

22.07.26**Antrag
des Freistaates Bayern**

**Entschließung des Bundesrates "Fernverkehrshalte in der
Fläche – Sicherung des Schienenpersonennahverkehrs"**

Der Bayerische Ministerpräsident

München, 21. Juli 2026

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Dr. Andreas Bovenschulte

Sehr geehrter Herr Prsident,

gemäß dem Beschluss der Bayerischen Staatsregierung wird die als Anlage
beigefügte

Entschließung des Bundesrates „Fernverkehrshalte in der
Fläche – Sicherung des Schienenpersonennahverkehrs“

mit dem Antrag übermittelt, dass der Bundesrat diese fassen möge.

Es wird gebeten, die Vorlage gemäß § 36 Absatz 2 GO BR auf die Tagesordnung
der 1068. Sitzung am 25. September 2026 zu setzen und anschließend den
zuständigen Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Gren
Dr. Markus Söder

Entscheidung des Bundesrates „Fernverkehrshalte in der Fläche – Sicherung des Schienenpersonennahverkehrs“

Der Bundesrat möge beschließen:

- Der Bundesrat begrüßt ausdrücklich, dass im deutschen Schienenpersonenfernverkehrsmarkt mehr als 30 Jahre nach der Bahnreform der Wettbewerb an Fahrt aufnimmt.
- Aus Sicht des Bundesrates ist aber zwingend erforderlich, dass diese neue Marktentwicklung mit einer Justierung von Rahmenbedingungen flankiert wird, um im Ganzen eine positive Wirkung für das deutsche Bahnsystem zu erzielen.
- Der Bundesrat fordert den Bund daher auf, seiner grundgesetzlichen Verantwortung für den Schienenpersonenfernverkehr über die bei der Erstellung des Deutschlandtakts getroffenen Bestimmungen hinaus nachzukommen und stärker gestalterische Akzente zu setzen.
- Der Bund muss hierfür die Sicherstellung der Fernverkehrsbedienung in der Fläche sowohl bei Strecken als auch bei Fernverkehrshalten gewährleisten.
- Der Bund soll zudem dafür Sorge tragen, dass Fernverkehrsverbindungen, welche nach dem Rückzug der bundeseigenen DB Fernverkehr AG von den Ländern ersatzweise als Schienenpersonennahverkehr bestellt werden – wie beispielsweise der deutsche Abschnitt der Linie München – Prag – wieder regulär als Fernverkehr gefahren werden.
- Der Bundesrat erwartet, dass der Bund auf den bundeseigenen Schieneninfrastrukturbetreiber DB InfraGO AG einwirkt, dass insbesondere auf heute schon hochbelasteten Bahnstrecken ohne vorherige Kapazitätsausweitung keine zusätzlichen Trassen zulasten bestehender Angebote im Fern- und Nahverkehr vergeben werden. Der Bundesrat erwartet, dass auch auf hoch ausgelasteten Strecken grundsätzlich ein transparenter und diskriminierungsfreier Marktzugang gewährleistet bleibt und der bundeseigene Schieneninfrastrukturbetreiber DB InfraGO AG angehalten wird, Kapazitäten auszubauen.
- Ergänzend dazu wird der Bund aufgefordert, die Eisenbahnregulierung in Deutschland so anzupassen, dass

- bei Trassenkonflikten innerhalb des Schienenpersonenfernverkehrs jene Verkehre priorisiert werden, die mehr Halte bedienen und dadurch einen größeren Einzugsbereich abdecken,
 - bei Trassenkonflikten mit dem Schienenpersonennahverkehr ein stärkerer Schutz der Regional- und S-Bahnverkehre implementiert wird sowie
 - bei zunehmendem Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr im Vertrieb und bei der Anerkennung von Tickets keine Verkomplizierung zu Lasten der Fahrgäste entsteht.
- Zudem erwartet der Bundesrat, dass der Bund auf das Bundesunternehmen DB InfraGO AG einwirkt, dass schnellstmöglich die schon bisher mögliche Priorisierung des vertakteten Schienenpersonennahverkehrs bei Trassenkonflikten bei den Schienennutzungsbedingungen der DB InfraGO AG verankert und angewendet wird.
 - Generell fordert der Bundesrat den Bund auf, die Einführung von Systemtrassen entsprechend dem Deutschlandtakt des Bundes intensiver voranzutreiben, um für alle Schienensegmente bessere Planungssicherheit zu bekommen.

Begründung:

Die Bundesnetzagentur hat mit ihrer Entscheidung vom 17. Juli 2026 zur Beschwerde von Italo über die Schienennutzungsbedingungen der DB InfraGO AG zwar ein Signal für mehr Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr gesetzt, allerdings auch die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen noch stärker auf besonders rentable Verbindungen konzentrieren und die ohnehin schon über Jahrzehnte erfolgte Ausdünnung der Fernverkehrshalte in der Fläche noch einmal beschleunigt wird.

Es steht auch zu befürchten, dass ohne Änderungen im Eisenbahnregulierungsrecht und ohne Anpassungen bei den Schienennutzungsbedingungen der DB InfraGO AG der SPNV durch die Zuweisung von lukrativen Trassen an den Fernverkehr verdrängt wird. Insbesondere dürften besonders darunter nicht vertaktete, aber stark nachgefragte SPNV-Verbindungen zur Hauptverkehrszeit in Bahnknoten leiden.

Je mehr separate Tarfsysteme von unterschiedlichen Fernverkehrsunternehmen etabliert werden, desto komplexer wird es zudem für Fahrgäste, insbesondere auch bei Störungen und Anschlussverlusten.

Es ist daher erforderlich, entsprechende Anpassungen vorzunehmen, damit nicht die durchaus zu erwartenden Vorteile eines stärkeren Wettbewerbs im Schienenpersonenfernverkehr wie günstigere Preise mit negativen Effekten in anderen Teilen des deutschen Bahnsystems einhergehen, die die Vorteile insgesamt sogar deutlich überwiegen könnten.