

Treff Schienen.Nah 2026

# Nahverkehrsbranche rückt Zuverlässigkeit in den Fokus

## Fachinformation Bahn Fachverlag

Es fließt viel Geld in die Schiene und wird viel gebaut, doch spürbare Verbesserungen lassen auf sich warten. Das setzt die Branche zunehmend unter Druck, wurde auf der Jahrestagung des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN) deutlich. Gefragt sind mehr Tempo bei der Umsetzung der Digitalisierung und Generalsanierungen, die halten was sie versprechen. Oberstes Ziel: Der Schienenverkehr muss verlässlicher werden.



Foto: Alexander Doehring/AVP Berlin

BSN-Präsident Peter Panitz eröffnet den Treff SchienenNah 2026 in Fulda

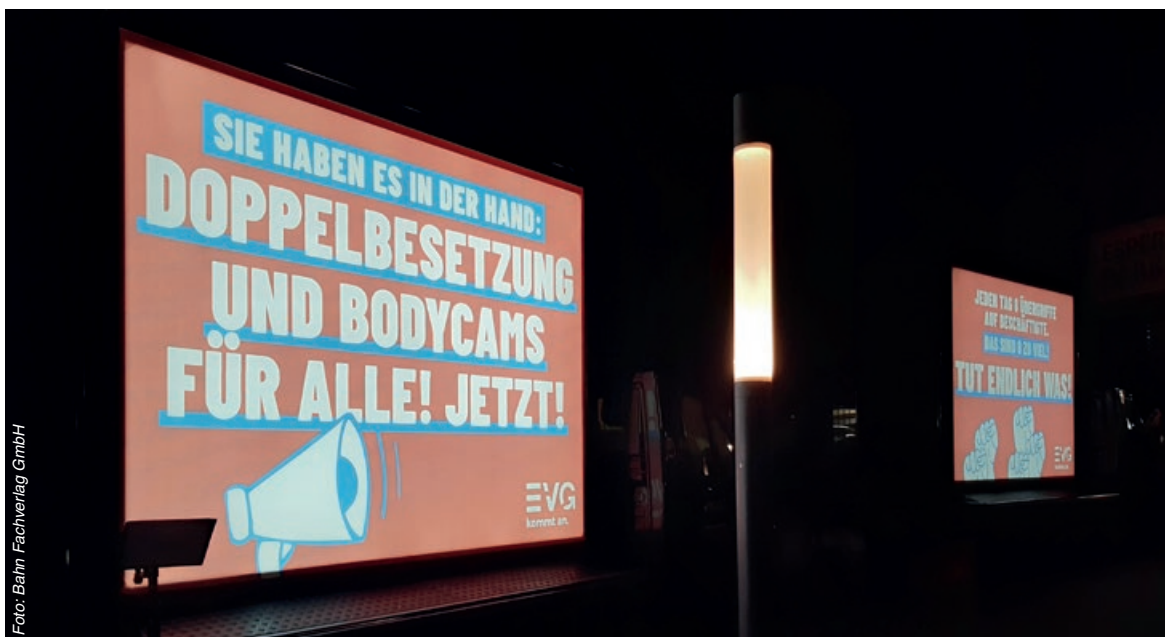


Foto: Bahn Fachverlag GmbH

Vor dem Tagungsort machte die Bahn-gewerkschaft EVG auf ihre Forderungen nach mehr Sicherheit für Zugpersonal aufmerksam

Der 26. Treff SchienenNah wurde von Peter Panitz eröffnet, der seit November 2025 als Präsident des BSN im Amt ist, der die Aufgabenträger im Schienen-nahverkehr repräsentiert. Seit der letzten Zusammen-kunft in Fulda habe sich die Eisenbahnwelt grund-legend verändert, und auch die aktuelle Weltlage sei eine andere, so Panitz in seiner Antrittsrede. Der Klimaschutz sei in den Hintergrund gerückt, dennoch bleibe Mobilität ein wichtiges Anliegen der Bürger, sagte Panitz und bezog sich auf die Ergebnisse einer kürzlich durchgeführten Umfrage in seinem Heimat-bundesland Sachsen-Anhalt.

Angesichts aktueller Bundesprogramme wie dem Sondervermögen für die Infrastruktur und den Struktur-reformen im DB-Konzern betonte Panitz, dass eine langfristige Planung statt einer Eisenbahn nach Kassenlage gebraucht werde. Mit Blick auf den gewaltsamen Tod eines Zugbegleiters im Februar dieses Jahres wies er darauf hin, dass die Branche den bereits begonnenen Ausbau von Sicherheits-maßnahmen fortführt, wobei die geänderten Anfor-derungen und Möglichkeiten der Zugbegleitung durch Digitalisierung berücksichtigt werden müssten.

Die größte Baustelle im Sektor sei jedoch die Zuver-lässigkeit, nicht nur im Hinblick auf die Pünktlichkeit, sondern auch die Fahrzeugverfügbarkeit oder die Fahrgastinformation. Anstelle von Durchhaltepa-rolen für Fahrgäste und Öffentlichkeit sind unmit-telbar wirksame Maßnahmen gefragt, unterstrich der BSN-Präsident.

Die Zuverlässigkeit in den Fokus gerückt hat die Nahverkehrstochter der DB, wie deren Vorstandsvor-sitzender Harmen van Zijderfeld in seinem auf Panitz folgenden Vortrag berichtete. DB Regio habe auf Kritik

reagiert und konnte die EVU-bedingten Ausfallkilo-meter im Zeitraum von 2023 bis 2025 von 3 auf 1 Prozent senken, auch in Bezug auf Personal- und fahr-zeugbedingte Ausfälle habe sich das Unternehmen verbessert.

Im Einklang mit entsprechenden Maßnahmen im DB-Konzern und der DB InfraGO habe sich auch DB Regio organisatorisch komplett neu aufgestellt, um die Verantwortung für die Leistungserbringung in der Region zu stärken, so Zijderfeld. Mit Blick auf das große Ganze sagte der DB Regio-Chef, der Erfolg des Nahverkehrs seit der Bahnreform überfordere die Dimensionierung der Infrastruktur, weshalb ein weiterer Ausbau unumgänglich sei. Gleichwohl werde sich die Verbesserung erst langfristig bemerkbar machen.

### Kann die Branche Digitalisierung?

Das Potenzial der Digitalisierung für die Schiene war das Thema der folgenden Podiumsdiskussion. Florian Böhm, Referatsleiter im Bundesverkehrsministerium, war per Livestream aus Berlin zugeschaltet. Er bekräf-tigte, dass sowohl die angestrebte Erhöhung der Resi-lienz als auch die Vorgaben der Europäischen Union die Digitalisierung des Schienennetzes erforderlich machten, wobei der Handlungsbedarf bei der Leit-und Sicherungstechnik am dringlichsten sei.

Die Finanzierung und Synchronisierung der ETCS-Ausrüstung von Infrastruktur und Fahrzeugen müsse unbedingt gemeinsam gedacht werden. Böhm kündigte eine neue Strategie des Bundes für 2027 an, die ein Referenzjahr für ETCS Level 2 ohne Signale als Standard bei allen neuen Infrastrukturvorhaben enthalten soll. Bis alle Fahrzeuge ETCS-tauglich

ausgerüstet sind, werde noch mit Signalen gebaut. Die angekündigte Förderrichtlinie und die Koordinierungsstelle für die Fahrzeugumrüstung kommen im zweiten Halbjahr dieses Jahres, so der Ministerialbeamte.

Dass die Branche Digitalisierung kann, zeige das Erfolgsbeispiel der S-Bahn Hamburg, bekräftigte deren Geschäftsführer Jan Schröder. Auch aus Sicht der Fahrgäste führe kein Weg daran vorbei, sagte Schröder und verwies auf die neuen Fahrgastinformations- und Ticketing-Systeme der Digitalen S-Bahn in der Hansestadt.

### „Wir haben ein Umsetzungsproblem“

Einfach mal machen und weniger zögern – diesem Credo Schröders schloss sich auch Sarah Stark an. Die Hauptgeschäftsführerin des Bahnindustrieverbands VDB konstatierte, dass es kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem gäbe. Die Fußball-WM von 2006 habe gezeigt, dass Deutschland Fahren und Bauen könne, doch zurzeit gäbe es zu viel Regulierung im Detail, die zurückgefahren werden müsse.

Thomas Laux, vormals bei der DB InfraGO für die Digitale Schiene verantwortlich, hob die Notwendigkeit hervor, das Personal entsprechend zu qualifizieren, was aber bei der Einführung neuer Systeme schon immer so gewesen sei – in Hamburg erhalten angehende Triebfahrzeugführende die ETCS-Schulung bereits mit ihrer Ausbildung. Laux wies auch darauf hin, dass die Standardisierung in Europa durch die

Interoperabilitäts-Richtlinie TSI OP voranschreite und andere Länder die Benchmarks setzten, wenn Deutschland nicht mitziehe.

Eine Mehrheit des Publikums, das über eine Konferenz-App seine Stimme abgeben konnte, war indes der Meinung, dass die Branche nicht ausreichend auf die Herausforderungen der Digitalisierung vorbereitet sei. Notorischer Pessimismus oder schlichtweg Realismus – das bleibt offen.

Dass die Digitalisierung im Vertrieb der gesellschaftlichen Entwicklung hinterherhinkt, zeigten Anja Gärtner und Christian Lutz von der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt bzw. dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung. Während Bargeld und Automaten für die Altersgruppe über 50 nach wie vor die größte Rolle spielen, weisen Indikatoren wie die Dauer der Online-Nutzung oder die Verbreitung von Zahlungen via Smartphone in der Bevölkerung insgesamt stetig nach oben.

Für Aufgabenträger bedeutet dies, mehr bargeldlose Zahlungsmöglichkeiten einzuführen und langfristig die Zahl der Automaten deutlich zu reduzieren. Dafür sollte der vom Deutschland-Ticket ausgelöste Schwung genutzt werden, das von einer Mehrheit der Nutzer digital erworben wird. Die Menschen würden bevorzugt dann digital zahlen, wenn Oberflächen und Prozesse einfach gestaltet sind, betonten die Referenten, ergänzt durch hochwertige menschliche Beratungsangebote wie etwa Video-Chats.

*Politik, Verkehrsunternehmen und Industrie wollen mehr Schwung in die Digitalisierung bringen*



## Pünktlich wie die Eisenbahn

Wie kann die Redensart „Pünktlich wie die Eisenbahn“ wieder zu einem Markenzeichen des Verkehrsträgers werden, fragte BSN-Geschäftsführer Jan Görnemann. Letztlich sei auch die Pünktlichkeitsquote im Nahverkehr nicht hoch genug, dass die Schiene als Mittel der Daseinsvorsorge für diejenigen funktioniert, die auf sie angewiesen sind, wie etwa Berufspendler ohne Auto.

Görnemann geht davon aus, dass es in einem Übergangszeitraum unvermeidlich sein wird, die Verkehrsleistung im Netz zu reduzieren, um die übrigen Verkehre zu stabilisieren. Längerfristig komme es darauf an, dass sich die generalsanierten Strecken in einem besseren Zustand als davor befinden und leistungsfähiger sind, andernfalls sei diese Bezeichnung nicht angebracht. Aktuell fehle im DB-Konzept vor allem die Definition einheitlicher Standards für die Ausstattung der betroffenen Strecken.

Dieser Position schloss sich Jörg Sandvoss weitgehend an, der dem neuen Infrastruktur-Ausschuss des VDV angehört und früher als Beauftragter für Gemeinwohlorientierung bei der Deutschen Bahn tätig war. Sandvoss plädierte dafür, dass die bahneigene DB InfraGO die Rolle eines „System-Integrators“ übernimmt, der dafür sorgt, dass die einzelnen Beiträge der Akteure zu einem besseren Gesamtbild führen. Gleichzeitig erkennt er klare Fortschritte, wie die Mitverantwortung des Bundes bei der Finanzierung von Bahnhöfen und Instandhaltung sowie die Resilienz als Satzungsziel der Infrastruktur-Gesellschaft.

Der bei der DB InfraGO für die Generalsanierungen verantwortliche Wolfgang Weinhold erklärte, die Riedbahn-Sanierung sei erfolgreich gewesen, da sich der Zustand der Strecke anhand der erhobenen Kennzahlen verbessert habe. In der Praxis habe sich aber auch gezeigt, dass die gleichzeitige Ausrüstung der zu sanierenden Strecken mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS und elektronischen Stellwerken anspruchsvoller ist als gedacht, womit Weinhold eine Erklärung dafür lieferte, warum die Bahn bei aktuellen Projekten auf bestimmte Elemente verzichtet.

## Weniger ist mehr?

Wie die Verantwortung für die Infrastruktur auch erfolgreich regional organisiert werden kann, zeigen Beispiele aus Hessen und Sachsen, in Fulda vertreten durch Tobias Beckers von der Hessischen Landesbahn und Matthias Korda vom Verkehrsverbund Mittelsachsen. Der kleinere Maßstab und die kürzeren Wege machten es leichter, bessere Ergebnisse zu erzielen, was jedoch nur begrenzt nach oben skaliert werden könne, gaben die beiden zu bedenken.



Foto: Alexander Doehring/AVP Berlin

Beckers befürwortete die Reduzierung von Verkehren, da nach Erfahrungen in Hessen die Fahrgäste besser damit leben könnten, wenn weniger, aber dafür pünktlicher gefahren wird, solange Ersatzverkehre verfügbar sind. Insgesamt zeigte sich auf dem Podium eine mehrheitliche Unterstützung für den Ansatz, Züge aus hochbelasteten Verkehrsknoten herauszunehmen, um die Pünktlichkeit zu erhöhen – ein Vorschlag, den etwa die Allianz pro Schiene und der Fahrgastverband Pro Bahn ablehnen. Auch in der vom Bundesverkehrsministerium eingesetzten Taskforce gebe es dazu keinen Konsens, räumte Korda ein, der dem Gremium angehört.

Korda und Sandvoss machten allerdings unmissverständlich deutlich, dass die Branche mit Blick auf die halb abgelaufene Legislaturperiode schon bald verwertbare Ergebnisse vorweisen müsse, die sich auch in Zahlen widerspiegeln. Andernfalls könne der Politik nicht überzeugend vermittelt werden, warum weiterhin so hohe Mittel in die Schiene fließen sollten wie in den vergangenen Jahren, wenn sich die Betriebsqualität nicht verbessert. Die Erwartungen sind hoch, die Zeitpläne ambitioniert, aber wir stehen in der Pflicht zu liefern, brachte es Korda auf den Punkt. ■

*Der nächste Treff Schienen.Nah ist für den 24.–25. Februar 2027 geplant.*

### Lesen Sie auch

**Weniger Züge machen den Bahnverkehr nicht pünktlicher**

Deine Bahn 12/2025