

Zuverlässige und zukunftsfähige Bahn

2026 muss die Bundesregierung die Wende schaffen

Dr. Christiane Rohleder und **Matthias Kurzeck**, Bundesvorsitzende des ökologischen Verkehrsclubs VCD, Berlin



Das Jahr 2025 war ein gemischtes für die Bahn und ihre Fahrgäste. Die Verspätungen haben zugenommen und neue Höchststände erreicht. Beim Fernverkehr waren im November kaum 55 Prozent der Züge pünktlich. Hierunter leiden Fahrgäste wie Personal gleichermaßen. Das Grundproblem:

An vielen Stellen fließen die Mittel nicht zuverlässig. Aber das Jahr hat auch eine andere Seite: Die neue DB InfraGO AG saniert verstärkt die Infrastruktur. Mit Generalsanierungen macht sie das Hauptnetz wieder fit. Das ist zentral, um Züge pünktlicher rollen zu lassen. Es gibt also Hoffnung, wenn auch längst noch nicht genug passiert.

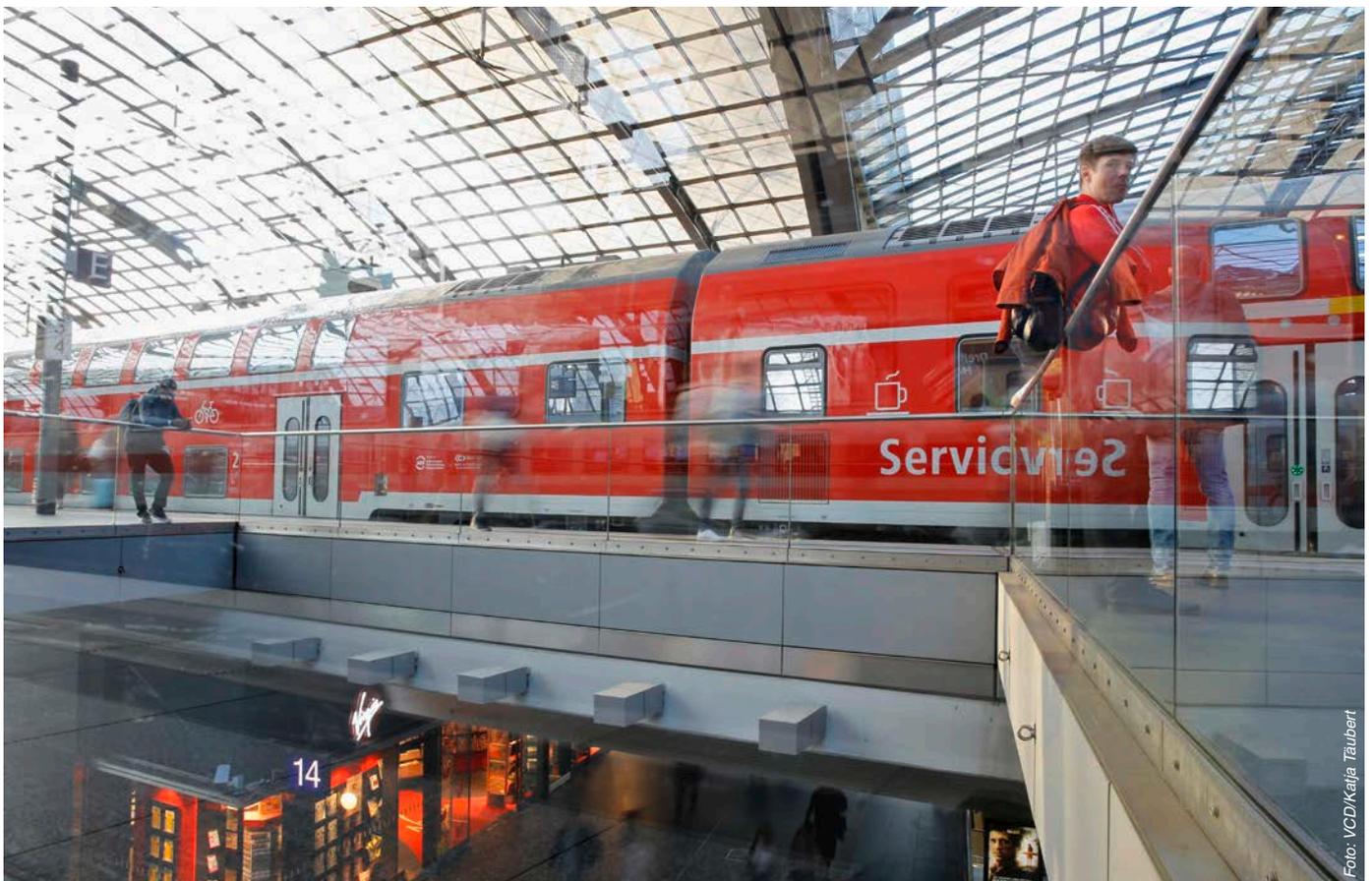


Foto: VCD/Kaja Täubert

In diesem Artikel wird dargestellt, was aus Sicht des VCD nötig ist, um die Bahn wieder zukunftsfähig zu machen, und welche Brocken dafür aus dem Weg geräumt werden müssen.

Deutschlandtakt: General-sanierungen sind alternativlos

Für die Zukunft des Bahnverkehrs ist der Deutschlandtakt unverzichtbar. Dafür müssen Strecken, Weichen und Signale saniert, Knoten ausgebaut und Engpässe beseitigt werden. Das kann nur gelingen, wenn die Finanzierung über mehrere Jahre gesichert ist. Nur dann kann die Bahn Planungen vorantreiben und Ausschreibungen frühzeitig auf den Weg bringen. Alles andere führt zu steigenden Preisen im Bau, zum Sanierungsstau und zu weiter sinkender Pünktlichkeit.

Von der Politik ist zu hören, dass schon 2025 so viel wie nie zuvor in die Bahn investiert wurde – und die Pünktlichkeit dennoch weiter sinkt. Das Problem: Über die Jahre ist bei der Bahn ein Sanierungsstau von laut Bundesrechnungshof mind. 123 Milliarden Euro aufgelaufen. Das stellt niemand mehr in Frage. Doch die Bundesregierung erwartet, dass der DB-Konzern die Kosten zu einem großen Teil aus Eigenmitteln (Trasseneinnahmen) stemmt, während bei der Straße Sanierung und sogar Neubau von Fernstraßen vollständig aus dem Bundeshaushalt bezahlt werden.

Zwar hat die Regierungsmehrheit erhebliche Mittel in das Sondervermögen Infrastruktur eingestellt, das Bahn-Budget im Haushalt aber gleichzeitig gekürzt. Dazu kommt, dass die DB ihre Ausschreibungen erst starten darf, wenn die Mittel durch den Bund freigegeben sind. Doch kein Bauunternehmen investiert groß in Maschinen und Personal, wenn über das Ende des Sondervermögens hinaus (formal) keine Mittel mehr bereitstehen. So sind zusätzliche Kapazitäten bei den Bahnbau-Unternehmen nicht zu erwarten – mit der Folge, dass die Baukosten weiter steigen.

Die Sanierung ist auf gutem Wege – berechtigt ist jedoch die Frage, ob in absehbarer Zeit überhaupt noch Schienen-Neubauprojekte zum notwendigen Kapazitätsausbau umgesetzt werden können. Dies wäre unerlässlich, um die Klimaziele zu erreichen. Für den VCD ist die Lösung des Finanzierungsproblems daher zentral für die Zukunft der Bahn. Doch für eine gelingende Planung müssen weitere Voraussetzungen erfüllt sein:

Planungsparameter vereinfachen

Die Planung könnte häufig einfacher sein, wenn die Planungsparameter breiter gefasst wären. So könnte man höhere Maximalsteigungen der Strecke zulassen oder auch mal den Mindestradius anwenden. Wofür gibt es ihn denn? Weshalb muss eine Neubaustrecke so ausgelegt sein, dass auch der schwerste Erz-Zug darüberfahren kann, wenn parallel passende Trassen bestehen?

Verkehrswege konsequent bündeln

Neu- und Ausbauprojekte stoßen häufig auf Widerstand, weil Initiativen vor Ort die Zerschneidung der Landschaft kritisieren. Gleichzeitig ist der Bahnausbau für die Verkehrswende unverzichtbar. Der VCD setzt sich deshalb dafür ein, vorhandene und neue Trassen zu bündeln, wo immer das möglich ist.

Das Bundes-Fernstraßengesetz^[1] setzt dem bislang aber Grenzen: Es verlangt eine Zustimmung der Autobahn GmbH, wenn eine Bahntrasse weniger als 100 Meter von einer bestehenden Autobahn geplant wird; Abstände unter 40 Meter sind gar nicht zulässig. Dies will der VCD ändern. Bahn und Autobahn funktionieren mit Minimalabstand; auf der Strecke Gelnhausen – Fulda läuft die neue Autobahn teils nur 10 Meter von der Bahntrasse entfernt. Die effiziente Nutzung solcher Korridore sollte selbstverständlich sein in einem dicht besiedelten Land.

Akzeptanz schaffen

Die beste Bürgerbeteiligung nützt nichts, wenn konstruktive Vorschläge kommentarlos abgelehnt werden. Die jetzt vorgelegte Planung zur Neubaustrecke Hamburg–Hannover im „Autobahn-Korridor“ liegt tatsächlich weit ab der Autobahn. Von echter Bündelung kann keine Rede sein. Unterstützung vor Ort erreichen wir so nicht. Das geht nur, wenn Trassen eng beieinander verlaufen – und dazu braucht es eine Freistellung vom Mindestabstand.

Strukturproblem Elektrifizierung: Deutschlands blinder Fleck

Unabdingbar ist die Elektrifizierung des Netzes. Auch hier hat die Politik ihre Hausaufgaben nicht gemacht. Die wiederaufgebaute Ahrtalbahn ist das einzige Projekt, das 2025 neu mit einer Oberleitung ausgestattet wurde.^[2] Der elektrifizierte Anteil des Netzes stieg damit lediglich von 62,33 auf 62,42 Prozent. Die fehlende langfristige Haushaltsplanung lässt auch für die Zukunft Stillstand erwarten. Entgegen den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag will die Bundesregierung 2026 keine Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds zur Verfügung stellen.

Das muss sich ändern, denn Fahrzeuge mit Akku oder alternativen Antriebsarten sind deutlich weniger effizient als Oberleitungen. Bei einer fast durchgehenden Elektrifizierung wie in der Schweiz könnten Umleitungsstrecken flexibel genutzt werden. Daher hat der VCD gemeinsam mit anderen Bahnverbänden den Bundestag aufgefordert, die Elektrifizierung des Schienennetzes mit Oberleitungen zu beschleunigen.

Nachfrage ist da, ein attraktives Angebot lässt zu wünschen übrig

Es war einmal das Ziel der Politik, die Zahl der Fahrgäste von 2015 bis 2030 zu verdoppeln – doch das ist in weite Ferne gerückt. Noch immer fahren weniger

Passagiere mit der Bahn als vor Corona; von 2023 auf 2024 ist ihre Zahl sogar noch einmal gesunken. Angesichts der Verspätungen ist das nicht verwunderlich.

Will man mehr Menschen für die Bahn gewinnen, braucht es attraktive Preise. Daher ist es ein Lichtblick, dass das Deutschlandticket erhalten bleibt – allerdings ist die Preiserhöhung auf 63 Euro das falsche Signal. Bessere Angebote braucht es vor allem für Familien.

Statt verstärkt um Familien zu werben, hat die DB die Familienreservierung im Juni 2025 ohne Not abgeschafft und damit Fahrgäste verprellt. Eine unsoziale Entscheidung. Über 130.000 Menschen haben die vom VCD gestartete Petition unterzeichnet, um eine Wiedereinführung der Familienreservierung zu fordern. Würde die Bahn diesen Wunsch umsetzen, wäre sie für Familien auch im Vergleich zum Auto wieder attraktiver.^[3] Bundesverkehrsminister Schnieder hat 2025 seine „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ veröffentlicht. Eine neue Familienreservierung wäre ein guter Schritt dahin.

Jedoch darf ein wichtiges Signal für die Fahrgäste nicht vergessen werden: Anders als üblich hat die DB ihre Preise im Fernverkehr zum letzten Fahrplanwechsel nicht erhöht. Der VCD begrüßt das, denn mit diesem Schritt zeigt die Konzernspitze, dass sie die kritischen Stimmen gehört hat und darauf eingeht. Das bietet die Chance, trotz der schwierigen Lage neue Fahrgäste zu gewinnen und bestehende Kunden

leichter zu halten. Dem VCD liegt das am Herzen, denn es hilft nicht nur der DB, sondern auch der Verkehrswende.

Zuverlässigkeit entsteht im Betrieb, nicht auf dem Papier

Fahrplan und Betrieb

Weniger Fahrten und reduzierte Pünktlichkeitsziele sind der falsche Weg. Wenn die Verkehrswende gelingen soll, muss die Bahn mehr als bisher eine Alternative zum Auto werden. Daher ist es widersinnig, Ziele zu verfolgen, indem man die Latte niedriger legt – also Erwartungen an Pünktlichkeit oder die Zahl der Fahrten und Verbindungen reduziert, statt für eine sichere Finanzierung des Bahnnetzes zu sorgen.

Mit weniger Zügen gingen weitere Zumutungen für die Fahrgäste einher, was der VCD schlicht für fatal hält. Bereits die Verschiebung der Pünktlichkeitsziele auf 2029 war eine Hiobsbotschaft. Zusätzlich die Taktung zu verschlechtern, wäre eine weitere Negativnachricht – zumal nicht zu erwarten ist, dass die Verspätungen dadurch verschwänden.

In vielen Ländern Europas fahren Züge dichter bei besserer Pünktlichkeit. Deutschland steckt in den kommenden Jahren – trotz enormer Investitionen – einfach immer noch zu wenig in den Bahnausbau, um Engpässe zu beseitigen und die Kapazität auszuweiten.

Reisendeninformation und Personal

Nur wer gut informiert ist, kann seine Bahnreise entspannt genießen – ein entscheidender Faktor. Fahrgäste müssen zuverlässig und in Echtzeit über Verspätungen, deren Ursache und über Alternativen informiert werden. Die DB InfraGO AG muss deshalb mehr Personal vorsehen, damit auch bei größeren Störungen Kapazitäten bereitstehen.

Die Information zu verbessern, ist bereits vorgesehen – die Finanzierung sollte der Bund kurzfristig sicherstellen. Andernfalls müsste die DB InfraGO AG an anderer Stelle sparen und zum Beispiel die Instandhaltung einschränken – was dann wieder zu mehr Verspätungen führte. Auch höhere Trassenpreise sind keine Lösung, da sie das Bahnfahren teurer machen.

Finanzierung und Planung: Der eigentliche Engpass

Maßnahmen laufen ins Leere, wenn Mittel nicht zuverlässig fließen. So war etwa bei der Trassenpreisförderung 2025 die Hängepartie Ende des Jahres Gift für die Schiene, weil eingeplante Mittel nur verzögert beim Empfänger ankamen. Die Unternehmen im Fernverkehr mussten sicherheitshalber ohne die Förderung kalkulieren und fehlende Mittel anderswo einsparen – möglicherweise bei der vorsorglichen Wartung oder bei der Sauberkeit?

VCD-Magazin
fairkehr (4/2024):
Infografik Deutsche
Bahn und Infrastruktur

**BAHN:
VERFALL
SCHNELLER ALS
SANIERUNG**

Trotz laufender Sanierungsarbeiten ist die Zahl der Eisenbahnbrücken, die durch einen Neubau ersetzt werden müssen, zwischen 2021 und 2023 von **1.089 auf 1.160** gestiegen.

Der Umfang der dringend zu sanierenden Bahnstrecken wuchs im gleichen Zeitraum von **17.529 auf 17.636 Kilometer** an.

Quelle: Antwort des BMDV auf eine Anfrage des BSW, Zitat nach: www.zeit.de
Infografik: vcd.org Layout: Steffi Zepp, Köln

Das Finanzministerium sollte auch in diesem Jahr kurzfristig eine Trassenpreisförderung zur Verfügung stellen. Mittelfristig reicht diese aber nicht aus – es ist erforderlich, das Trassenpreissystem grundlegend zu reformieren. Der VCD schlägt das Grenzkostenprinzip vor, welches auch von der EU empfohlen wird. Nur so lässt sich die Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel voranbringen.

So kurzfristig wie der Bund auf Steuern für Elektroautos verzichtete, muss er auch die Bahnfinanzierung neu aufstellen. Nicht nur der Autoverkehr, auch der klimaschonende Bahnverkehr muss gefördert werden. Das Ziel, mehr Fahrgäste für die Bahn zu gewinnen, wird unterlaufen, wenn statt ausreichender Mittel für Sanierung und Ausbau mehr Geld in den Straßen-Neubau fließt. Jenen zu priorisieren, während bestehende Infrastruktur zu verrotten droht, ist ein schwerer Fehler. Er führt zum weiteren Verfall der Infrastruktur und konterkariert die Bahn-Agenda des Verkehrsministers.

Ausblick

Deutschland braucht eine zukunftsfähige Bahn – und die Bahn braucht Geld und Reformen, um zukunftsfähig zu werden. Dafür ist dieses Jahr ein entscheidendes Jahr. Ob die Bahn wieder verlässlich, attraktiv und leistungsfähig wird, hängt nicht von weiteren Zielverzögerungen oder Angebotskürzungen ab, sondern von klaren Prioritäten:

- die Finanzierung muss langjährig verlässlich sein,
- die Fahrpläne bedürfen einer realistischeren Ausgestaltung und
- Bund wie DB müssen konsequent in Infrastruktur, Betrieb und Wartung investieren.

Gelingt das, wird die Bahn ihre Rolle als Rückgrat eines klimafreundlichen Verkehrssystems in Zukunft erfüllen können. Bleibt es bei Unsicherheit, fehlender Finanzierung und halbherzigen Lösungen, droht sie weiter an Vertrauen zu verlieren – bei Fahrgästen wie bei Beschäftigten. Dabei geht es nicht nur um das Verkehrsmittel Bahn: Eine zuverlässige Bahn steht auch für ein Land, das funktioniert. ■

Danksagung

Es darf nicht vergessen werden, dass es das Bahnpersonal vor Ort und in den Stellwerken ist, welches dafür sorgt, dass überhaupt noch Züge fahren, dass doch noch rund 63,4 Prozent der Fernzüge und über 89 Prozent im Nahverkehr pünktlich sind.

Vielen Dank vom VCD für den täglichen Einsatz in einem von der Bundesregierung – trotz beginnender Aufholjagd – extrem vernachlässigten Sektor.

Hebel für mehr Pünktlichkeit

Es sind nicht nur die großen Hebel, die Fortschritt versprechen. Für mehr Pünktlichkeit kann man auch an vielen kleinen Stellschrauben drehen. Ansatzpunkte wären zum Beispiel:

- Intelligent verteilte zusätzliche kleine Fahrzeitreserven: Wo Fahrzeiten häufig nicht zu halten sind, andere Züge behindert, und Anschlüsse häufig verpasst werden, müssen die Fahrpläne realistischer ausfallen. Kleine Fahrzeitreserven an den richtigen Stellen oder eine realistische Planung von Fahrgastwechselzeiten können hier große Wirkung entfalten. Wir müssen weg von symbolischen Fahrzeit-Zielen wie „unter 4 Stunden“, wenn ein Fahrplan, der 4h 5min vorsieht, deutlich pünktlicher funktioniert.
- Pünktliche Züge sollten Vorrang haben: Nach Beobachtung des VCD muss der Nahverkehr trotz anderer Vorgaben für die DB InfraGO AG immer noch (zu) oft den verspäteten Fernverkehr vorlassen. Diese Verspätung wird dann vom Nahverkehr zusätzlich zur Fernverkehrsverspätung in den folgenden Knoten getragen.
- Geschwindigkeitsharmonisierung im Fahrplan auf hochbelasteten Abschnitten: Die Kapazität in Engpässen steigt, wenn hier alle Züge mit gleicher Geschwindigkeit hintereinander herfahren. Wenigen Minuten Fahrzeitverlängerung für den Fernverkehr steht eine bessere Pünktlichkeit für alle gegenüber. Bei geringen Verspätungen ist dann im besten Fall die Strecke vor dem Fernzug frei und dieser kann schneller fahren. Wenn der Fernverkehr pünktlicher ist, kommt auch der Nahverkehr besser durch und behindert im folgenden Knoten nicht wiederum den Fernverkehr.
- Konsequenter Vegetationsschnitt: Viele Verspätungen werden durch umgestürzte Bäume verursacht. Hier müssen alle Möglichkeiten für einen konsequenten Schnitt genutzt und ggf. auch das Betretungsrecht für Grundstücke wahrgenommen werden.

Quellen und Anmerkungen

- [1] Vgl. §9 BFStrG
- [2] Der Wiederaufbau der Ahrtalbahn erfolgte in Rekordzeit – die DB InfraGO AG kann nämlich schnell und zeitgerecht bauen, wenn Geld und politische Unterstützung vorhanden sind.
- [3] Die Fehlnutzung durch Gruppen wäre auch durch andere Maßnahmen zu unterbinden gewesen: Beispielsweise könnte die Familienreservierung nur beim Kauf einer Fahrkarte angeboten werden, weil das Zugpersonal dann sehen könnte, dass Kinder mit auf der Fahrkarte stehen. Eine Fehlnutzung wäre dann zu sanktionieren.