

Politisches Positionspapier: Konsequenzen des Nichthandelns im Schienenpersonennahverkehr

Berlin, 12. März 2025

Der SPNV ist ein zentrales Element der Mobilitätswende und des Klimaschutzes in Deutschland. Weitere Versäumnisse, entscheidende Maßnahmen zu ergreifen, hätten weitreichende negative Folgen für die Menschen, die Wirtschaft und die Umwelt. Die Mobilität der Menschen muss attraktiv und umweltfreundlich gestaltet werden, um die Lebensqualität zu erhöhen und die CO2-Emissionen zu reduzieren.

Mobilität ist ein Grundrecht. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) befördern im Auftrag der Bestellerorganisationen/Aufgabenträger des SPNV (AT) täglich Millionen von Fahrgästen im Rahmen der Daseinsvorsorge.

Dieses gemeinsame Positionspapier von mofair und dem Bundesverband SchienenNahverkehr zeigt die Konsequenzen des Nichthandelns auf und formuliert konkrete Lösungsvorschläge für die Politik.

Ohne eine intakte Infrastruktur kein stabiler Verkehr

- Der Zustand der Schieneninfrastruktur ist katastrophal. Bliebe es so, verlieren wir Fahrgäste und verschwenden Steuergelder. Das bedeutet jährlich wiederkehrend volkswirtschaftliche Schäden in Millionenhöhe.
- Die Überalterung und die unzureichende Instandhaltung des Schienennetzes wirken sich immer stärker aus. Die Folge sind eine unzuverlässige Erbringung von Verkehrsleistungen, Zugausfälle und Qualitätseinbußen im Betriebsablauf.
- Die fehlende Steuerung der DB InfraGO durch den Bund führt zu Ineffizienzen und intransparenten Umsetzungsstrategien. Dies führt zu unnötig erhöhten Kosten und damit einer unnötigen Belastung vorhandener Finanzmittel. Der Bund muss in seiner Rolle als Eigentümer der Deutschen Bahn mehr Steuerungsverantwortung übernehmen und Transparenz schaffen.
- Die Generalsanierung der Hochleistungskorridore allein bringt nicht automatisch Hochleistung. Die KMM (Kleinen und Mittleren Maßnahmen) in der „Fläche“ müssen ebenso umgesetzt werden, sonst bleiben die positiven Effekte minimal.
- Ohne den Ausbau der Knoten kollabiert das System in den Flaschenhälzen. Nur mit einer Kapazitätserweiterung der Knotenbahnhöfe sind Mehrverkehre überhaupt erst möglich.
- Ohne die Modernisierung der Stellwerke („aus Kaisers Zeiten“) kommt es zu größeren Ausfällen, die ganze Regionen betreffen. Nur mit einer schnell umsetzbaren Stellwerksstrategie können vermehrte Störungen und der zu hohe Personalbedarf abgefangen werden.
- Das Flächennetz ist mit Blick auf Geschwindigkeit und Kapazität noch immer nicht auf einem zeitgemäßen Stand.

- Die Bahnhöfe müssen bei den Bahnsteiglängen, der Aufenthaltsqualität und den Zuwegungen deutlich ausgebaut und aufgewertet werden, sonst wird nur ein Fahrgastzuwachs behindert, sondern auch eine Abnahme durch Überfüllung provoziert.

Ohne ein Mehr an Regionalisierungsmitteln ein Weniger an Verkehr und Qualität

- Ohne mehr Regionalisierungsmittel zum Abfangen massiver Kostensteigerungen werden Abbe- stellszenarien zur Realität.
- Aktuell kann die steigende Nachfrage u. a. durch das Deutschlandticket nicht durch entspre- chende Angebotserweiterungen aufgenommen werden. Dies schwächt die soziale Teilhabe und untergräbt die Pflicht zur Daseinsvorsorge des SPNV sowie das Ziel mehr Fahrgäste im SPNV zu befördern.
- Bei zukünftigen Ausschreibungen müssen bereits einsparende Maßnahmen ergriffen werden, u. a. bei den Anforderungen an die Menge und Ausstattung neuer Fahrzeuge. Diese qualitativen „Downgrades“ werden Fahrgäste Jahrzehnte lang spüren.
- Eintretende Risiken und überproportionale Kostensteigerungen (bspw. Personal) können auf- grund fehlender Finanzmittel bei den Aufgabenträger nicht aufgefangen werden. Dies führt zu finanzielle Schieflagen der Unternehmen und der Aufgabenträger.
- Trassenpreissteigerungen dürfen die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel nicht überstei- gen, andernfalls kollabiert die Betriebsfinanzierung. Mittelfristig sollte für die Infrastrukturent- gelte eine Grenzkostenbepreisung erfolgen.

Ohne genügend Fachkräfte mehr Zugausfälle

- Stellwerkspersonale müssen der „kritischen Infrastruktur“ zugeordnet werden, um die Daseins- vorsorge und die Mobilität von Millionen Menschen zu gewährleisten. Ein kompletter Stillstand des Schienenverkehrs bringt hohe volkswirtschaftliche Schäden mit sich.
- Ohne mehr finanzielle Unterstützung im Personalbereich wird die Attraktivierung unserer Bran- che als Arbeitgeber weiterhin schleppend vorangehen. Dies betrifft auch Leitstellen- und Werk- stattpersonale, Zugbegleiter:innen, Service- und Reisezentrenpersonale. Recruiting- und Mitar- beiterbindungsmaßnahmen werden nur mit zunehmender Attraktivierung der Arbeitsplätze wir- ken.
- Der Arbeitsmarkt in Deutschland ist teils sehr abgeschöpft. Die Einstellung internationaler Fach- kräfte muss finanziell gefördert und strukturell vereinfacht werden.
- Ohne mehr Regionalisierungsmittel werden weniger Züge mit Zugbegleiter:innen besetzt und weniger Personalreserven aufgebaut. Parallel sinkt durch Tarifabschlüsse die Produktivität des Personaleinsatzes weiter. Der Personalmangel führt vermehrt zu Zugausfällen und höheren Krankenständen.

Ohne Deutschlandticket kein einfacher Zugang zu einer bundesweiten Mobilität

- Ohne eine langfristige finanzielle Unterstützung von Bund und Ländern wird es kein Deutschlandticket geben. Der Öffentliche Verkehr würde Millionen von Fahrgästen unwiderruflich verlieren.
- Ohne die Planungssicherheit und Zuverlässigkeit des Ticketangebots wird der Zuwachs an Job-Tickets und langfristige Mobilitätsverhaltensänderungen verhindert.
- Ohne einen einfachen, günstigen, überregionalen Zugang zum Öffentlichen Verkehr würde eine große Errungenschaft für die Mobilitätswende wieder zurückgeschraubt.
- Ohne das Deutschlandticket gebe es einen Rückfall in teurere und kompliziertere Regional-Tarife, die aber derzeit schon in ihrer Anzahl gekürzt werden.

Lösungen für zielgerichtetes Handeln für Menschen und Klima

1. Der Bund schafft einen Infrastrukturfonds mit auskömmlicher, überjähriger Finanzierung für die Modernisierung, die Instandhaltung und den Ausbau der gesamten Schieneninfrastruktur (daraunter zählen u. a. Knoten, Stellwerke, Strecken, Bahnhöfe). Ein Expertengremium des Bundes definiert unter Beteiligung der Schienenbranche klare Ziele für Netz und Bahnhöfe. In diesem Zug müssen konkrete Messkriterien für die Gemeinwohlziele geschaffen werden.
2. Die Regionalisierungsmittel werden erhöht, um nicht nur den Status quo aufrechtzuerhalten, sondern Mobilitätsangebote für den Nahverkehr auszubauen. Neben dem Deutschlandticket muss ein dazu passendes Deutschlandangebot finanziert und geschaffen werden. Zur Festlegung der Höhe der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel konsultiert der Bund die Branche und berücksichtigt entsprechende Leistungskostengutachten.
3. Der Bund unterstützt Personaloffensiven für den Öffentlichen Verkehr und fördert entsprechende Maßnahmen sowie strukturelle Vereinfachungen. Mitarbeitende der Schieneninfrastruktur werden der „kritischen Infrastruktur“ zugeordnet und die Infrastrukturbetreiber stellen für Streikfälle, in Absprache mit den Verkehrsunternehmen, ein Notprogramm auf.
4. Das Deutschlandticket wird für mind. zehn Jahre mit einem dynamisierten und nachschusspflichtigen Zuschuss von Bund und Ländern festgesetzt. Für die Weiterentwicklung und Preisbildung des Deutschlandtickets wird eine klare Governance geschaffen, die Prüfungssicherheit, eine nachfrageorientierte Einnahmeverteilung und einen effizienten Ticketvertrieb ermöglicht. Die Systematik für jährliche Preissteigerungen des Tickets wird im Dialog mit den Aufgabenträgern, Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen erarbeitet. Um mit dem Deutschlandticket einen stärkeren und nachhaltigen Klimaeffekt zu erzielen, werden ergänzende Angebote geschaffen.