

Offensive für Zuverlässigkeit und Wachstum im Schienenverkehr

Eine zuverlässige Eisenbahn ist für viele Menschen **auf ihrem täglichen Arbeitsweg oder bei privaten Reisen** essenziell. Sie müssen sich darauf verlassen können, dass **Züge (pünktlich) fahren, Anschlüsse gehalten werden und Informationen stimmen**. Dieses Vertrauen ist verloren gegangen: Wer mit der Eisenbahn unterwegs ist, erlebt **Verspätungen und Ausfälle**. Die Schiene ist in vielen Bereichen kollabiert. Im Regionalverkehr verlaufen aktuell im Bundesdurchschnitt unter 90 % der Fahrten wie geplant (dabei liegen einzelne Strecken wie im Mittelrheintal unter 50 %), im Fernverkehr sind es 54 %.

Dabei ist die Eisenbahn auch mit Blick auf die Erreichung der Klimaschutzziele ein System mit viel Potential: Laut der aktuellen Verkehrsprognose 2040 wird der **Schienenpersonenverkehr bis 2040 um 60 Prozent wachsen**, der Schienengüterverkehr um 35 %. Allerdings fehlt für das Wachstum der Raum – im wörtlichen wie im übertragenen Sinn. Das deutsche Bahnnetz braucht Zuverlässigkeit, eine Auflösung von Engpässen und mehr **Kapazität auf der Schiene**, um Vertrauen zurückzugewinnen und die Nachfrage zu befriedigen.

Pünktlich werden – Vertrauen zurückgewinnen: Damit die Bürger wieder Vertrauen in das System Bahn gewinnen, sind kurzfristig mit Blick auf die aktuelle Legislatur Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit nötig. Die nachfolgenden Punkte 1-6 dienen einem sehr schnellen Herstellen von Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Vertrauensbildung, die weiteren Punkte müssen in den nächsten 4 Jahren umgesetzt sein und beginnen Wirkung zu entfalten.

Bürokratieabbau und Kapazitätssteigerung – Viel mehr erreichen mit dem eingesetzten Geld: Die Umsetzung selbst von kleineren Projekten im Eisenbahnbereich dauert mittlerweile Jahrzehnte und wird immer teurer. Damit die Eisenbahn die o. g. Ziele erfüllen kann, muss hier vieles deutlich **schneller** gehen und **finanziell günstiger** werden

Daher empfehlen der **Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN)** sowie der Verband der Wettbewerbsbahnen im Schienenpersonenverkehr, mofair, dem BMV für die neue Eisenbahnstrategie, eine **Offensive für Zuverlässigkeit und Wachstum im Schienenverkehr** zu starten. Aus unserer Sicht sind dabei folgende Themen zentral:

1. Mehr Pünktlichkeit und Kundenfreundlichkeit durch nachhaltige Fahrpläne

Nur durch die kluge Kombination von planbaren, transparenten und auf den Betrieb abgestimmte Saniierungsmaßnahmen mit guten Baufahrplänen kann das Vertrauen der Fahrgäste zurückgewonnen werden. Die DB InfraGo muss weg vom „Bau-Firma“ und hin zu einer Firma, die das „Bauen & Fahren“ klug miteinander verbindet. Daher sollte das Bestandsnetz gestuft korridorsaniert, standardisierte Sperrzeiten eingeführt und kluge Maßnahmen zur Baufahrplanerstellung und -kommunikation etabliert werden. Die Korridorsanierungen sind dabei eng mit den Zugangsberechtigten abzustimmen und an die jeweiligen regionalen Besonderheiten anzupassen. Auf Streckenabschnitten, die lt. Aussage der

InfraGO überlastet sind, ist eine effizientere Kapazitätsbewirtschaftung vorzunehmen. Vorbild können hierbei die Eisenbahnsysteme unserer europäischen Nachbarländer sein, in denen eine noch höhere Netzauslastung bei zugleich deutlich besserer Betriebsqualität vorliegt.

2. Mehr Pünktlichkeit und Betriebsstabilität im Netz durch gezielte Zugsteuerung

Ausfälle und Verspätungen entstehen nicht nur durch Mängel an der Infrastruktur oder den Fahrzeugen, sondern auch durch eine tagtäglich ineffiziente Steuerung des Zugbetriebs (Disposition). Mit transparenten und Reisenden-freundlichen Regeln bei der Disposition von Zügen kann der laufende Betrieb in der Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger verbessert werden. Im **SchienePersonenNahVerkehr** (SPNV) sind die meisten Personen unterwegs, deswegen sollte die Politik bei der Pünktlichkeit nicht nur auf den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), sondern auch auf den SPNV fokussieren.

3. Echte Leistungskontrolle durch ein vorausschauendes KPI-System

Trotz Rekordinvestitionen stagniert das Netz und die Qualität auf ihm – auch aufgrund fehlender Ziele. Der Bund braucht eine wirksame Steuerung, beispielsweise durch Zustandsnoten und fahrgastbezogene Kriterien als zentrale KPIs, konkrete Mengenziele, zielbasierte Mittelvergabe und öffentliche Wirkungskontrolle. Die Umsetzung dieser Maßnahmen sollte durch eine weitere Entflechtung des Infrastrukturbetreibers erfolgen, sodass sich Transparenz und Einfluss des Bundes auf das Netz wirksam erhöhen lassen. Nur so wird aus Geld auch Fortschritt.

4. Mehr Schiene durch ein attraktives Marktmodell für Betreiber und Fahrgäste

Das Niveau der Infrastrukturentgelte in den 3 großen Marktsegmenten Güter-, Fern- und Nahverkehr basiert mit Fortschreibungen immer noch auf der Tragfähigkeit der DB-Aktivitäten nach der Bahnreform. Eine nachhaltige attraktive Schienennutzung im intermodalen Wettbewerb braucht eine neue Justierung der Infrastrukturentgelte. Die Schienenmaut ist deutlich abzusenken, die preistreibenden Effekte der bisher erfolgten Infrastrukturfinanzierung über Eigenkapitalerhöhungen – welche unverzüglich einzustellen ist – sind auszugleichen.

Ein großer Schritt für die Fahrgäste war die Einführung des Deutschlandtickets. Diese bahnbrechende Entscheidung für die Fahrgäste im SPNV ist auszubauen, auch durch Verzicht auf überholte weitere Sparmodelle (Sozialtickets etc.) sowie durch den Abbau kleinteiliger Tariforganisationen und die Beteiligung der Fahrgäste, Bund und Länder an den Kostenentwicklungen. Die jährlichen Diskussionen über die Finanzierung des Tickets zwischen Bund und Ländern sind zugunsten einer Langfristlösung einzustellen, nur so lassen sich zuverlässig Fahrgäste für den Umstieg auf das Deutschlandticket gewinnen.

5. Mehr Effizienz durch eine stärkere organisatorische Entflechtung

Die DB InfraGO ist strukturell, finanziell und personell in den DB-Konzern integriert. Das hemmt ihre Unabhängigkeit. Auch Branchenvertreter von EVU und SPNV-AT sind bislang nicht in den Aufsichtsgremien vertreten. Der Einsatz der vorhandenen Finanzen in der Mittelfristplanung erfolgt ohne Brancheneinbindung. Die EVU-Aktivitäten des DB-Konzerns profitieren von der großen Staatsnähe der Schieneninfrastruktur. Zukünftig muss durch eine organisatorische Entflechtung die stärkere Unabhängigkeit und Eigenständigkeit der DB InfraGO vom DB-Konzern sichergestellt sein. Die DB InfraGO darf auch nicht aus dem Finanzressort der DB geführt werden, weil so der Renditedruck auf die Infrastruktur und die Intransparenz der Finanzflüsse nicht beseitigt werden. Der Entflechtungsauftrag muss parallel zur Bestellung des neuen Bahnchefs initiiert werden, damit die DB InfraGO als Systemintegrator für die gesamte Bahnbranche entwickelt wird. Die Branche erwartet eine angemessene Beteiligung an dem Prozess. Um schlagkräftiger zu werden, müssen auch innerhalb der DB InfraGO die Vorstandsressorts für das Bauen reduziert werden.

6. Mehr Kapazität und Zukunftsfähigkeit durch die Digitale Schiene

Die schleppende Digitalisierung führt zu Störungen, Verspätungen und verhindert Wachstum im Schienenverkehr. Auf Basis einer von DB InfraGO, Branche (EVU, SPNV-AT und Bahnbauindustrie) und BMV gemeinsam erarbeiteten Digitalisierungsstrategie für das gesamte bundeseigene Schienennetz, welche insbesondere je Strecke die eingesetzte Technologie, den Migrationspfad und den Umsetzungszeitpunkt festlegt, sind zeitnah durch den Bund Entscheidungen zur Finanzierung und zur rechtlichen Umsetzung zu treffen. Dieser verbindliche Digitalisierungsplan schafft mit realistischen und verbindlichen Zielen die Grundlage für Ablösung der massenhaft vorhandenen Museumstechnik und einen stabilen Eisenbahnbetrieb. Für die Umsetzung der mit ETCS auszurüstenden Strecken bedarf es der schnellen Errichtung der ETCS-Koordinierungsstelle gem. BMV-Entwurf. Die im Entwurf vorliegende Förderrichtlinie zur Unterstützung der Umrüstung von Bestandsfahrzeugen auf ETCS muss zeitnah fertiggestellt werden, um die in den Haushalt eingestellten Mittel zur Digitalisierung der Schiene zielgerichtet ausgeben zu können und einen Verfall von Haushaltsmitteln zu verhindern.

7. Mehr Umsetzung durch stetigen Finanzfluss

Die Modernisierung der Schieneninfrastruktur ist – abgesehen von der hohen Schienenmaut – ohne massive staatliche Zuschüsse von über 90 % nicht möglich. Gewaltige vorhandene Schulden können nicht getilgt werden, neue und zusätzliche belasten wie Eigenkapitalerhöhungen das Verkehrsangebot. Die Finanzierungsarchitektur der Schieneninfrastruktur ist kompliziert und zu oft ohne erforderliche Langfristigkeit, wodurch sich Projekte verzögern. Ein verlässlicher Finanzfluss mit mehrjähriger Mittelbindung, klaren Zielvorgaben und wirksamer Kontrolle ist entscheidend, um Sanierung, Digitalisierung und Ausbau effizient umzusetzen.

8. Schnellere Umsetzung durch Bürokratieabbau

Langwierige Planungsverfahren, aufwändige und wiederholende Wirtschaftlichkeitsberechnungen und mannigfaltige Prüfungen hemmen den Bau, die Elektrifizierung und die Digitalisierung von Schienenwegen. Durch weniger verpflichtende Plangenehmigungen und Prüfungen sowie gebündelte Wirtschaftlichkeitsnachweise kann die Schiene schneller wieder leistungsfähig werden. Die Organisation der DB InfraGO muss dabei verschlankt und die internen Prozesse müssen beschleunigt und zielorientiert ausgeprägt werden. Auch Prüfungen und Prüfungszeiträume beim Eisenbahnbundesamt und anderen Behörden müssen drastisch reduziert werden. Änderungen bei Organisation, formalen Anforderungen und Projektzeit ermöglichen dann auch deutliche Kostenreduktionen.

9. Weniger Umsteigechaos durch leistungsstarke Knoten

Viele Verspätungen werden in den mittleren und großen Knoten eingefahren. Eine Sanierung der Strecken entfaltet nur dann ihre Wirkung, wenn auch die Bahnhöfe bzw. Knoten mitbedacht werden; dies betrifft auch die Digitalisierungsmaßnahmen. Die eisenbahnbetriebliche Leistungsfähigkeit der Knoten muss gesteigert und die Containerlogik auch für die Sanierung von Knoten angewandt werden.

10. Mehr Wachstum durch gezielten Aus- und Neubau

Die Korridorsanierungen unter konsequenter Verwendung der neuen Streckenlayouts helfen bei der Reduktion von Störungen und schaffen Resilienz im Netz. Zusätzliche Kapazitätsmaßnahmen bei Strecken, Knoten und Serviceeinrichtungen reduzieren die zahlreich bestehenden Engpässe. Deren Auflösung und die Entmischung von schnellen und langsamen Verkehren ist durch die konsequente Umsetzung der Etappen des Deutschlandtakts möglich.