



HESSISCHER LANDTAG

26. 01. 2026

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 21.11.2025

Wettbewerb im Schienenverkehr und die Rolle der Landesregierung

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragesteller:

Der Schienenverkehr befindet sich in Deutschland und Europa in einem tiefgreifenden Transformationsprozess. Internationale und private Bahnunternehmen zeigen wachsendes Interesse, ihre Angebote auch in Hessen auszuweiten. Gleichzeitig bestehen strukturelle Hindernisse im Bereich Infrastruktur, Werkstattkapazitäten, Personal- und Vergabedesign, die den Wettbewerb auf der Schiene erschweren. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie die Landesregierung ihre eigene Rolle im Hinblick auf die Förderung von Wettbewerb, Angebotsvielfalt und Qualität im Schienenverkehr versteht und welche konkreten Maßnahmen sie hierfür ergreift.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Im Schienenverkehr ist zwischen dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und dem Güterfernverkehr im Zuständigkeitsbereich des Bundes sowie dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf Landesebene zu unterscheiden. Alle drei Schienenverkehrsarten nutzen dieselbe Schieneninfrastruktur, die zum weit überwiegenden Teil im Eigentum des Bundes steht.

In Hessen ist der SPNV als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe. Aufgabenträger sind die Landkreise sowie die kreisfreien Städte und die Sonderstatusstädte nach § 4a der Hessischen Gemeindeordnung. Die Aufgabenträger nehmen die Belange des SPNV gemeinsam in Verkehrsverbünden wahr.

Es sind die Verkehrsverbünde, die auf der Basis des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen europaweite Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen im SPNV in Hessen durchführen. Verkehrsleistungen im SPNV werden im Wettbewerb vergeben. Das Besteller-Ersteller-Prinzip, das als Voraussetzung für die Realisierung des Wettbewerbs im ÖPNV anzusehen ist, wurde schon vor zwanzig Jahren in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 aufgenommen und ist auch weiterhin in § 9 enthalten. Das Gesetz legt in § 8 Abs. 2 zu dem fest, dass im Interesse eines funktionierenden Wettbewerbs um die Verkehrsleistungen (Durchführung des Verkehrs) eine Angebotsvielfalt zu fördern ist und mittelständische Strukturen des Verkehrsgewerbes zu unterstützen sind.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1 Wie bewertet die Landesregierung grundsätzlich die Bedeutung eines gestärkten Wettbewerbs im hessischen Schienenverkehr?

Hinsichtlich des SPFV bestehen durch einen gestärkten Wettbewerb Chancen für die Bahnkunden dahingehend, dass zusätzliche Verkehrsangebote sowie gegebenenfalls reduzierte Fahrpreise beziehungsweise verbesserter Service damit verbunden sein können. Gleichzeitig ist das im Eigentum des Bundes stehende Eisenbahnnetz der DB InfraGO auf den wichtigen, für Wettbewerber interessanten Hauptachsen, die zudem von allen Verkehrsarten (Fern-, Nah- und Güterverkehr) genutzt werden, stark ausgelastet, sodass zusätzliche Fahrplantrassen für Fernverkehrszüge voraussichtlich zu Einschränkungen bei anderen Verkehren (Nah-, Güterverkehr) führen könnten. Es bedarf daher der raschen Umsetzung der wichtigen Aus- und Neubauvorhaben im Eisenbahnnetz des Bundes, auch und besonders in Hessen (zum Beispiel Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim, Fernbahntunnel Frankfurt, Nordmainische S-Bahn, Neu- und Ausbaustrecken Hanau – Fulda und Fulda – Gerstungen), für die sich die Landesregierung kontinuierlich

sowohl beim Bund (beispielsweise im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz) als auch in Gesprächen mit der DB AG und DB InfraGO einsetzt.

Im SPNV besteht durch einen gestärkten Wettbewerb ebenfalls die Chance, Verkehrsleistungen günstiger einzukaufen und dadurch freiwerdende Mittel für weitere Verkehrsleistungen im Interesse der Fahrgäste einzusetzen. Aber auch hier ist eine ausreichende Kapazität der Schieneninfrastruktur Voraussetzung.

Frage 2 Welche konkreten Schritte unternimmt die Landesregierung derzeit, um die Attraktivität hessischer SPNV-Ausschreibungen für neue und internationale Anbieter zu erhöhen?

Frage 3 Plant die Landesregierung, Vergabe- und Qualitätskriterien in zukünftigen SPNV-Ausschreibungen so anzupassen, dass Innovation, Zuverlässigkeit und Kundenorientierung stärker berücksichtigt werden?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der gesetzlichen Aufgabenzuweisung obliegt es in Hessen den Verkehrsverbünden, SPNV-Ausschreibungen durchzuführen. Das Land vergibt keine Verkehrsleistungen und stellt demzufolge auch keine Kriterien auf.

Nach Darstellung des RMV bilden Zuverlässigkeit, Kundenorientierung und auch Innovation die wesentlichen Grundlagen für die Gestaltung und Weiterentwicklung der Vergabeunterlagen. Der RMV engagiere sich umfassend in Arbeitsgruppen und Verbänden, um im Gespräch mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen Vertragsbedingungen und Anforderungen mit Blick auf schlanke Vergabeprozesse, wirtschaftliche Effizienz, Kundenorientierung sowie Resilienz der langlaufenden Verkehrsverträge zu optimieren.

Frage 4 Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um zusätzliche Werkstatt-, Abstell- und Instandhaltungskapazitäten für verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen im Land zu schaffen oder zugänglich zu machen?

Frage 5 Welche Gespräche führt die Landesregierung mit Kommunen, Verkehrsverbünden und Infrastrukturunternehmen zur Identifizierung geeigneter Flächen für neue Bahn-Werkstätten oder Abstellanlagen?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der Grundlage des Eisenbahnrechts (Allgemeines Eisenbahngesetz) liegt es in der Verantwortung und Zuständigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen, sich entsprechende Werkstatt-, Abstell- und Instandhaltungskapazitäten zu verschaffen. Auf Grundlage des Mobilitätsförderungsgesetzes beziehungsweise des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes kann der Bau von Abstell- und Serviceanlagen gefördert werden. Der konkrete Bedarf an Werkstatt-, Abstell- und Instandhaltungskapazitäten hängt unmittelbar von dem vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen verfolgten Verkehrs-, Betriebs- und Instandhaltungskonzept ab. Entsprechend ist zum Beispiel auch die Hessische Landesbahn bei der Dimensionierung ihrer neuen Werkstatt in Butzbach vorgegangen.

In Bezug auf die Findung beziehungsweise Identifizierung geeigneter Flächen beziehungsweise Flächenverfügbarkeit können die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bedarfsfall zudem zum Beispiel an die Hessische Landgesellschaft herantreten.

Frage 6 Inwiefern unterstützt die Landesregierung Programme zur Ausbildung, Qualifizierung oder Anwerbung von Lokführerinnen, Lokführern und technischem Bahnfachpersonal in Hessen?

Die Landesregierung steht diesbezüglich im ständigen Austausch mit den zuständigen Verkehrsverbünden. So hat der RMV mitgeteilt, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Aktivitäten zur Personalgewinnung und Ausbildung, insbesondere auch im Bereich des Quereinstiegs, deutlich verstärkt haben. Auch wenn das Land keinen Zugriff auf den operativen Betrieb des ÖPNV und die Organisation der Verkehrsunternehmen hat, begrüßt es Verbesserungen und Kooperationen, die zu einer besseren Personalrekrutierung und Personalbindung führen, und steht hierzu im Austausch mit der Verkehrsbranche. Um innerhalb Hessens den Austausch zur Personalgewinnung zu fördern, ist das Thema Personalgewinnung und Personalbindung durch den Mobilitätsbeauftragten des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW) gemeinsam mit den Vertretern der hessischen Verkehrsverbünde Gegenstand eines Runden Tisches.

Frage 7 Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um Hessen als Standort für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen oder internationale Anbieter attraktiver zu machen?

Aufgrund seiner zentralen Lage im deutschen und europäischen Eisenbahnnetz und der damit verbundenen Zugänglichkeit zu einer Vielzahl der wichtigen Hauptstrecken ist Hessen als Standort für Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits per se sehr attraktiv. Allerdings operiert die Infrastruktur im Rhein-Main-Gebiet und insbesondere im Knoten Frankfurt derzeit an ihrer Kapazitätsgrenze, was zu einer hohen Anfälligkeit für Störungen und Verspätungen führt. Zur Attraktivitätssteigerung sind daher Ausbaumaßnahmen erforderlich, die von der Landesregierung insbesondere auf der Grundlage des Konzeptes Frankfurt RheinMain plus unterstützt und in Bezug auf Nahverkehrsmaßnahmen mitfinanziert werden.

Frage 8 Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über Bahnunternehmen, die in jüngerer Zeit Interesse an einem Ausbau ihrer Aktivitäten in Hessen signalisiert haben?

Im SPNV haben verschiedene Anbieter öffentlich Interesse am Einstieg in den hiesigen Markt bekundet, allerdings dies noch nicht näher konkretisiert. Zudem hat auch der derzeit wichtigste Wettbewerber der DB Fernverkehr AG angekündigt, zusätzliches Zugmaterial bestellen zu wollen und damit sein Angebot auszuweiten.

Zum SPNV liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Im Güterverkehr ist bereits eine Vielzahl von Unternehmen am Markt aktiv. Das Verkehrsangebot hängt hier stark von der gesamtwirtschaftlichen Lage ab und ist aufgrund des in weiten Teilen überregionalen Charakters des Schienengüterverkehrs nicht speziell auf Hessen begrenzt.

Frage 9 Wie setzt sich die Landesregierung gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Rahmenbedingungen im Fernverkehr und in der Fahrzeugzulassung so gestaltet werden, dass zusätzliche Anbieter besser zum Zuge kommen können?

Die Randbedingungen für den Fernverkehr beziehungsweise die Fahrzeugzulassung werden zunehmend maßgeblich durch europäisches Recht und entsprechende Regelwerke bestimmt. Die EU-Kommission teilt hierzu mit ihrer „Mitteilung an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr COM (2025) 903 final“ vom 5. November 2025 unter anderem mit, dass sie die Standardisierung von Genehmigungen derartiger Fahrzeuge fördern will, die für das gesamte EU-Netz gültig sind. Das entsprechende Vorgehen der EU wird durch die Hessische Landesregierung begrüßt und unterstützt.

Sofern es hinsichtlich der Rahmenbedingungen im Fernverkehr für neue Wettbewerber zu Markteintrittshürden im Bereich des Netzzugangs kommt, besteht für die Wettbewerber die Möglichkeit der Beschwerde bei der Bundesnetzagentur. Dieser Weg wurde von verschiedenen Wettbewerbern in der Vergangenheit bereits beschritten. Die Bundesnetzagentur entscheidet über entsprechende Beschwerden in eigener Zuständigkeit.

Frage 10 Welche kurz- und mittelfristigen Maßnahmen sieht die Landesregierung als notwendig an, um den Wettbewerb im Schienenverkehr in Hessen nachhaltig zu stärken?

Im Bereich des SPNV besteht aufgrund der Verankerung des Wettbewerbs im ÖPNVG und des vorhandenen Wettbewerbs aktuell keine Notwendigkeit für kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur nachhaltigen Stärkung des Wettbewerbs. Ebenso ist im Schienengüterverkehr ein umfangreicher und funktionierender Wettbewerb vorhanden. Im Übrigen wird auf die begrenzten Kapazitäten im Schienennetz (vergleiche Ausführungen in der Antwort zu Frage 1) und die Vorbemerkung verwiesen.

Wiesbaden, 19. Januar 2026

Kaweh Mansoori