

Jutta Paulus

Mitglied des Europäischen Parlaments



Dr. Anton Hofreiter

Mitglied des Deutschen Bundestages



Matthias Gastel

Mitglied des Deutschen Bundestages



Dr. Markus Büchler

Mitglied des Bayerischen Landtages



„Pünktlich wie die Eisenbahn!“ – Perspektiven für einen Fahrplan aus der Bahnkrise in Deutschland

Thesepapier zur Podiumsdiskussion am 9.11.2024 im Bayerischen Landtag

„Pünktlich wie die Eisenbahn!“ war früher ein geflügeltes Wort, heute eher ein schlechter Scherz. Spätestens die peinliche Unzuverlässigkeit vieler Züge der Deutschen Bahn während der Fußball-Europameisterschaft hat aufgezeigt, wie tief die Bahn in Deutschland in der Krise steckt.

Wie kann Bahnfahren in Deutschland wieder zuverlässig, komfortabel und pünktlich werden? Wie wird die marode Infrastruktur saniert, modernisiert und ausgebaut? Wie entsteht ein attraktives europäisches Fernverkehrs- und Nachtzugnetz? Wie stemmt der Schienenpersonennahverkehr der Bundesländer die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen?

Zu einer Perspektive für eine leistungsfähige Bahn von morgen haben grüne Verkehrs- und Bahn-Experten dieses Papier zusammengestellt.

Matthias Gastel, MdB

Der Bund braucht eine Strategie

Der Bund braucht endlich eine Strategie, wo er in der Schienenverkehrspolitik eigentlich irgendwann ankommen will. Er muss sich klare Ziele setzen, die er gemeinsam mit den Akteuren des Sektors erreichen will. Neben festen Verlagerungszielen im Schienengüter- wie im Personenverkehr müssen sämtliche Großstädte Deutschlands an den Fernverkehr angebunden und alle Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar werden.

Die Leitstrategie ist der Deutschlandtakt. Er steht seit vier Legislaturperioden in den Koalitionsverträgen unterschiedlicher Regierungen – jetzt muss dieser Zug endlich losfahren und im Zeitplan ankommen. Dafür ist es geboten, Ziele und Strategie der Bahnpolitik gesetzlich zu verankern und damit verbindlich zu machen. Der Deutschlandtakt stellt sicher, dass große wie kleine Bahnprojekte im Netz gemeinsam funktionieren. Der grundgesetzliche Gemeinwohlauftrag muss nach 25 Jahren endlich gesetzlich ausbuchstabiert werden.

Bei den wichtigen Erweiterungsprojekten geht es oft nur schleppend voran. Ein entscheidender Faktor ist dabei der große Widerstand – auch aus der Bundespolitik. Oftmals werden wichtige Bahnprojekte von politischen Parteien aufgehalten oder verzögert. Stattdessen brauchen wir einen Schienenkonsens wie in der Schweiz, um die Projekte angehen zu können.

Finanzierung sichern

Ohne Finanzierung ist jede Bahnstrategie wertlos. Der Fokus muss in den nächsten Jahren darin liegen, das Netz zu sanieren und zu modernisieren, den Eisenbahnbetrieb zu stabilisieren und die Planung kommender Aus- und Neubaumaßnahmen fertigzustellen. Die Schieneninfrastruktur braucht eine gesicherte Finanzierung, die zu jedem Zeitpunkt über mindestens sechs Jahre abgesichert ist. Das schafft Planungssicherheit und senkt Baukosten.

Das Bestandsnetz muss über eine reformierte und sich stetig fortschreibende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV InfraGO) ausreichend finanziert werden. Für die Erweiterung der Infrastruktur, Elektrifizierungsmaßnahmen sowie die Digitalisierung muss es einen neuen zweiten Finanzierungsweg geben. Wir schlagen vor, dass sich Deutschland dabei am Finanzierungsmodell der Schiene in Österreich orientiert, wo Investitionskosten langfristig auf die nutzenden Generationen verteilt sind.

Freude am Bahnfahren wieder ermöglichen

Die Pünktlichkeit von DB Fernverkehr liegt aktuell bei 64 Prozent, von DB Cargo bei 65 Prozent. Das ist inakzeptabel. Wenn Bahnreise und Transport immer mehr zum Abenteuer werden, verschreckt das die Kund*innen. Und es wird immer schwerer zu erklären, dass es sich lohnt, in den Schienenverkehr zu investieren. Eine Voraussetzung ist eine bessere Infrastruktur, aber auch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG müssen ihre Hausaufgaben erledigen. Beispielsweise gehört dazu eine bessere Wartung der Züge und damit auch eine pünktlichere Bereitstellung. Nicht alle Verspätungen sind von der Infrastruktur verschuldet.

Es ist ein schweres Versäumnis, dass Sauberkeit und Sicherheit in und rund um Bahnhöfe und unterwegs in den Zügen als „Nice to have“ betrachtet werden. Ein ungenügendes Sicherheitsgefühl ist ein wesentlicher Grund, dass Menschen nur ungern die Bahn nutzen und sich gerade an Bahnhöfen nicht aufhalten wollen. Wir haben uns in Deutschland an diesen Umstand fast schon gewöhnt, aber eigentlich ist er skandalös, weil er die Potentiale des Bahnfahrens erheblich schwächt. Daher muss hier ein Hauptaugenmerk liegen. Viel zu lange hat die Bahnpolitik diesen Punkt hintangestellt. Gleiches gilt für komfortable und vielseitige Gestaltung von Wagen und eine hochwertige Bordgastronomie. Die Deutsche Bahn ist hier seit vielen Jahren nur mittelmäßig.

Jutta Paulus, MdEP

Europas Schienen müssen zusammenwachsen. Investitionen in die Schiene sind Investitionen in Europas Zukunft, von denen alle profitieren.

Die gesamte Transportstrecke muss verlässlich, reibungslos und qualitativ hochwertig sein. Dafür muss das Silo-Denken aufhören und das Schienennetz europäisch gedacht werden. Auch entlegene und strukturschwache Regionen müssen vom Bahnnetz profitieren und bestmöglich angebunden werden.

Züge sollen allen Menschen unabhängig von ihren körperlichen Fähigkeiten nachhaltige Mobilität bieten. Menschen mit eingeschränkter Mobilität müssen das Schienennetz gleichermaßen und ohne komplizierte Vorbereitung grenzüberschreitend nutzen können. Barrierefreier Zugang zu Zügen und Bahnhöfen muss überall und jederzeit

möglich sein. Auch die Mitnahme von Fahrrädern muss selbstverständlich in allen Zügen Standard sein.

Es braucht mehr konkrete Maßnahmen zur Unterstützung einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene, insbesondere im Hinblick auf die Beseitigung von Finanzierungslücken und von finanziellen Hindernissen für die Nutzung der Schiene. Europa muss in Projekte investieren, die dem gesamten Schienennetz zugutekommen.

Das Buchungssystem für Fahrkarten muss an die Lebenswirklichkeit der Menschen angepasst werden. Grenzüberschreitende Gegebenheiten erfordern grenzüberschreitende Lösungen und einen durchgängigen Schutz der Fahrgastrechte.

Die Grenzen im Kopf müssen überwunden werden. Eisenbahnverbindungen sollten nicht durch regionale, nationale oder technische Hindernisse verkompliziert oder aufgehalten werden. Grenzüberschreitende Gegebenheiten erfordern grenzüberschreitende Lösungen in Bezug auf das Buchungssystem sowie hinsichtlich der rechtlichen und institutionellen Verantwortung, z. B. bei der Gewährleistung des Schutzes der Fahrgastrechte beim Kauf mehrerer Fahrkarten für eine Reise bei verschiedenen, auch grenzüberschreitenden Betreibern.

Zugfahrkarten müssen erschwinglich sein, auch unter einer besseren Einbeziehung des Verursacherprinzips in die europäische Verkehrspolitik. Die Bahn muss europaweit zum erschwinglichsten Verkehrsträger werden.

Keine Verkehrsform ist so energieeffizient und nachhaltig beim Transport vieler Passagier*innen wie die Bahn. Trotzdem gibt es nicht nachvollziehbare Unterschiede bei der Besteuerung und bei Ticketpreisen. Klimaschädliche Ausnahmen bei der Kerosinsteuer für den Luftverkehr, Mehrwertsteuerbefreiungen für Flugtickets und versteckte Fördermittel für die Luftfahrt müssen auf den Prüfstand. Die systematische Benachteiligung der Schiene muss ein Ende haben.

Europa kann mit der flächendeckenden Umstellung auf einen umweltfreundlichen Schienenverkehr die Dekarbonisierung der Mobilität entscheidend voranbringen. Die Bahn muss zu einer echten Alternative zum Auto, Flugzeug oder LKW werden. Die Vorteile der Schiene für den Langstreckenverkehr müssen für den Güterverkehr genutzt und der Schwerpunkt auf die Bereitstellung multimodaler Terminals gelegt werden. Im Personenverkehr ist insbesondere ein attraktives Netz aus Nachtzugverbindungen wichtig für die europäische Mobilitätswende. Eine Reise im Nachtzug kann gut einen innereuropäischen Flug ersetzen. Der Ausbau eines europäischen Nachtzugnetzes muss stärker gefördert werden.

Europa muss wieder verbunden werden. Viele grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen sind in den letzten Jahrzehnten aufgegeben oder abgebaut worden. Diese Lücken müssen wieder geschlossen werden, um der grenzüberschreitenden Lebensrealität der Menschen in Grenzregionen gerecht zu werden.

Dr. Anton Hofreiter, MdB

Europäische Finanzierung von Eisenbahn-Infrastruktur: Für einen neuen EU-Eisenbahn-Fonds mit 200 Mrd. Euro

Die Finanzierung von Eisenbahnprojekten in Europa erfolgt durch verschiedene Programme und Fonds. Ein zentrales Instrument ist der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), der insbesondere in weniger entwickelten Regionen zur Verbesserung von Verkehrsinfrastrukturen beiträgt. Darüber hinaus spielt die Connecting Europe Facility (CEF) eine Schlüsselrolle, indem sie grenzüberschreitende Projekte fördert, die zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums beitragen. Mit einem Budget von über 30 Milliarden Euro bis 2027 zielt der CEF darauf ab, die europäische Infrastruktur zu modernisieren und den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu unterstützen. Hinzu kommt der Green Deal der EU, der eine umfassende Strategie zur Reduzierung von CO₂-Emissionen und zur Förderung nachhaltiger Verkehrslösungen umfasst. Im Rahmen dieses Deals sollen bis 2030 mindestens 30% der EU-Haushaltsmittel in nachhaltige Mobilitätsprojekte fließen. Hierbei stehen insbesondere Investitionen in die Elektrifizierung von Bahnstrecken, den Ausbau von Hochgeschwindigkeitsverbindungen und die Modernisierung im Fokus.

Doch das reicht nicht, denn Europa braucht massive Investitionen, nicht zuletzt für die Eisenbahnen. Mario Draghi hat in seinem Strategiepapier zur Wettbewerbsfähigkeit Europas eine jährliche Summe von bis zu 800 Mrd. Euro genannt, finanziert aus verschiedenen Quellen. Mein Vorschlag ist, dass die EU einen Europäischen Eisenbahnfonds in Höhe von 200 Mrd. EUR auflegt, der mit Eurobonds finanziert wird. Die Mittel sollen sowohl für die Eisenbahnstrecken des transeuropäischen Kernnetzes (TEN-V) wie auch für grenzübergreifende Lückenschlüsse auf kleinen Relationen und für die Digitalisierung eingesetzt werden können. Letztlich ist die europäische Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur nicht nur eine Frage der Mobilität, sondern auch der Zukunftsfähigkeit des Kontinents.

Standardisierte Genehmigungen für den Schienenwegebau: Schneller zum Baurecht durch einheitliche Verfahren

Eine zentrale Herausforderung für den Bahnausbau ist die Genehmigung von Bauprojekten. Die Verfahren sind oft komplex und langwierig. Die Einführung standardisierter Genehmigungen für den Schienenwegebau kann nicht nur den administrativen Aufwand reduzieren, sondern auch eine zügigere Umsetzung von Infrastrukturprojekten ermöglichen.

Ein wesentlicher Vorteil standardisierter Genehmigungen ist die Vereinheitlichung der Anforderungen. Durch klare Richtlinien und vorgegebene Prozessschritte wird der Genehmigungsablauf transparenter. Alle Beteiligten können sich auf vordefinierte Standards berufen, was die Planung erheblich erleichtert. Zudem können Genehmigungsbehörden besser geschult werden, da sie sich auf die Anwendung einheitlicher Standards konzentrieren können. Die Integration von Umwelt- und Sicherheitsstandards in standardisierte Genehmigungen ist ein weiterer wichtiger Aspekt. Ein Weg kann auch sein, Umweltstandards in die Richtlinien zu überführen. Dadurch ist keine Einzelfallprüfung mehr notwendig, sondern die Genehmigung kann von der Einhaltung der Umweltstandards ausgehen.

Die Standardisierung von Genehmigungen im Schienenwegebau bietet ein großes Potential zur Effizienzsteigerung und letztlich zur Reduzierung von Bauzeiten. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Planungsbehörden, Umweltexpert*innen und der Industrie kann dazu beitragen, Lösungen zu finden, die sowohl den Anforderungen an eine moderne Verkehrsinfrastruktur als auch den Bedürfnissen von Umwelt und Gesellschaft gerecht werden. Dadurch kann der Schienenverkehr als nachhaltige Alternative im Verkehrssystem der Zukunft weiter gestärkt werden.

Serielles Bauen für die Eisenbahn-Infrastruktur: Effizienz für die Zukunft des Schienenverkehrs

In den letzten Jahren hat das Konzept des seriellen Bauens zunehmend an Relevanz gewonnen, insbesondere im Bereich der Infrastrukturentwicklung. Beim seriellen Bauen werden standardisierte Elemente eingesetzt, um den Bauprozess zu beschleunigen, Kosten zu senken und die Qualität zu erhöhen. Für die Eisenbahn-Infrastruktur kann dieses Konzept entscheidende Vorteile bieten.

Serielles Bauen umfasst die Entwicklung und den Einsatz vorgefertigter Bauteile, die in industriellen Fertigungsstätten hergestellt werden. Diese Bauteile werden dann zur Baustelle transportiert und dort montiert. Durch den Einsatz dieser vorgefertigten Komponenten können Bauzeiten erheblich verkürzt, Baustellen effizienter organisiert

und die Bauqualität verbessert werden. Vorteile bei Bau von Eisenbahn-Infrastruktur sind Zeitersparnis, Kostenreduktion und Qualitätssicherung. Durch den Einsatz von vorgefertigten Elementen lässt sich der Bauprozess erheblich komprimieren. Heute schon werden Komponenten wie Brückenteile, Bahnhofstrukturen oder auch Weichen im Werk gefertigt und können dann schnell und einfach vor Ort montiert werden. Besonders beim Ersatzneubau von Brücken bietet die serielle Fertigung viele Vorteile.

Serielles Bauen ermöglicht auch eine bessere Kostenkontrolle. Die standardisierte Produktion führt zu Einsparungen in der Beschaffung und einer Minimierung von Materialverschwendung. Zudem können durch die verkürzte Bauzeit auch Kosten für Baustellenbetrieb und -management reduziert werden. Die Herstellung vorgefertigter Elemente in kontrollierten Umgebungen sorgt für eine gleichbleibend hohe Qualität. Dies kann die Lebensdauer der Infrastrukturelemente erhöhen und Wartungsintervalle. Fortschritte in der Bau- und Fertigungstechnik und deren zügige Umsetzung in Planung und Bau können uns helfen, die Bahninfrastruktur günstiger und schneller fit zu machen für einen besseren Schienenverkehr.

Dr. Markus Büchler, MdL

Auskömmliche Regionalisierungsmittel für günstige Tickets UND Ausweitung des Angebots

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind seit der Bahnreform die Bundesländer zuständig. Dafür erhalten Sie einen finanziellen Ausgleich vom Bund. Dieser finanzielle Ausgleich, genannt Regionalisierungsmittel, muss endlich, wie im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vorgesehen, deutlich angehoben werden. Mit mehr Regionalisierungsmitteln können die enormen Kostensteigerungen im SPNV, aber auch die von Fahrgästen geforderte Angebotsausweitung finanziert werden.

13 Millionen Abonent*innen zeigen: Das Deutschlandticket ist ein großer Erfolg. Die Fahrgastzahlen steigen. Damit wird ein wichtiger Schritt in der Verkehrswende erreicht, das Klima geschützt, und die Straßen werden entlastet. Damit das Deutschlandticket seine volle Wirkung entfalten kann, müssen die Diskussionen um Finanzierung und Fortbestehen aufhören. Vielmehr muss das Ticket weiter ausgestaltet und dauerhaft finanziert werden. Wir wollen Verlässlichkeit für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, vor allem aber auch für die Kund*innen.

Der Preisoffensive muss eine Angebotsoffensive folgen. Öffentliche Verkehrsmittel müssen in ganz Bayern flächendeckend mindestens einen Stundentakt anbieten. Die

Nutzung muss einfach, komfortabel und zuverlässig sein. Dazu braucht es im ganzen Land eine starke Schiene als Rückgrat in leistungsfähigen Verkehrsverbänden, in Verbindung mit guten ergänzenden Bus- und Bedarfsangeboten. Erst dann werden sich noch mehr Menschen für Bus & Bahn oder eine Kombination aus Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln entscheiden.

Nebenstrecken: Modernisieren und ausbauen für eine starke Bahn im ganzen Land

In den Finanzierungsinstrumenten für die Bahn (Bundesschienenwegeausbaugesetz BSWAG und die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen LuFV) spielt der SPNV nur eine untergeordnete Rolle. Sanierung, Modernisierung und Ausbau der Nebenstrecken muss höhere Priorität und mehr Mittel bekommen. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm ist zwar in den letzten Jahren besser dotiert worden, es gibt demgegenüber aber auch mehr Fördertatbestände und enorme Kostensteigerungen im Bau. Deshalb muss auch das GVFG-Bundesprogramm finanziell noch besser ausgestattet werden.

Darüber hinaus ist auch ein starkes finanzielles Engagement der Bundesländer nötig, um das angestrebte Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen zu erreichen. Von der bayerischen Staatsregierung verlangen wir deutlich mehr Einsatz! Anstatt immer mehr neue Straßen zu bauen, muss sich Bayern auf die Entwicklung eines zeitgemäßen ÖPNV konzentrieren. Dazu zählt die systematische Ausbauplanung eines besseren SPNV auf Basis eines endlich zu aktualisierenden Schienennahverkehrsplans. Auf der Basis des Plans muss dann auch die Erteilung aller notwendigen Planungsaufträge für Reaktivierungen, für den Infrastruktur-Ausbau, für Elektrifizierungen und für Modernisierungen erfolgen. Die Maßnahmen, die für einen zuverlässigen, kundenorientierten SPNV in allen Teilen Bayerns auch abseits der Ballungsräume benötigt werden, müssen konsequent umgesetzt werden.

Für die Finanzierung der Vorhaben stehen u. a. GVFG-Mittel des Bundes bereit. Die bayerische Staatsregierung verwendet über viele Jahre hinaus erhebliche Mittel für den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München. Die ländlichen Räume dürfen nicht unter diesem exorbitant teuren Prestigeprojekt leiden! Ferner darf die Sanierung der Hochleistungskorridore die notwendigen Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen auf den vielen Nebenstrecken nicht verzögern.