits bei DB InfraGO unter dem Titel „KaZu Novum“ bzw. „mKoK“. In diesem Plan sollen auch die von der „Taskforce zuverlässige Bahn“² erarbeiteten Punkte, die sich auf Trassenvergaben und auf Resilienz im Fahrplan beziehen, berücksichtigt werden.

Ohne Realisierung dieser Forderungen wird der Deutschlandtakt nicht kommen (warum sollte ein Unternehmen einen extern vorgegebenen Fahrplan fahren?) und es besteht die Gefahr, dass neue Wettbewerber zwar erfolgreich arbeiten, dass das Bahnfahren aber zumindest für einen Teil der Fahrgäste schwieriger wird und dass die Anbindung von Mittelzentren letztlich mit Steuermitteln unterstützt werden muss.

² Taskforce zuverlässige Bahn, BMV, März 2026

Positionspapier Wettbewerb im SPFV

Ausgangssituation und Zielsetzung

Im Rahmen der Bahnreform wurde in den 1990er-Jahren der freie Marktzugang in den Schienenverkehrsmarkt geschaffen.

Durch hohe Investitionskosten und damit verbundene hohe Markteintrittsbarrieren, wurde dieser Markt bis zum Markteinstieg von Flixtrain im April 2018 von DB Fernverkehr ohne relevante Konkurrenten bedient.

Da sich Flixtrain auf wenige Strecken fokussiert und sich das Angebot auf diesen auf wenige Züge täglich beschränkt, besteht weiterhin eine deutliche Marktdominanz der DB Fernverkehr.

Im April 2026 kündigte die Firma „Italo“ an, in wesentlich größerem Umfang als die bisherigen Wettbewerber in den deutschen Markt einzusteigen. Hierbei sollen mehrere Linien im Stunden- bis Zweistundentakt bedient werden. Dieses wird erhebliche Auswirkungen auf das ohnehin schon überlastete Eisenbahnnetz haben.

Das langfristige Angebotskonzept „Deutschlandtakt“ ist ohne steuernde Eingriffe nicht umsetzbar. Dieses Papier soll daher einen Weg aufzeigen, wie ein funktionierender Wettbewerb im Gesamtsystem umsetzbar ist.

Mehr Wettbewerb darf nicht zu einer Verschlechterung des Angebots führen. Stattdessen sollen sinnvolle Synergien geschaffen werden.

Wir brauchen daher dringend regulatorische Leitplanken für einen fairen Wettbewerb. Nur so kann ein Wettbewerb ermöglicht werden, der den Fahrgästen nützt.

Struktur des Schienenpersonenverkehrs

Der unbeschränkte und unregulierte Marktzugang in den Schienenpersonenverkehrsmarkt birgt verschiedene Risiken.

Es braucht daher eine klare Zuständigkeitsregelung.

Bundespolitik

Die Bundespolitik ist für das Treffen der notwendigen politischen Ziele und die Finanzierung zuständig.

Ihre Aufgaben sind:

- Festlegung der Bedienungsanforderungen für den Schienenpersonenfernverkehr (z.B. Taktung, Halte, Fahrzeugeinsatz)
- Erarbeitung und Beschluss eines Bundesfernverkehrsplans nach dem Vorbild der Landesverkehrspläne
- Sicherstellung einer ausreichenden Finanzierung des Schienenpersonenfernverkehrs
- Feststellung der Neu- und Ausbaubedarfe (Bundesverkehrswegeplan), deren Finanzierung und zeitgerechte Durchführung

Positionspapier Wettbewerb im SPFV

Bundesaufgabenträger

Ein Bundesaufgabenträger ist als unabhängige Behörde im Geschäftsbereich des Bundesverkehrsministeriums neu einzurichten. Er ist für die Weiterentwicklung des Gesamtfahrplanes bis hin zum Deutschlandtakt verantwortlich.

Seine Aufgaben sind:

- Vergabe der Betriebsrechte für Systemtrassen des Schienenpersonenfernverkehrs
- zentrale und verbindliche Koordination der Systemtrassen des Schienengüter-, Schienenpersonennah- und -fernverkehrs
- Entwicklung und Verwaltung eines für alle Systemverkehre verbindlichen übergeordneten Tarifsystems, einschließlich der Einnahmenaufteilung
- Betrieb des Vertriebssystems, welches sowohl das übergeordnete Tarifsystem als auch die unternehmenseigenen Tarife umfasst

DB InfraGO AG

Die DB InfraGO AG ist der größte Betreiber von Eisenbahninfrastrukturen in Deutschland. Sie stellt die Infrastruktur und die nötigen Dienstleistungen für die Durchführung der Zugfahrten der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Gesamtnetz bereit.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, Flixtrain, Italo) fahren die Züge. Sie sind die ersten Ansprechpartner für die Fahrgäste.

Einheitliches Tarif- und Vertriebssystem

Deutschland benötigt ein einheitliches, verkehrsträgerübergreifendes Tarifsystem für den Schienenpersonenverkehr inklusive Vor- und Nachlauf im Nahverkehr. Fahrgäste erwarten ein einfaches und transparentes Angebot – unabhängig davon, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen oder welcher Verkehrsverbund eine Verbindung betreibt. Deshalb ist ein bundesweit einheitlicher Tarif für alle Züge des Schienenpersonenverkehrs zu schaffen, der perspektivisch in ein europäisches Tarifsystem überführt werden kann. Neben flexiblen Einzelfahrscheinen nach dem Vorbild des heutigen Flexpreises sind attraktive Zeitkarten, insbesondere eine Jahresnetzkarte, sowie einheitliche Rabattangebote für regelmäßige Nutzer vorzusehen. Unterschiedliche Tarifsysteme dürfen nicht länger zu unnötiger Komplexität und höheren Zugangshürden führen.

Ergänzend kann jedes Verkehrsunternehmen eigene Tarife anbieten. In diesem Tariframe sollen zuggebundene Angebote (z.B. Sparpreise) abgebildet werden. Die eigenen Tarife der einzelnen Verkehrsunternehmen müssen im Rahmen der Gesamtreise nachteilsfrei kombiniert werden können.

Der Vertrieb von Fahrscheinen muss diskriminierungsfrei und vollständig geöffnet werden. Fahrgäste müssen jede Fahrkarte über jede Vertriebsplattform erwerben können – unabhängig davon, welches Unternehmen den Zug betreibt oder welchem Verkehrsverbund die Verbindung zugeordnet ist. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde sind daher zu verpflichten, ihre Vertriebssysteme für sämtliche autorisierten Fahrscheinvertriebsstellen diskriminierungsfrei und ohne zusätzliche Kosten für die Fahrgäste zu öffnen. Nur ein offenes

Positionspapier Wettbewerb im SPFV

Vertriebssystem ermöglicht einen fairen Wettbewerb und verhindert, dass technische oder organisatorische Hürden den Zugang zum öffentlichen Verkehr erschweren.

Die Einnahmenaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen ist transparent, einheitlich und verursachungsgerecht zu regeln. Ein gemeinsamer Vertrieb setzt ein verlässliches Verfahren zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen voraus. Der Bund sollte daher einen bundesweit

einheitlichen Rahmen für eine transparente, nachvollziehbare und kostendeckende Einnahmenaufteilung schaffen. Die Komplexität der internen Abrechnung darf weder die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen behindern noch zulasten der Fahrgäste gehen. Ziel muss ein integriertes Tarifsysteem sein, bei dem die Organisation im Hintergrund erfolgt, während der Ticketkauf aus Sicht der Reisenden einfach und intuitiv bleibt.

Integration von Fern- und Regionalverkehr

Nah- und Fernverkehr müssen zusammenwirken, um ein für die Fahrgäste bestmögliches Angebot zu schaffen. Zusätzliche Fernverkehrsangebote sollen dort geschaffen werden, wo sie einen nachweisbaren Mehrwert für die Fahrgäste bieten. Sie dürfen jedoch nicht zulasten des vertakteten Regionalverkehrs gehen. Der integrale Taktfahrplan bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und ist Grundlage für eine verlässliche, flächendeckende Mobilität.

Eine Verdrängung vertakteter Regionalverkehrsangebote durch Fernverkehrszüge in Einzellagen ist auszuschließen. Einzelne Fernverkehrsverbindungen können die Funktion eines regelmäßigen Regionalverkehrs mit seinen Anschlüssen, Bedienungshäufigkeiten und Erschließungswirkungen nicht ersetzen. Bund, Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen daher sicherstellen, dass bestehende Taktverkehre nicht durch punktuelle Fernverkehrsangebote verdrängt werden.

Werden Regionalverkehrsleistungen durch Fernverkehr ersetzt oder ergänzt, ist eine vollständige Integration in das bestehende Takt-, Tarif- und Vertriebssystem sicherzustellen. Für die Fahrgäste dürfen hieraus keine Nachteile entstehen. Fernverkehrsangebote müssen sich nahtlos in den Deutschlandtakt einfügen und mit den bestehenden Tarif- und Vertriebssystemen kompatibel sein. Nur so kann ein durchgängiges, einfach nutzbares und attraktives Gesamtsystem Schiene gewährleistet werden.

Fernverkehr auf Nebenrelationen und im Ergänzungsnetz ist als Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge zu stärken. Wo eigenwirtschaftliche Angebote nicht tragfähig sind, muss der Bund geeignete Förderinstrumente schaffen, um Fernverkehr auch außerhalb der hochnachgefragten Relationen zu ermöglichen. Hierfür sind flexible Finanzierungsmodelle, einschließlich Mischfinanzierungen, vorzusehen. Voraussetzung einer Förderung ist die vollständige Integration dieser Angebote in das bundesweite Takt-, Tarif- und Vertriebssystem, damit ein einheitliches und flächendeckendes Schienenverkehrsangebot entsteht.

Damit wird sichergestellt, dass Fern- und Regionalverkehr nicht in Konkurrenz zueinanderstehen, sondern als integriertes Gesamtsystem einen größtmöglichen Nutzen für die Fahrgäste und eine effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur ermöglichen.

Fahrgastrechte und einfacher Zugang zum Schienenverkehr

Die durchgehende Reisekette muss unabhängig von Verkehrsunternehmen und Tarifgrenzen abgesichert werden. Fahrgäste erwarten ein Schienenverkehrssystem, das sie zuverlässig von ihrem Start- bis zu ihrem Zielort bringt. Die

Positionspapier Wettbewerb im SPFV

Verantwortung für eine funktionierende Reisekette darf nicht an Betreiber-, Tarif- oder Verbundgrenzen enden. Bund und Branche müssen deshalb die organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen schaffen, damit Anschlüsse gesichert, Informationen einheitlich bereitgestellt und Störungen systemübergreifend bewältigt werden.

Fahrgastrechte müssen unabhängig von der Art des Ticketerwerbs gelten. Es sind durchgängige Fahrscheine anzubieten. Reisende dürfen keine Nachteile erleiden, wenn aufgrund fehlender gemeinsamer Vertriebssysteme oder tariflicher Grenzen keine durchgehende Fahrkarte erworben werden kann. Fahrten mit mehreren Fahrscheinen müssen fahrgastrechtlich einer durchgehenden Fahrkarte gleichgestellt werden. Insbesondere bei Verspätungen, Anschlussverlusten oder Zugausfällen müssen die Ansprüche nach der Fahrgastrechteverordnung uneingeschränkt gelten. Die Verantwortung für ein fragmentiertes Tarifsysteem darf nicht auf die Fahrgäste abgewälzt werden.

Der Fernverkehr muss auch für spontane Reisen uneingeschränkt nutzbar bleiben. Alle Fernverkehrszüge mit Sitzwagen müssen grundsätzlich ohne Reservierung genutzt werden können. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass ein angemessener Anteil der Sitzplatzkapazität für nicht reservierende Fahrgäste verfügbar bleibt. Ein verpflichtendes Reservierungssystem

würde die Flexibilität des Schienenverkehrs einschränken, den Zugang zum Fernverkehr erschweren und insbesondere Reisende mit kurzfristigem Mobilitätsbedarf benachteiligen. Der offene Zugang zum Fernverkehr ist daher als wesentliche Stärke des Systems zu erhalten.

Strategisches Kapazitätsmanagement und gemeinwohlorientierte Trassenvergabe

Die verfügbaren Schienenkapazitäten sind konsequent am Nutzen für das Gesamtsystem auszurichten. Die Schieneninfrastruktur ist ein knappes öffentliches Gut. Insbesondere auf hochbelasteten Strecken dürfen Entscheidungen über die Vergabe von Fahrplantrassen nicht allein nach den Interessen einzelner Verkehrsunternehmen erfolgen. Maßgeblich muss vielmehr der größtmögliche verkehrliche und gesellschaftliche Nutzen sein. Hierzu gehören insbesondere die Sicherstellung eines stabilen Deutschlandtakts, leistungsfähige Anschlüsse, ein ausgewogenes Verhältnis von Fern-, Regional- und Güterverkehr sowie eine möglichst hohe Zuverlässigkeit des Gesamtsystems.

Der Bund muss spätestens mit Inkrafttreten der europäischen Kapazitätsverordnung im Jahr 2031 ein strategisches Kapazitätsmanagement einführen. Der Bundesaufgabenträger muss gemeinsam mit der DB InfraGO ein langfristiges und gemeinwohlorientiertes Verfahren zur Kapazitätssteuerung etablieren, das sich konsequent an der schrittweisen Umsetzung des Deutschlandtakts orientiert. Die in den jeweiligen Ausbaustufen des Deutschlandtakts vorgesehenen Fahrplantrassen müssen bei der Kapazitätsvergabe Vorrang vor zusätzlichen, nicht integrierten Trassen erhalten. Nur so können die verkehrlichen Vorteile des Deutschlandtakts schrittweise realisiert und die vorhandene Infrastruktur optimal genutzt werden.

Systemtrassen sind nach einem transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren zu vergeben. Ihre Finanzierung ist sicherzustellen. Über die Systemtrassen hinausgehende Verkehre dürfen nur dann ermöglicht werden, wenn diese zu Systemtrassen konfliktfrei zu planen sind. Im Rahmen einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) muss festgestellt werden, dass die Mehrverkehre die Betriebsqualität der Systemtrassen nicht wesentlich beeinflussen.

Die Vergabe von Fahrplantrassen ist stärker auf Verlässlichkeit und effiziente Kapazitätsnutzung auszurichten. Um eine künstliche Verknappung von Trassenkapazitäten zu vermeiden, sind kostenfreie oder kostengünstige Stornierungen von Fahrplantrassen auf höchstens zehn Prozent der ursprünglich gebuchten Kapazität zu begrenzen. Für darüberhinausgehende Stornierungen sind die Trassenentgelte grundsätzlich weiterhin zu entrichten. Dadurch werden

Positionspapier Wettbewerb im SPFV

realistische Trassenanmeldungen gefördert, kurzfristig blockierte Kapazitäten reduziert und die Planbarkeit für alle Verkehrsarten verbessert.

Für die Steuerung des Fernverkehrs ist ein Bundesaufgabenträger zu schaffen. Der Bund muss die Verantwortung für ein flächendeckendes Fernverkehrsangebot übernehmen und hierfür einen Bundesaufgabenträger einrichten. Dieser soll unabhängig von einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ein bundesweit abgestimmtes Fernverkehrsangebot planen, bestellen und weiterentwickeln. Ziel ist es, die Erreichbarkeit aller Regionen sicherzustellen, Angebotslücken zu schließen und den Fernverkehr als integralen Bestandteil des Deutschlandtakts dauerhaft zu gewährleisten. Die Organisation des Fernverkehrs muss sich dabei am Gemeinwohl orientieren und nicht ausschließlich an eigenwirtschaftlichen Interessen einzelner Anbieter.

Positionspapier Wettbewerb im SPFV

Über den Fahrgastverband PRO BAHN

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN vertritt die Interessen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Er arbeitet ehrenamtlich und erstellt Konzepte, ist in offiziellen Landes-, Bundes- und Europa-Gremien aktiv, sensibilisiert und berät Politiker in Angelegenheiten des ÖV, beeinflusst die öffentliche Diskussion durch Aufklärung über Hintergründe, hält Vorträge und Seminare, gibt Fahrgastinformationen (z.B. Taschenfahrpläne, Fahrradführer, Biergartenführer, Spartipps) heraus, hält Fahrgastsprechstunden und Automatenschulungen u.v.a. mehr.

Ansprechpartner für Medien

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Simon Bredemeier

Leiter Fachausschuss Fernverkehr

Tel.: +49 176 66167490

Simon.bredemeier@pro-bahn.de

Marco Kragulji

Leiter Fachausschuss Fernverkehr

Tel.: + 49 171 12447696

Marco.kragulji@pro-bahn.de

Timm Kretschmar

Leiter Fachausschuss Fernverkehr

Tel.: +49 172 1690461

t.kretschmar@bayern.pro-bahn.de