Bayerischer
Landtag

19. Wahlperiode 05.10.2026 Drucksache 19/13390

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Anna Rasehorn SPD**
vom 21.08.2026

Eigenwirtschaftlicher Wettbewerb und Sicherung der Fernverkehrsanbindung in Bayern

Der Schienenpersonenfernverkehr wird in Deutschland grundsätzlich eigenwirtschaftlich erbracht. Anders als im Schienenpersonennahverkehr werden Verbindungen und Takte damit in der Regel nicht staatlich bestellt. Mit dem angekündigten Markteintritt neuer Wettbewerber wie Italo gewinnt die Frage an Bedeutung, wie auch künftig eine verlässliche Fernverkehrsanbindung jenseits der wirtschaftlich attraktivsten Verbindungen gewährleistet werden kann.

Die Staatsregierung wird gefragt:

1. Eigenwirtschaftlicher Fernverkehr 4

1.1 Wie bewertet die Staatsregierung grundsätzlich das derzeitige Modell eines überwiegend eigenwirtschaftlich organisierten Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland für Bayern? 4

1.2 Welche Vor- und Nachteile sieht die Staatsregierung insbesondere hinsichtlich einer verlässlichen Fernverkehrsanbindung bayerischer Oberzentren und Regionen außerhalb der besonders nachfragestarken Verbindungen? 4

1.3 Welche Möglichkeiten bestehen nach Kenntnis der Staatsregierung derzeit für Bund oder Freistaat, auf Umfang, Taktung und Haltestruktur des eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehrs Einfluss zu nehmen? 4

2. Gewährleistung der Fernverkehrsanbindung 5

2.1 Ist die Staatsregierung in Bezug auf den Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz hinsichtlich eines ausreichenden Fernverkehrsangebots bereits auf den Bund zugegangen? 5

2.2 Welche konkreten Mindestanforderungen an die Anbindung bayerischer Oberzentren im Schienenpersonenfernverkehr hält die Staatsregierung für erforderlich? 5

2.3 Hält die Staatsregierung den bestehenden Rechtsrahmen für ausreichend, um diese Mindestanforderungen dauerhaft sicherzustellen? 5

3. Entwicklung des Fernverkehrsangebots in Bayern 5

3.1 Welche bayerischen Städte bzw. Fernverkehrshalte sind nach Kenntnis der Staatsregierung aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für Eisenbahnverkehrsunternehmen besonders von möglichen Veränderungen des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrsangebots betroffen? 5

3.2 Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung insbesondere zur zukünftigen Entwicklung der Fernverkehrsanbindung von Augsburg, Donauwörth und Ingolstadt vor? 5

3.3 Welche Fernverkehrshalte oder Verbindungen in Bayern hält die Staatsregierung derzeit für besonders gefährdet, falls Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Angebote stärker nach wirtschaftlicher Rentabilität ausrichten? 5

4. Markteintritt von Italo 6

4.1 Welche konkreten Informationen liegen der Staatsregierung über die geplanten Verbindungen, Takte und Halte des Unternehmens Italo in Bayern vor? 6

4.2 Steht oder stand die Staatsregierung hinsichtlich des geplanten Markteintritts unmittelbar oder mittelbar mit Italo in Kontakt (falls ja, bitte mit Angabe des Inhalts und des Ergebnisses)? 6

4.3 Welche Auswirkungen erwartet die Staatsregierung durch den Markteintritt von Italo auf bestehende Fernverkehrsangebote der DB Fernverkehr AG in Bayern? 6

5. Neue Wettbewerberregel der Bundesnetzagentur 6

5.1 Wie bewertet die Staatsregierung die von der Bundesnetzagentur beschlossene Wettbewerberregel, nachdem auf bestimmten kapazitätsbegrenzten Streckenabschnitten künftig nicht mehr als 60 bis 75 Prozent der für den vertakteten Fernverkehr zur Verfügung stehenden Kapazität einem einzelnen Unternehmen zugewiesen werden sollen? 6

5.2 Welche Auswirkungen erwartet die Staatsregierung dadurch auf die Fernverkehrsanbindung bayerischer Städte und insbesondere auf den Eisenbahnknoten Augsburg? 6

5.3 Welche mittelbaren Auswirkungen auf Anschlüsse und Angebotskonzepte des bayerischen Schienenpersonennahverkehrs hält die Staatsregierung trotz des grundsätzlichen Schutzes der für den SPNV vorgesehenen Kapazitäten für möglich? 7

6. Gemeinwirtschaftlich bestellter Fernverkehr 7

6.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Möglichkeit, auf Grundlage von § 15 Allgemeines Eisenbahngesetz Fernverkehrsleistungen dort gemeinwirtschaftlich zu bestellen, wo ein verkehrspolitisch gewünschtes Angebot eigenwirtschaftlich nicht erbracht werden kann? 7

6.2 Hält die Staatsregierung ein Modell für sinnvoll, bei dem Fernverkehr grundsätzlich weiterhin eigenwirtschaftlich angeboten wird, der Bund jedoch ein verbindliches Mindestangebot definiert und nicht eigenwirtschaftlich erbringbare Verbindungen gegebenenfalls bestellt? 7

6.3 Welche Vor- und Nachteile für den Freistaat Bayern hätte ein solches Modell nach Einschätzung der Staatsregierung gegenüber einer Verpflichtung von Fernverkehrsunternehmen, wirtschaftlich attraktive und weniger attraktive Verbindungen im Paket anzubieten? 7

7. Fernverkehrsplan und Mindestangebot 7

7.1 Befürwortet die Staatsregierung die Einführung eines bundesweiten Fernverkehrsplans, in dem Mindeststandards für Takte, Verbindungen und die Anbindung von Oberzentren festgelegt werden? 7

7.2 Welche bayerischen Städte und Regionen müssten aus Sicht der Staatsregierung zwingend Bestandteil eines solchen garantierten Fernverkehrsgrundangebots sein? 7

7.3 Welche Kriterien sollten nach Auffassung der Staatsregierung maßgeblich sein, um festzulegen, wann eine Fernverkehrsverbindung als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge staatlich abgesichert werden muss? 8

8. Initiativen der Staatsregierung 8

8.1 Welche Initiativen hat die Staatsregierung seit Bekanntwerden des geplanten Markteintritts von Italo gegenüber der Bundesregierung, der Bundesnetzagentur oder anderen Beteiligten ergriffen, um die bestehende Fernverkehrsanbindung Bayerns zu sichern? 8

8.2 Wird sich die Staatsregierung auf Bundesebene für gesetzliche Regelungen einsetzen, die unabhängig vom jeweiligen Betreiber ein verlässliches Mindestangebot im Schienenpersonenfernverkehr gewährleisten? 8

8.3 Welche konkreten Maßnahmen wird die Staatsregierung ergreifen, um insbesondere eine langfristig verlässliche Fernverkehrsanbindung Augsburgs, Ingolstadts und weiterer bayerischer Oberzentren sicherzustellen? 8

Hinweise des Landtagsamts 9

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 04.09.2026

Vorbemerkung:
Für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist in Deutschland gemäß Grundgesetz der Bund verantwortlich. Dem Freistaat obliegt die Zuständigkeit für das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Bayern.

Die in Fragen 5.1 bis 5.3 zitierte Entscheidung der Bundesnetzagentur zu den Schienennutzungsbedingungen der DB InfraGO AG wird von dieser beklagt.

1. Eigenwirtschaftlicher Fernverkehr

1.1 Wie bewertet die Staatsregierung grundsätzlich das derzeitige Modell eines überwiegend eigenwirtschaftlich organisierten Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland für Bayern?

Aus Sicht der Staatsregierung muss die SPFV-Bedienung auch in der Fläche gewährleitet werden. Der zuständige Bund muss hierfür geeignete Rahmenbedingungen schaffen.

1.2 Welche Vor- und Nachteile sieht die Staatsregierung insbesondere hinsichtlich einer verlässlichen Fernverkehrsanbindung bayerischer Oberzentren und Regionen außerhalb der besonders nachfragestarken Verbindungen?

Eine systematische SPFV-Bedienung von Oberzentren stärkt die Attraktivität dieser Städte und deren Umland als Wirtschafts-, Tourismus- und Wohnstandort und fördert die klimaschonende Mobilität. Insbesondere bei nicht ausreichender Schieneninfrastruktur muss aber stets abgewogen werden, dass ein umfangreicheres SPFV-Angebot nicht zulasten des SPNV geht, der mit seinen kostengünstigen Tarifen und der gezielteren Erschließung der Fläche einen elementaren Bereich der Daseinsvorsorge abdeckt.

1.3 Welche Möglichkeiten bestehen nach Kenntnis der Staatsregierung derzeit für Bund oder Freistaat, auf Umfang, Taktung und Haltestruktur des eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehrs Einfluss zu nehmen?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Der Bund kann grundlegend Einfluss auf die Konzeption des SPFV-Angebots nehmen. Beim in Deutschland dominierenden SPFV-Unternehmen DB Fernverkehr AG bestünde für den Bund zudem die Möglichkeit, über seine Eigentümerfunktion Einfluss zu nehmen.

2. Gewährleistung der Fernverkehrsanbindung

2.1 Ist die Staatsregierung in Bezug auf den Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz hinsichtlich eines ausreichenden Fernverkehrsangebots bereits auf den Bund zugegangen?

Die Staatsregierung hat angesichts des Rückzugs bzw. der Angebotsreduzierung der DB Fernverkehr AG in der Fläche fortwährend beim Bund in den letzten beiden Jahrzehnten eine aktivere Rolle des Bundes beim SPFV-Angebot eingefordert – oftmals auch im Schulterschluss mit allen Ländern.

2.2 Welche konkreten Mindestanforderungen an die Anbindung bayerischer Oberzentren im Schienenpersonenfernverkehr hält die Staatsregierung für erforderlich?

Aus Sicht der Staatsregierung sollte grundsätzlich in jedem bayerischen Oberzentrum ein Systemhalt im SPFV gewährleistet werden.

2.3 Hält die Staatsregierung den bestehenden Rechtsrahmen für ausreichend, um diese Mindestanforderungen dauerhaft sicherzustellen?

Nein.

3. Entwicklung des Fernverkehrsangebots in Bayern

3.1 Welche bayerischen Städte bzw. Fernverkehrshalte sind nach Kenntnis der Staatsregierung aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für Eisenbahnverkehrsunternehmen besonders von möglichen Veränderungen des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrsangebots betroffen?

3.2 Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung insbesondere zur zukünftigen Entwicklung der Fernverkehrsanbindung von Augsburg, Donauwörth und Ingolstadt vor?

3.3 Welche Fernverkehrshalte oder Verbindungen in Bayern hält die Staatsregierung derzeit für besonders gefährdet, falls Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Angebote stärker nach wirtschaftlicher Rentabilität ausrichten?

Die Fragen 3.1 bis 3.3 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ab dem kommenden Fahrplanjahr wird die DB Fernverkehr AG die SPFV-Bedienung zwischen München und Garmisch-Partenkirchen einstellen. Über das Fahrplanjahr 2027 hinaus liegen der Staatsregierung keine belastbaren Erkenntnisse zum künftigen SPFV-Angebot vor.

Der Staatsregierung liegen zudem keine Daten über die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage von SPFV-Linien oder -Halten vor.

4. Markteintritt von Italo

4.1 Welche konkreten Informationen liegen der Staatsregierung über die geplanten Verbindungen, Takte und Halte des Unternehmens Italo in Bayern vor?

4.2 Steht oder stand die Staatsregierung hinsichtlich des geplanten Markteintritts unmittelbar oder mittelbar mit Italo in Kontakt (falls ja, bitte mit Angabe des Inhalts und des Ergebnisses)?

Die Fragen 4.1 und 4.2 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Staatsregierung steht mit Atrium SE, dem Tochterunternehmen von Italo in Deutschland, im fachlichen Austausch.

Atrium SE hat die Staatsregierung informiert, dass Italo ab dem Jahr 2028 plant, zunächst die Linien München – Köln – Dortmund über Augsburg im Stundentakt und die Linie München – Berlin über Nürnberg im Zweistundentakt bedienen zu wollen. Eine konkrete Aussage zu geplanten Zwischenhalten in Bayern hat Atrium SE gegenüber der Staatsregierung bisher nicht getroffen.

4.3 Welche Auswirkungen erwartet die Staatsregierung durch den Markteintritt von Italo auf bestehende Fernverkehrsangebote der DB Fernverkehr AG in Bayern?

Dies ist derzeit nicht abschließend prognostizierbar. Der Freistaat sieht hier jedoch Risiken.

5. Neue Wettbewerberregel der Bundesnetzagentur

5.1 Wie bewertet die Staatsregierung die von der Bundesnetzagentur beschlossene Wettbewerberregel, nachdem auf bestimmten kapazitätsbegrenzten Streckenabschnitten künftig nicht mehr als 60 bis 75 Prozent der für den vertakteten Fernverkehr zur Verfügung stehenden Kapazität einem einzelnen Unternehmen zugewiesen werden sollen?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Unabhängig davon muss – sollte die Wettbewerberregel Bestand haben – mit weiteren Regelungen sichergestellt werden, dass neue Entwicklungen nicht zulasten des SPFV- und des SPNV-Angebots in der Fläche gehen sowie zu für Fahrgäste nicht akzeptablem Tarifchaos führen.

5.2 Welche Auswirkungen erwartet die Staatsregierung dadurch auf die Fernverkehrsanbindung bayerischer Städte und insbesondere auf den Eisenbahnknoten Augsburg?

Es wird hierzu auf die Antwort zu Frage 4.3 und die Vorbemerkung verwiesen.

5.3 Welche mittelbaren Auswirkungen auf Anschlüsse und Angebotskonzepte des bayerischen Schienenpersonennahverkehrs hält die Staatsregierung trotz des grundsätzlichen Schutzes der für den SPNV vorgesehenen Kapazitäten für möglich?

Aus Sicht der Staatsregierung besteht im Rahmen der gesetzlichen Eisenbahnregulierung und in den Schienennutzungsbedingungen des Netzbetreibers keine ausreichende Priorisierung für das SPNV-Angebot. Eine Ausweitung des SPFV-Angebots würde insbesondere nicht vertaktete SPNV-Verkehre wie Verstärkerzüge zur Hauptverkehrszeit in Bahnknoten gefährden, welche im Trassenkonfliktfall als nachrangig eingestuft sind. Aber auch SPNV-Taktverkehre haben nach derzeit geltendem Recht bei Trassenkonflikten in der Regel das Nachsehen gegenüber vertakteten SPFV-Angeboten.

6. Gemeinwirtschaftlich bestellter Fernverkehr

6.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Möglichkeit, auf Grundlage von § 15 Allgemeines Eisenbahngesetz Fernverkehrsleistungen dort gemeinwirtschaftlich zu bestellen, wo ein verkehrspolitisch gewünschtes Angebot eigenwirtschaftlich nicht erbracht werden kann?

6.2 Hält die Staatsregierung ein Modell für sinnvoll, bei dem Fernverkehr grundsätzlich weiterhin eigenwirtschaftlich angeboten wird, der Bund jedoch ein verbindliches Mindestangebot definiert und nicht eigenwirtschaftlich erbringbare Verbindungen gegebenenfalls bestellt?

6.3 Welche Vor- und Nachteile für den Freistaat Bayern hätte ein solches Modell nach Einschätzung der Staatsregierung gegenüber einer Verpflichtung von Fernverkehrsunternehmen, wirtschaftlich attraktive und weniger attraktive Verbindungen im Paket anzubieten?

Die Fragen 6.1 bis 6.3 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus Sicht der Staatsregierung verbieten weder Regelungen auf europäischer noch auf Bundesebene, SPFV als gemeinwirtschaftliche Leistungen erbringen zu lassen. Welches Modell angesichts der aktuellen Entwicklungen im SPFV letztlich am sinnvollsten ist, muss der zuständige Bund eruieren. Zwingend erforderlich wäre dabei eine Koordination mit dem SPNV und die Berücksichtigung der Belange des Schienengüterverkehrs, damit die bestmögliche Lösung für das gesamte System resultieren kann.

7. Fernverkehrsplan und Mindestangebot

7.1 Befürwortet die Staatsregierung die Einführung eines bundesweiten Fernverkehrsplans, in dem Mindeststandards für Takte, Verbindungen und die Anbindung von Oberzentren festgelegt werden?

7.2 Welche bayerischen Städte und Regionen müssten aus Sicht der Staatsregierung zwingend Bestandteil eines solchen garantierten Fernverkehrsgrundangebots sein?

7.3 Welche Kriterien sollten nach Auffassung der Staatsregierung maßgeblich sein, um festzulegen, wann eine Fernverkehrsverbindung als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge staatlich abgesichert werden muss?

Die Fragen 7.1 bis 7.3 werden aufgrund ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Staatsregierung befürwortet, wenn der zuständige Bund in ausreichendem Maß gestalterisch beim SPFV tätig wird. Ob hierfür die Einführung eines bundesweiten Fernverkehrsplans notwendig ist, müsste vom zuständigen Bund geprüft werden. Aus Sicht der Staatsregierung sollte grundsätzlich in jedem bayerischen Oberzentrum ein Systemhalt im SPFV gewährleistet werden.

8. Initiativen der Staatsregierung

8.1 Welche Initiativen hat die Staatsregierung seit Bekanntwerden des geplanten Markteintritts von Italo gegenüber der Bundesregierung, der Bundesnetzagentur oder anderen Beteiligten ergriffen, um die bestehende Fernverkehrsanbindung Bayerns zu sichern?

8.2 Wird sich die Staatsregierung auf Bundesebene für gesetzliche Regelungen einsetzen, die unabhängig vom jeweiligen Betreiber ein verlässliches Mindestangebot im Schienenpersonenfernverkehr gewährleisten?

8.3 Welche konkreten Maßnahmen wird die Staatsregierung ergreifen, um insbesondere eine langfristig verlässliche Fernverkehrsanbindung Augsburgs, Ingolstadts und weiterer bayerischer Oberzentren sicherzustellen?

Die Fragen 8.1 bis 8.3 werden aufgrund ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Staatsregierung ist über das bestehende Bundesratsmandat des Staatsministers für Wohnen, Bau und Verkehr Christan Bernreiter beim Eisenbahninfrastrukturbeirat der Bundesnetzagentur, mit einer Bundesratsinitiative sowie öffentlichen politischen Statements von Staatsminister Christian Bernreiter in dieser Angelegenheit bereits aktiv gewesen. Zudem hat er zur Thematik als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz (VMK) bereits bei der Frühjahrstagung 2026 einen Beschluss der Länder herbeigeführt und will es auch bei der VMK-Tagung in diesem Herbst erneut auf die Agenda setzen.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.