

Brancheninitiative: Standardisierung der Fahrzeuge im SPNV

Effizienzpotenziale heben – Angebot verbessern

Mit derzeit über 13 Millionen Abonnenten ist das Deutschlandticket ein echter Verkaufsschlager. Dieser **gemeinsame verkehrspolitische Erfolg** von Bund, Ländern, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen belegt: Trotz mancher Unzulänglichkeiten sind Bus und Bahn so beliebt wie nie. Der **Schienepersonennahverkehr** (SPNV) spielt dabei eine **Schlüsselrolle**: Er ist das starke Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und verbindet Stadt und Land auf nachhaltige Weise. Dabei ist das Potenzial noch längst nicht ausgeschöpft: In den kommenden Jahren wird mit weiter steigenden Fahrgastzahlen gerechnet. Um dieser wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, ist es notwendig, das **bestehende Angebot** für die Menschen spürbar zu **verbessern**. Die Kapazitäten im SPNV müssen gezielt ausgebaut, die Takte verdichtet werden. Dies gelingt mit einer **belastbaren Schieneninfrastruktur** und einer **modernen Fahrzeugflotte**.

Ein leistungsfähiger Nahverkehr auf der Schiene erfordert das Engagement vieler Akteure. Der Bund muss neben Investitionen in seine Infrastruktur auch die Regionalisierungsmittel aufstocken, um die Länder in die Lage zu versetzen, das Angebot flächendeckend zu verbessern. Gleichzeitig müssen Länder, Aufgabenträger und SPNV-Branche sicherstellen, dass die öffentlichen Mittel effizient und effektiv eingesetzt werden, um den größtmöglichen Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger zu erzielen. Entscheidend ist daher die Frage: **Wie können die vorhandenen Ressourcen besser genutzt werden, um zusätzliche Spielräume für das Angebot zu schaffen?**

Ein **erheblicher Kostenfaktor** im SPNV ist die **Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge**. Unterschiedliche regionale Anforderungen verhindern jedoch größere Fahrzeugserien, erhöhen die Beschaffungskosten und verlängern die Lieferzeiten; Skaleneffekte bleiben ungenutzt. Sie führen außerdem dazu, dass die Lebensdauer der Fahrzeuge oft nicht voll ausgeschöpft werden kann. Denn je größer die Unterschiede zwischen den Fahrzeugen, desto aufwändiger ist ihr Re-Design – also ihre optische und technische Modernisierung. **Fehlende Standardisierung und unflexible Fahrzeuganforderungen erschweren und verteuern** deshalb den Weiterbetrieb der Fahrzeuge nach dem ersten Verkehrsvertrag an anderen Einsatzorten in Deutschland.

Um diese Herausforderungen anzugehen, haben die verschiedenen Akteure der SPNV-Branche – darunter Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Hersteller, Gewerkschaften, Leasingunternehmen und Bahnverbände eine lösungsorientierte Initiative ins Leben gerufen.

Gemeinsam haben wir **konkrete Handlungsansätze** entwickelt, um die **Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen effizienter und kostengünstiger** zu gestalten.

Jetzt gehen **27 Aufgabenträger** voran: Mit der Selbstverpflichtung vom 22. September 2025 übertragen wir **Empfehlungen der Brancheninitiative in die Praxis** und setzen ein klares Signal für eine zukunftsfähige Beschaffung.

Davon ermutigt werden wir den begonnenen Dialog gemeinsam fortführen, den Unterstützerkreis erweitern und weitere Maßnahmen zur Effizienzsteigerung in der Beschaffung neuer SPNV-Fahrzeuge in Deutschland entwickeln. Mehr Effizienz, mehr Zusammenarbeit, ein besseres Angebot für die Fahrgäste – wir gestalten die Mobilität von morgen.

September 2025



Anlage

Charta der Aufgabenträger

September 2025

Wir Aufgabenträger bestellen und organisieren den Schienenpersonennahverkehr in den Regionen und tragen eine zentrale Verantwortung für die Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge und die Gestaltung effizienter Vergabeverfahren. Unser Bestreben ist es, die öffentlichen Mittel so wirkungsvoll wie möglich einzusetzen, um ein leistungsfähiges und attraktives Angebot im SPNV zu gewährleisten. Deshalb werden wir ab sofort bei künftigen Vergabeverfahren mit folgenden konkreten Maßnahmen gezielt Effizienzpotenziale bei der Fahrzeugbeschaffung heben. Damit leisten wir einen Beitrag zur Weiterentwicklung des Angebots für die Bürgerinnen und Bürger.

Bestellungen mit höheren Stückzahlen versetzen die Fahrzeughersteller in die Lage, attraktivere Konditionen anzubieten und vereinfachen die Instandhaltung. Künftig werden wir Verkehrsverträge so gestalten, dass der Einsatz von Neufahrzeugen eine Mindestbeschaffung von 15 Fahrzeuge vorsieht. Aufgabenträger, die selbst oder indirekt Fahrzeuge beschaffen, werden die Branche frühzeitig über geplante Bestellungen und die gewünschte Fahrzeuggestaltung informieren. Diese Transparenz ermöglicht es anderen Marktakteuren, sich einer größeren Serie anzuschließen und auf diese Weise gemeinsam von den Skaleneffekten zu profitieren.

Wir verpflichten uns

... die Fahrzeuglängen und die Kapazitätsvorgaben zu bündeln:

Die Vorgaben zu den Sitzplatzkapazitäten sollen sich in ein Raster fixierter Fahrzeuglängen einfügen. Dabei sind weitere Parameter wie Anzahl Toiletten, Sitzteiler und freie Flächen für Rollstühle, Fahrräder etc. zu berücksichtigen. Es erfolgt vor Festlegung der Kapazitäten eine Marktsondierung, so dass die Kapazitätsvorgaben dann während des Vergabeverfahrens nicht mehr verändert werden. Für den Standard werden zukünftig seitens der Aufgabenträger folgende Fahrzeuglängen, auch in Würdigung der Bahnsteiglängen unterstellt:

Rastersysteme:

Doppelstöckig	80m / 106m / 132m/ 158m (für alle +3/-3m)
Einstöckig	70m (+0/-3m) / 88m (+2/-4m) / 106m (+4/-2m)
Kleine Kapazitäten	28m / 50m / 60m (für alle +0/-5m)

* Die Klammerwerte stellen zulässige Abweichungen aus heutiger Sicht dar, die zukünftig reduziert/wegfallen sollen.

... die Anzahl der Türen zu harmonisieren:

Das Verhältnis zwischen der Anzahl der der Türen und der Gesamtkapazität des Fahrzeuges – das sogenannte Türspurverhältnis- wird in drei Varianten zusammengefasst. Bezugsgröße ist bei der Kategorie S-Bahn die Gesamtplatzkapazität (Sitzplätze + 4 Stehplätze/m²) und bei den Kategorien Regionalverkehr die Sitzplatzkapazität. Die genaue Position der Türpositionen im Zug wird nicht definiert, weil davon ausgegangen wird, dass dies durch Hersteller / Verkehrsunternehmen sinnvoll gestaltet wird.

S-Bahnen	1 Türspur je 30-35 Gesamtplätze*
Single-Deck Regionalverkehre mit Schwerpunkt Ballungsraum	1 Türspur je 17-20 Sitzplätze
Single-Deck Regionalverkehre mit Schwerpunkt ländlicher Raum	1 Türspur je 30 Sitzplätze
Triebzüge mit Anteilen von Doppelstockwagen haben je Wagenkasten und Seite 4 oder 6 Türspüren, im Hochgeschwindigkeitsverkehr je Seite 2 Türspüren.	

* entspricht ca. 10 Sitzplätzen

Als Türspur gilt eine Breite von 650 bis 700 mm (600 mm bei der Türbreite von 1800 mm), im Hochgeschwindigkeitsverkehr bis 1300 mm (lichte Türweite).

Der Aufwand für die Zulassung der Fahrzeuge wird dadurch deutlich reduziert, weil die Wagenkästen seltener umkonstruiert werden müssen.

... die Türbreiten zu vereinheitlichen:

Die Türbreiten werden auf ausschließlich zwei zulässige Maße standardisiert: 1.300 mm und 1.800 mm lichte Türbreite, wobei eine Erhöhung von 1.300 mm auf 1.400 mm angestrebt ist. In späteren Vergabeverfahren sollen dann nur noch diese Maße gelten. Auf diese Weise werden die Zulassungsverfahren deutlich vereinfacht.

... die Vorgaben zum barrierefreien WC vereinheitlichen:

Es soll eine einzige verbindliche Vorgabe auf Basis der europäischen Norm TSI-PRM geben. Da diese Norm jedoch noch nicht den bundesweiten Forderungen der Behindertenverbände entspricht, wird der BSN gemeinsam mit dem Bundesverband für Körper- und mehrfachbehinderte Menschen einen deutschlandweit weiterentwickelten einheitlichen Standard definieren. Dieser neue Standard wird ab diesem Zeitpunkt einheitlich in Vergabeverfahren angewandt. Die Positionierung der Toiletten in jeweiligen Wagenkästen obliegt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen/Hersteller und wird daher nicht von den Aufgabenträgern vorgegeben.

Alle Maßnahmen, die nicht als „spätere Vergabeverfahren“ gekennzeichnet sind, setzen wir ab sofort bei künftigen Vergabeverfahren mit Neufahrzeugen um.

Unterzeichnende Aufgabenträger:



Für den Bundesverband SchienenNahverkehr e.V.:

Jan Görnemann

Sprecher der Geschäftsführung

Thomas Prechtl

Präsident