

# Eine Zukunftsbahn für alle

---

Am 22. September möchte Verkehrsminister Patrick Schnieder eine „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ vorstellen. Das Bündnis Bahn für Alle begrüßt ausdrücklich, dass die Politik die Bahn endlich steuern will. Es ist dabei auch richtig, die Belange der Bahnkund:innen zu adressieren, die seit Jahren völlig vernachlässigt werden. Bahn für Alle hat zusammengestellt, was mindestens erforderlich ist, um den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in Deutschland gerecht zu werden. Darüber hinaus weist Bahn für Alle darauf hin, dass eine gut organisierte und gesteuerte Bahn für alle auch darüber hinaus wichtig ist: Kommunen und Tourismusregionen profitieren von guten Anschlüssen, dichten Takten und lebendigen, attraktiven Bahnhöfen. Alle, die bisher noch auf das Auto angewiesen sind, würden seltener im Stau stehen, wenn mehr Menschen auf die Bahn umsteigen. Die Beschäftigten bei der Bahn wünschen sich gute Arbeitsbedingungen in einem funktionierenden System und eine gute Bezahlung. Und nicht zuletzt profitieren Natur und Umwelt erheblich, wenn weniger Güter per Lkw und Luftfracht transportiert werden und mehr Menschen ihr Auto stehen lassen.

## Politik

Fortschrittliche Ziele für den Bahnverkehr gibt es seit Jahrzehnten, und sogar parteiübergreifend. Eines davon ist die Verdoppelung der Anteile des Bahnverkehrs am Gesamtverkehr. Was bisher fehlt, ist eine wirksame Steuerung im Sinne dieser Ziele. Dazu werden zum einen Gesetze benötigt, zum Beispiel ein Fernverkehrsgesetz, eine gesetzliche Mobilitätsgarantie nach dem Vorbild der Schweiz, gesetzliche Festlegungen zum Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur und Gesetze zur Verschiebung der Subventionen und begünstigenden Rahmenbedingungen weg von den besonders schädlichen Verkehren Auto, Lkw und Flugzeug hin zur Bahn. Zum anderen müssen die politischen Ziele in der bundeseigenen Bahn verankert werden, über eine gemeinnützige Satzung sowie eine ihr entsprechende und gleichzeitig wirksame Anreizsetzung für die Beschäftigten und Führungskräfte. Dazu muss der seit über drei Jahrzehnten auf Gewinnerzielung ausgerichtete Konzern grundlegend reformiert und für die neuen Aufgaben auch personell und finanziell gestärkt werden.

## Zielvorgaben

Der Ausbau des Schienenverkehrs sollte dem Zielfahrplan des Integralen Taktverkehrs folgen. Dazu sind die Instrumente Deutschlandtakt und Infraplan zu konkretisieren, zu beschleunigen und von kontraproduktiven Bestandteilen wie unnötigen Tunnelbauten und Großprojekten zu befreien. Die vom Bundesverkehrsministerium kommunizierte Umsetzung bis 2070 liegt absurd weit in der Zukunft, eine erste Stufe des Integralen Taktverkehrs kann bereits ab 2035 gestartet werden. Alle

neuen Baumaßnahmen zum Beispiel an Bahnhöfen und Strecken sind so auszuführen, dass sie auch den Anforderungen des Integralen Taktverkehrs genügen.

### Finanzierung

Die Bahn ist Teil der Daseinsvorsorge. Sie muss auskömmlich und zuverlässig finanziert werden. Bisher werden die schädlichen Verkehre mit dem Auto, dem Lkw und dem Flugzeug mit Steuergeld und unterlassener Besteuerung erheblich subventioniert, damit wird eine ökologische und soziale Verkehrswende behindert. Schädliche Verkehre sollten endlich ihre vollen volkswirtschaftlichen Kosten tragen, zum Beispiel durch eine entsprechend hohe Kerosinsteuer, eine Mehrwertsteuer auf grenzüberschreitende Flüge und die Streichung der öffentlichen Mitfinanzierung von Airlines und Flughäfen. Die Politik hat sich im Rahmen der Europäischen Union und darüber hinaus international für eine Harmonisierung in diesem Sinne einzusetzen. Eigene Schulden der DB verteuern seit Jahren den Schienenverkehr unnötig, sie sind durch zinsgünstige Bundesschulden zu ersetzen.

### Trassenpreise

Die offiziell gemeinwohlorientierte, allerdings nicht gemeinnützige DB InfraGO verlangt von allen Zugbetreibern enorm hohe Trassenpreise („Trassenpreise explodieren“, Martin Burkert, Vorsitzender der EVG und Vizechef des DB-Aufsichtsrats). Damit werden ökologisch sinnvolle und volkswirtschaftlich rentable Verkehre verhindert. Dies gilt auch für die DB selbst: DB Fernverkehr soll angeblich wegen der Trassenpreise im Jahr 2025 rund 95 Millionen Euro höhere Kosten verkraften müssen und plant Berichten zufolge eine erhebliche Ausdünnung von touristischen Fernverkehrsstrecken und Direktverbindungen. Städte wie Tübingen, Gießen, Jena und Lübeck sollen vom Fernverkehr ausgeschlossen werden. Bahn für Alle regt an, die Trassenpreise gesetzlich festzulegen. Sie sind dabei auf die Höhe der Grenzkosten zu senken. Für Strecken, auf denen aus ökologischen oder sozialen Gründen der Schienenverkehr besonders angeregt werden soll, können zusätzliche Förderungen eingesetzt werden, vergleichbar mit der Bevorzugung erneuerbarer Energien bei der Einspeisung ins Stromnetz.

### Systempartnerschaft mit der Bahnindustrie

Für die Ausweitung des Bahnverkehrs benötigt Deutschland viel mehr Züge als heute. Die Ausweitung der Bahnindustrie sollte strukturiert erfolgen und die derzeit noch weitgehend regellos ablaufende Konversion der Automobilindustrie mit einbeziehen. Kostensparende Standards sollten im Zuge einer Systempartnerschaft aus, DB und den betreffenden Firmen entwickelt werden. Den beteiligten Firmen können über Rahmenverträge Mindestauftragsvolumen angeboten werden, die ihnen den Kapazitätsaufbau erleichtern.

### Konzern

Die Bahn als nach Gewinn strebende Aktiengesellschaft aufzustellen war ein Fehler. Der überwiegende Teil der Einnahmen stammt, wie bei allen großen Verkehrsnetzen auf der Welt, aus Steuergeldern. Die Deutsche Bahn AG hat vor allem aufgrund der formellen Privatisierung mit der Bahnreform 1994 das ihr anvertraute, mit Steuergeld errichtete Schienennetz verfallen lassen und damit der Allgemeinheit einen großen Schaden zugefügt – weit größer als alle Gewinne seit ihrer Gründung zusammengerechnet. Gleichzeitig ist die Struktur extrem ineffizient geworden: Die noch gut hundert Tochterfirmen verursachen enorme Kosten ohne zusätzlichen Nutzen, der aufgeblähte Managementüberbau kostet ebenfalls Millionen Euro und behindert zudem aktiv Reformen. Die Kosten stehen dem geplanten Stellenabbau von 30.000 Stellen im produktiven Bereich diametral

gegenüber. Verzögerungen bei Baumaßnahmen aufgrund von Fachkräftemangel bei der DB AG zeugen von einer verfehlten Personalpolitik und sind umgehend zu beheben. Die Auswirkungen erstrecken sich auch auf den Güterverkehr: DB Cargo könnte zur Verlagerung weg vom Lkw-Transport viel beitragen; stattdessen schließt das Unternehmen gerade Werkstattstandorte.

### **Gemeinnutzen statt Gewinnstreben**

Die Mobilität von Menschen und der Transport von Gütern auf der Schiene sollten im Mittelpunkt des strategischen Handelns der DB stehen. Bahn für Alle fordert daher, dass die Deutsche Bahn gemeinnützig wird. Gemäß einer repräsentativen Umfrage zu 30 Jahren Bahnreform in Deutschland teilen 70 Prozent der Menschen in Deutschland diese Forderung.

### **Tochterfirmen zusammenführen**

Das Innenverhältnis der Deutschen Bahn ist von mehr als hundert Tochterfirmen geprägt, die sich jeweils als einzelnen „Profit Center“ verstehen und die sich gegenseitig fortlaufend Rechnungen stellen. Die interne Bürokratie hat kafkaeske Formen angenommen. Die Zersplitterung der Bahn muss wieder aufgelöst werden, um zu effizienten und sicheren Abläufen zurückkehren zu können.

### **Auslandsgeschäfte abgeben**

Mit der Ausrichtung auf den Bahnbörsengang vor 20 Jahren hat das damalige Management unter Hartmut Mehdorn versucht, die Deutsche Bahn als „Global Player“ aufzustellen. In der Folge begann die DB, Luftfracht in den USA zu fliegen, Strecken in Saudi-Arabien und Mexiko und zu bauen. Zuletzt übernahm man Teile des Nahverkehrs in Toronto und Neu-Delhi, in Uruguay betreibt die DB seit diesem Jahr eine 273 km lange Güterverkehrsstrecke. Statt der behaupteten Synergieeffekte wurde der Schienenverkehr weiter desintegriert, sowohl hierzulande als auch in den jeweiligen Ländern. Das DB-Auslandsgeschäft sollte vollständig an die jeweiligen Staaten abgegeben werden. Den europäischen Verkehrsverflechtungen sollte die DB durch angemessene Kooperationen mit den Nachbarbahnen Rechnung tragen, und die Bundesregierung sollte sich für einheitliche technisch-logistische und juristische Standards einsetzen.

### **Management verschlanken**

Mit der Zusammenführung der DB-Tochterunternehmen entfallen voraussichtlich tausende Managerposten, die allein der Administration des bizarren Firmengeflechts gedient haben: Geschäftsführung, Vorstände und Aufsichtsräte, die bisher den Geldfluss von und zur Holding verfolgt haben, während sie das „Brot- und Butter-Geschäft“ (ehemaliger Bahnvorstand Rüdiger Grube) vernachlässigten. Die genaue Zahl ist nicht bekannt, Bahn für Alle fordert daher die Offenlegung der Gesamtzahl aller Führungskräfte. Die Einsparungen bei einer Halbierung der Zahl der betrieblichen Führungskräfte zugunsten von Fachpersonal im produktiven Bereich (vor allem Facharbeiter) lägen voraussichtlich langfristig im Bereich von hunderten Millionen Euro.

Die Auswahl der leitenden Manager sollte den Beschäftigten übergeben werden, um sicherzustellen, dass nach Jahren der Dominanz fachfremder Führungskräfte aus Auto- und Luftfahrtindustrie endlich wieder Kenner des Schienenverkehrs in Verantwortung kommen. Die Deutsche Bahn ist ein staatseigener Betrieb und soll als ganzes Unternehmen gemeinnützig sein; die Gehälter von Führungskräften sind entsprechend grundsätzlich auf das Niveau von Staatsbediensteten zu beschränken. Als Vergütungsspektrum schlagen wir die Besoldungsgruppen von Richtern vor. Bisherige Vergütungen in Höhe des Zehnfachen des Kanzlergehalts sind für einen staatlichen Betrieb gemeinwohlschädlich und nicht länger hinnehmbar.

## Beschäftigung ausbauen

Um die Leistungsfähigkeit des Systems Schiene zu steigern, wird wesentlich mehr Personal benötigt. Ziele wie die Verdoppelung des Personenverkehrsanteils bedürfen der vorausschauenden Personalplanung, die erforderlichen Stellen müssen heute geschaffen werden, die nötige Ausbildung muss jetzt beginnen. Bahn für Alle fordert, dass die kommenden fünf Jahre jährlich 10.000 Stellen zusätzlich geschaffen und besetzt werden. Zusätzlich ist die Zahl der Auszubildenden und Dual-Studierenden zu verdoppeln, auf rund 12.000 pro Jahr. Dabei kann auch der Wegfall von Arbeitsplätzen durch die unvermeidliche Konversion der Automobilindustrie abgefedert werden. Generell sollte gelten: gleiche oder bessere Bezahlung für Zugbegleiter gegenüber Flugbegleitern und Schienenplanern gegenüber Straßenplanern.

## Infrastruktur

Laut Grundgesetz hat Deutschland den Verkehrsbedürfnissen der Menschen Rechnung zu tragen. Dies gilt vor allem für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes. Schieneninfrastruktur ist als Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge eine prioritäre Staatsaufgabe, die die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sicherstellt und das Klima schützt.

## Bestandserhalt

Voraussetzung für jeden Bestandserhalt ist eine genaue Kenntnis des Zustands. Bisher wird im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) über den Infrastrukturzustand in einer Form berichtet, die Mängel weitgehend verschleiert. Parlamentarische Anfragen haben aufgedeckt, dass es umfangreiche Schäden gibt. Seit 2023 gibt auch der DB-Vorstand zu, dass die Infrastruktur in schlechtem Zustand ist. Die neu gegründete DB InfraGO gibt einen Zustandsbericht heraus, aus dem mehr Mängel hervorgehen als aus dem LuFV-Bericht. Die Angaben sind kontinuierlich in einer öffentlich zugänglichen Datenbank abzulegen.

Die sogenannte Generalsanierung ist ein fataler Irrweg, der die Menschen dauerhaft vom Bahnfahren abbringt. Ursprünglich war von zehn Folgejahren Baufreiheit die Rede, die erst auf acht, dann auf fünf verkürzt wurden. Inzwischen ist bekannt, dass noch schneller erneut gesperrt und gebaut werden soll. Der Sperrungszeitraum sollte ursprünglich sechs Monate nicht übersteigen, schon beim zweiten Projekt dauern die Sperrungen in zwei aufeinanderfolgenden Jahren vier und neun Monate, während der Umfang der im Zuge der Baumaßnahmen umgesetzten Erweiterungen stark reduziert wurde. Die Sanierung muss wieder „unter rollendem Rad“ erfolgen, mit jeweils einem freigehaltenen Gleis. Keine der Sanierungen darf ohne die Ausführung aller zur künftigen Kapazitätserweiterung erforderlichen Maßnahmen erfolgen.

## Beseitigung von Kapazitätsengpässen

Der Ausbau der Infrastruktur folgte zuletzt mehr dem Prestige von Hochgeschwindigkeitsstrecken als der Steigerung der tatsächlichen Kapazität des Netzes. Besonders schnelle Züge bremsen auf Mischverkehrsstrecken langsamere Züge und Güterverkehr aus. Ein nachhaltiger Ausbau muss daher die Kapazitätsengpässe identifizieren und sukzessive schließen. Dazu sind Weichen für Überholungen (wieder) einzubauen, Haltepunkte (wieder) zu Bahnhöfen zu machen und damit Überholungen zu ermöglichen, eingleisige Strecken zweigleisig auszubauen. Überlastete Knoten sollten ausgebaut werden, dazu gehören der Erhalt und die taktfähige Ertüchtigung des Kopfbahnhofs in Stuttgart und neue Überwerfungsbauwerke. Neue Industriegleisanschlüsse und moderne Umschlagplätze sollten auch den Schienengüterverkehr wieder stärken.

## Ausbau für mehr Verkehr auf der Schiene

Der Ausbau von Strecken sollte den Vorgaben des integralen Taktverkehrs folgen; sie müssen nur so schnell wie nötig befahren werden. Notwendig sind zum Beispiel Fahrzeitverkürzung um 10 Minuten auf den Strecken Lehrte–Braunschweig–Magdeburg, Leipzig–Dresden und auf der Sachsen-Franken-Magistrale. Hochbelastete Strecken sind vier- bzw. dreigleisig ausbauen (Hamburg–Lüneburg, Süd- und Nordring S-Bahn München). Unsinnige Großprojekte müssen gestoppt werden, insbesondere der Abriss des Kopfbahnhofs in Stuttgart, die Neu- bzw. Ausbaustrecken Hannover–Hamburg, Bielefeld–Hannover, Würzburg–Nürnberg Dresden–Prag, die zweite S-Bahn-Stammstrecke München, die Verlegung des Bahnhof Hamburg-Altona nach Diebsteich, die Fehmarnbelt-Anbindung, die Güterzug-Umfahrung Rosenheim, der Tiefbahnhof Frankfurt/M. sowie der Erzgebirgs-Basistunnel. Stillgelegte Strecken sind zu reaktivieren und wieder ins Netz zu integrieren. Bahn für Alle verweist in diesem Zusammenhang auf seine Listen zu klimaschädlichen Projekten [https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2021/07/rote\\_projekte\\_web\\_c\\_bahn\\_fuer\\_alle.png](https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2021/07/rote_projekte_web_c_bahn_fuer_alle.png) sowie zu klimafreundlichen Projektvorschläge [https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2021/07/gruene\\_projekte\\_web\\_c\\_bahn\\_fuer\\_alle.png](https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2021/07/gruene_projekte_web_c_bahn_fuer_alle.png) inklusive Detailliste [https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2021/07/gruene\\_projekte\\_detailliste\\_c\\_bahn\\_fuer\\_alle.pdf](https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2021/07/gruene_projekte_detailliste_c_bahn_fuer_alle.pdf)

## Bahnhöfe

Bahnhöfe in Deutschland wurden einst in Bildbänden gefeiert und galten als „Kathedralen der Moderne“. Eine solch positive Bindung kann wieder erreicht werden. Aktuell sind die meisten der einst 6000 Bahnhöfe verkauft, viele sind geschlossen oder verfallen oder beides. Größere Bahnhöfe wurden zu Einkaufszentren, die den regionalen Einzelhandel schädigen und in denen Belange Reisender nachrangig sind. Seit einigen Jahren werden ausgewählte Bahnhöfe in „Zukunftsbahnhöfe transformiert“ (DB). Dabei wird der begrüßenswerte Ansatz verfolgt, sich ganzheitlich an den Bedürfnissen der Reisenden auszurichten und eng mit den Kommunen zu kooperieren. Tempo und Finanzausstattung des Projektes sind allerdings gering. Geht man so langsam vor wie bisher, gibt es auch in 50 Jahren noch viele hundert „Vergangenheitsbahnhöfe“. Das Projekt muss ausgeweitet und so beschleunigt werden, dass sich in zehn Jahren wieder alle Bahnhöfe vollständig an den Bedürfnissen der Reisenden ausrichten. Dazu sollte das Konzept der Eigentumstrennung von Empfangsgebäude und (Rumpf-)Bahnhof mit Bahnsteigkante aufgehoben werden. Verkaufte und zweckentfremdete Empfangsgebäude sind wieder in den Schienenverkehr zu integrieren. Die Aufenthaltsqualität sollte für den ganzen Bahnhof gegeben sein, nicht nur für 1.-Klasse-Lounges. Die Einrichtungen in der Bahnhofshalle und am Gleis sollten sich ergänzen: viele Sitzbänke mit Wind und Regenschutz am Gleis, kurze Wege, zuverlässig funktionierende Rolltreppen und Aufzüge, intuitiv verständliche Ausschilderung, Reisezentren mit komfortablen Öffnungszeiten, Läden, die günstige und hochwertige Reiseverpflegung anbieten, beheizte Warteräume, Cafés und Restaurants.

Zur Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe sollten auch ausreichend hochwertig gestaltete Fahrradstellplätze geschaffen werden. Ein relevanter Anteil, mindestens zehn Prozent, sollte dabei mit abschließbaren Boxen ausgestattet sein. Bahnhöfe von Oberzentren sollten zusätzlich Reparatur und Verleih von Fahrrädern anbieten.

## Barrierefreiheit

Eine Bahn für alle muss barrierefrei sein. Bahnsteighöhen sind mit den Zugeinstiegshöhen zu harmonisieren. In der Phase der baulichen Umstellung sind auf Strecken mit unterschiedlichen

Bahnsteighöhen Züge mit gekennzeichneten unterschiedlichen Einstiegshöhen zu versehen – neue Fahrzeugbestellungen müssen diese Auflage berücksichtigen. Die Bahnsteige sind dann ebenfalls entsprechend zu kennzeichnen.

Zur Barrierefreiheit gehört Redundanz. Züge sollten mindestens zwei barrierefreie Einstiege haben und zwei barrierefreie Toiletten. In den Zügen muss ausreichend Platz vorhanden sein, um sich mit einem Rollstuhl zu bewegen. Es werden auch genügend Stellplätze benötigt – deutlich mehr als nur für jeweils einen Rollstuhl pro Zug. Fluchtwege und Plätze für Rollstühle dürfen durch die Platzaufteilung nicht in Konkurrenz zueinander gebracht werden.

Für eine verlässliche Verfügbarkeit der Aufzüge ist eigenes Wartungspersonal einzustellen. Notfallteams sollten bundesweit defekte Aufzüge innerhalb von 24 Stunden wieder in Gang setzen. Zusätzliche mobile Treppenlifte können temporär Aufzüge ersetzen, Rampen dienen als redundante Rückfalloption. Das Erfordernis, für Reisen Dienstleistungen vorbestellen zu müssen, stellt eine Hürde dar. Jeder Bahnreisende hat ein Anrecht, spontan zu verreisen. Eine Bahn für alle ermöglicht dies auch allen.

Barrierefreiheit ist mehr als Niveaugleichheit. Die Wege im Bahnhof und zum Zug sollten konsequent für Blinde und Menschen mit Sehbeeinträchtigung geeignet ausgelegt sein, Beschriftungen und Markierungen sind dafür logisch und in einfacher Sprache zu halten. Informationen wie Gleisänderungen sollten stets auch mündlich erfolgen und für Menschen mit schlechtem Gehör gleichermaßen stets schriftlich in der Anzeige. Gesetzliche Vorgaben und die konkrete Umsetzung vor Ort und in neuen Fahrzeugtypen sind immer mit den Betroffenen zu erarbeiten und vorzunehmen.

## Elektrifizierung

Seit vielen Jahren stagniert der Ausbau der Bahnstrecken in Deutschland mit Oberleitungen nahezu bei etwas über 60 Prozent (2015: 60,20 Prozent, 2024: 62,55 Prozent, im Durchschnitt 89 km pro Jahr). Das führt dazu, dass weiterhin viele Dieselloks fahren – nicht selten sogar auch unter elektrischem Draht, weil eben nicht die gesamte Strecke elektrifiziert ist. Geht es weiter so langsam voran, dauert es noch 140 Jahre bis zu einer vollständigen Elektrifizierung, wie die Schweiz sie heute schon hat. Bahn für Alle schlägt vor, dass die Elektrifizierung beschleunigt wird auf 1.000 km pro Jahr. Damit kann das Schienennetz in Deutschland bis 2035 zu 90 Prozent elektrifiziert werden.

Im diesem Zuge sollte auch die Stromgewinnung für den Bahnstrom auf regenerative Quellen umgestellt werden. Dazu sollten Solarpaneele auf allen Bahnhofsdächern und Windräder entlang der Strecken installiert werden, soweit dies mit dem Natur- und Landschaftsschutz verträglich ist. Hundert Prozent Ökostrom sollten 2030 erreicht werden.

## Zugbeeinflussung

Zugbeeinflussung erlaubt mithilfe spezieller Anlagen an der Strecke und in den Zügen die Fahrt der Züge in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit zu steuern. Das erhöht die Sicherheit und vergrößert die Streckenkapazität. In der europäischen Union hat man sich auf das European Train Control System (ETCS, deutsch Europäisches Zugbeeinflussungssystem) geeinigt. Luxemburg und die Schweiz sind bereits nahezu vollständig auf ETCS umgestiegen, in Belgien, Dänemark und den Niederlanden wurde die flächendeckende Ausrüstung beschlossen, in den meisten europäischen Staaten ist die Ausstattung von Strecken und Fahrzeugen mit ETCS im Gange. In Deutschland wurden seit 2015 erst 1,6 Prozent der Strecken mit ETCS in Betrieb genommen. Bei gleichbleibendem Tempo würde es noch weitere 625 Jahre bis zum vollständigen Umstieg dauern. Aktuell wird eine sogenannte Generalsanierung auf der wichtigen Strecke Hamburg-Berlin ohne ECTS-Ausbau

vorgenommen – so wird das nichts! Bahn für Alle ist überzeugt, dass ein ECTS-Ausbau auf 100 Prozent der Bahnstrecken in Deutschland in den nächsten zehn Jahren möglich ist – und nötig. Auf den TEN-Korridoren sollte der ECTS-Ausbau bereits bis 2030 abgeschlossen sein.

## Verkehr

Gemäß Grundgesetz ist für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zu sorgen. Bezogen auf den Fernverkehr sind die Verkehrsbedürfnisse durch Verkehrsangebote auf dem Schienennetz zu gewährleisten. Für den Schienenpersonennahverkehr machen sich die Bundesländer vergleichbare Vorgaben. Ziel der Verkehrsangebote sollte die vollständige Versorgung der Fläche bei gleichzeitig guten Fernverkehrsverbindungen durch das ganze Land sein. Gemeinden ab 5000 Einwohnern sollten im Schienenpersonennahverkehr mindestens stündlich, in dicht besiedelten Regionen halbstündlich, bedient werden, Mittel- und Oberzentren im Schienenpersonenfernverkehr mindestens stündlich, Großstädte und Städte auf dicht besiedelten Achsen halbstündlich. Die anfänglich auskömmliche Ausstattung der Länder über die Regionalisierungsmittel wurde mittlerweile zu einer Unterfinanzierung, hier muss umgesteuert werden.

### Öffentlich-gemeinnützige Landesbahnen

Der Ausschreibungswettbewerb führt zu regionalen Monopolen über 15 bis 20 Jahre, mit zahlreichen Verwerfungen wie Privatisierungen, Insolvenzen, unzureichender Qualität und ineffizientem Einsatz des rollenden Materials. Verschiedene Bundesländer haben bereits Wagenpools und auch testweise Pools für Lokführer eingerichtet, um die strukturelle Unterversorgung auszugleichen. Wo die Versorgung nicht durch die Deutsche Bahn erfolgt, sollten die Länder durch landeseigene Bahnen die Versorgung in der benötigten Qualität und Zuverlässigkeit sicherstellen. Kooperationen der öffentlich-gemeinnützigen Bahnen sollten auch zur Harmonisierung des Zugmaterials führen, größere Margen kostengünstiger und schneller produzieren zu lassen. Durch öffentlich-gemeinnützigen Betrieb auch auf Landesebene soll auch gewährleistet werden, dass ausreichend Personal und kurzfristig Ersatzfahrzeuge vorgehalten werden. Prekäre Arbeitsverhältnisse, zu wenig Personal, Zugausfälle aufgrund von Fahrzeugmangel darf es bei der Bahn nicht mehr geben.

### Pünktlichkeit bedeutet Verlässlichkeit

Die stark gesunkene Pünktlichkeit der DB schadet dem Ansehen des Bahnfahrens erheblich. Verpasste Anschlüsse und ausgefallene Züge treiben die Menschen (zurück) ins Auto oder sogar ins Flugzeug. Die Ursachen der stark gesunkenen Pünktlichkeit müssen identifiziert und behoben werden. Grund ist eine Mischung aus vernachlässigter Infrastruktur, zu wenig und zu schlecht gewarteten Zügen und Personalmangel in den Stellwerken, Bahnhöfen und Zügen. In all diesen Bereichen muss massiv investiert werden. Bahn für Alle fordert, dass die Pünktlichkeit wieder über 95 Prozent betragen muss. Die Statistik ist dabei wieder an die internationalen Standards anzupassen (unpünktlich ab drei Minuten Verspätung, Einbezug von verpassten Anschlüssen und ausgefallenen Zügen).

### Güterverkehr

Im Zuge einer jahrzehntelangen Transportinflation hat sich der Straßengüterverkehr mehr als verdoppelt, in den Waren stecken immer mehr Transportkilometer. Durch Maßnahmen wie eine höhere und ausgeweitete Lkw-Maut; eine Beschränkung der Lkw-Größen, keine „Gigaliner“ und Lkw-Nachfahrverbote sollten die Lkw-Transporte bis 2035 auf die Hälfte des aktuellen Niveaus zurückgeführt werden. In der Planung der Taktung der Nah- und Fernverkehre sind Fahrten des Schienengüterverkehrs zu berücksichtigen.

## Fahrpreise

Im Sinne der Gewinnmaximierung wurden jahrzehntelang jährlich die Fahrpreise erhöht, und zwar deutlich stärker als der ohnehin erhebliche allgemeine Preisanstieg. Eine weitere Verteuerung des Bahnfahrens kam durch die sukzessive Streichung von Vergünstigungen zustande wie zuletzt der Familienreservierung und der Partner-BahnCard. Sogenannte „Supersparpreise“ waren unseriöse Schnäppchenangebote, die nur in geringen Kontingenten vorlagen und langfristig die Frustration über zu hohe Ticketpreise nur vergrößert haben. Das entstandene Fahrpreissystem ist so komplex, dass es Kunden abschreckt und selbst das Personal am Schalter oft Schwierigkeiten damit hat und Fahrscheine teurer verkauft als nötig. Bahn für Alle findet ein konsequent an die Entfernung gekoppeltes Tarifsysteem sinnvoll und schlägt das folgende einfache und attraktive Preissystem vor:

100 Kilometer Bahnfahrt sollten 10 Euro kosten, im ICE mit 10 Prozent Aufschlag. Für InterCity und die wieder einzuführende Interregio-Gattung gilt ein Aufschlag von 5 Prozent. Kinder und Jugendliche bis zum Alter von 18 Jahren fahren in der Bahn umsonst. Wer eine BahnCard 50 besitzt, zahlt grundsätzlich die Hälfte. Die BahnCard 50 selbst kostet 150 Euro, die Partner-BahnCard 50 kostet 75 Euro; sie ermöglicht aber auch die günstige Nutzung des Nahverkehrs von Start bis Ziel. Für Reservierungen bezahlt man 2,50 Euro, Familienreservierungen kosten 5 Euro. Der Preis für ein flächendeckendes und dauerhaftes Klimaticket (derzeit als Deutschlandticket bezeichnet) wird auf 50 Euro pro Monat festgelegt (Sozialpreis 25 Euro), für ICE-Fahrten kann ein 15-Euro-Aufschlag nachgelöst werden, bei InterCity- oder Interregio-Fahrten ein 10-Euro-Aufschlag dann gilt das Klimaticket auch dort.

Bahn für Alle regt an, dass grenzüberschreitender Fahrkartenverkauf wieder ermöglicht wird, so dass niemand für eine Reise bei zwei oder mehr Anbietern seine Fahrkarten kaufen muss. Das Lösen von Fahrscheinen im Zug sollte grundsätzlich möglich sein und nicht mehr als fünf Euro Gebühr kosten, niemand soll mehr kriminalisiert werden, wenn er einmal das falsche Ticket hat. Alle Fahrscheine und Rabattkarten sollte man online kaufen können, ohne ein Kundenkonto anlegen zu müssen. Und man sollte alles zu denselben Konditionen auch am Schalter erwerben können – der Digitalzwang ist zu beenden. Siehe dazu auch den von inzwischen tausenden Menschen unterzeichneten Aufruf (<https://bahn-fuer-alle.de/bahnfahren-ja-digitalzwang-nein>).

100 km Bahnfahren	10,00 Euro
BahnCard 50	150,00 Euro
Partner-BahnCard 50	75,00 Euro
Kinder / Jugendliche bis 18 Jahre	0,00 Euro
ICE-Fahrten mit dem D- bzw. KlimaTicket	15,00 Euro
D- bzw. KlimaTicket pro Monat	50,00 Euro
D- bzw. KlimaTicket pro Monat Sozialpreis	25,00 Euro
Nachlösen im Zug	5,00 Euro
Reservierung	2,50 Euro
Familienreservierung	5,00 Euro
Aufschlag ICE	10 Prozent des Fahrpreises
Aufschlag Interregio und IC	5 Prozent des Fahrpreises

## Toiletten

Fremdbestimmt, ja ausgeliefert zu sein ist äußerst unangenehm. Wer dringend auf die Toilette muss, möchte nicht durch den ganzen Zug laufen müssen, nur um dann vielleicht vor dem Schild „außer Betrieb“ zu stehen. Dass Zugtoiletten funktionieren und in einem hygienisch guten Zustand sind, ist für Zugreisen elementar. Für die Wartung und Reinigung der Zugtoiletten ist das Personal aufzustocken. Zugtoiletten sollten auch während der Fahrt alle 90 Minuten gereinigt werden. Auf Bahnhöfen müssen Toiletten einfach zu finden sein und kostenfrei nutzbar werden. Die Öffnungszeiten müssen mindestens 30 Minuten vor Abfahrt des ersten Zuges beginnen. Bahnhöfe in Großstädten müssen über mehrere Toilettenanlagen verfügen.

## Klimaanlagen

Es sollte niemandem, der mit dem Zug reist, zugemutet werden, bei 30°C oder mehr auszuharren – oder wegen Ausfall der Klimatechnik zum Stehen im Gang des benachbarten Wagens oder gar zum Aussteigen aufgefordert zu werden. Klimatechnik ist zu einer Achillesferse von ICEs geworden. Dabei rächt sich, dass dort keine Möglichkeit für natürliche Belüftung vorgesehen wurde – in vielen Störfällen war es im Zug wesentlich wärmer als außerhalb. Regionalzüge sollten grundsätzlich Fenster haben, die geöffnet werden können. ICEs benötigen eine robustere Klimatechnik und wesentlich häufigere Wartung und Instandhaltung. Dazu sollte eine geschwindigkeitskompatible Option für natürliche Belüftung während der Fahrt kommen.

## Familienbereiche und mobiles Arbeiten

Es hat sich bewährt, für bestimmte Nutzergruppen eigene Bereiche anzubieten. Um zu fördern, dass Familien im Urlaub das Auto zu Hause lassen, sollten die Familienbereiche in den Zügen ausgeweitet und phantasievoll ausgestaltet werden. Auch für Bereiche, in denen man im Zug störungsarm mobil arbeiten kann gibt es großen Bedarf. Dazu sollten dort Internet und Stromanschluss verlässlich sein. Die „Ideenzüge“ der Deutschen Bahn können als Vorbild dienen. Solche Entwicklungen sind gemeinsam mit den Reisenden voranzutreiben und zusammen mit Herstellern in machbare Standards zu überführen.

## Hilfreiche Kommunikation

Dass die DB per Lautsprecher auf „Störungen im Betriebsablauf“ verweist, nützt bei der Umplanung einer Reise wenig. Ansagen sollten freundlich und ehrlich sein sowie konkret und hilfreich: Wie lange dauert die Störung? Welche Alternativen gibt es? Wer ist wo ansprechbar für Fragen? Dazu wird Personal vor Ort benötigt. Schluss mit Geisterbahnhöfen, die aus zehn Kilometer Entfernung beschallt werden. Die Kommunikation sollte auch in der Beschilderung und den Aushängen freundlich, hilfreich, verständlich und zuverlässig sein. Alle für die Reise relevanten Informationen sollten immer auch vor Ort analog zur Verfügung stehen, auf Abfahrts- und Ankunftsplänen, Wagenstandsanzeigern und Bahnhofsübersichten.

## Wiederaufnahme des Nachtzugverkehrs

Die Einstellung des Nachtzugverkehrs 2016 war wirtschaftlich und ökologisch ein Fehler. Es ist Zeit, den Fehler zu korrigieren. Mit eigenen, neuen Nachtzügen kann die DB ein Zeichen setzen und zeigen, dass Deutschland mit seinen Fernreisezügen im Herzen Europas liegt.

Bahn für Alle hat 2023 [in einer Berechnung](#) aufgezeigt, dass mit nur neun Fernzugverbindungen auf den von der EU geförderten transeuropäischen Eisenbahnkorridoren 30 Prozent der Emissionen aus dem innereuropäischen Luftverkehr eingespart werden könnten. Deutschland sollte eine

europäische Initiative für Nachtzüge starten und damit seiner Verantwortung durch die geographisch zentrale Lage gerecht werden. Die Vereinigten Eisenbahnen von Europa könnten mit einer gemeinsamen Buchungsplattform starten und dann sukzessive einen Pool aus interoperablen Loks sowie Nacht- und Fernreisewagen aufbauen. Eine „Zug-günstiger-als-Flug-Garantie“ sollte sicherstellen, dass kein innereuropäischer Flug mehr unter 100 Euro kostet. Für Nachtzugtickets sollten europaweit einheitlich der verminderten Mehrwertsteuersatz gelten. Wo auf gleicher Strecke ein ausreichendes Nachtzugangebot vorliegt, sollten parallele Nachtflüge verboten werden.

### **Interregio und InterCity**

Die Reiseentfernung, die Menschen mit dem Zug zurücklegen, variiert zwischen 5 bis 500 Kilometern und mehr. Der Bahnverkehr in Deutschland kennt nur Regionalverkehr und Fernverkehr, für Fahrten mittlerer Distanz gibt es seit der Einstellung des Interregio keine adäquaten Angebote mehr. Jetzt werden auch die Intercity-Züge sukzessive abgeschafft. Bahn für Alle regt an, dass von der Deutschen Bahn wieder kostengünstige Direktzüge für Entfernungen bis 500 Kilometer eingesetzt werden.

### **Hochwertige Züge**

Viele Züge in Deutschland sind veraltet. In Nordrhein-Westfalen wurden zuletzt aufgearbeitete 60 Jahre alte Waggons eingesetzt, um einem chronischen Wagenmangel beizukommen. Bahn für Alle unterstützt generell Ressourcenschonung, Langlebigkeit und Reparaturfreundlichkeit. Im Zuge einer erheblichen Ausweitung des Schienenverkehrs sollten umso mehr neue Wagen modernste Standards hinsichtlich Barrierefreiheit und Komfort aufweisen. Von Bahnpersonal betreute Fahrrad-/Großgepäckwagen sind standardmäßig wünschenswert. Die staatliche Tschechische Bahn bieten zum Beispiel mit dem ComfortJet einen fest gekuppelten und 230 km/h schnellen Wendezug an, dessen Fahrradabteile eine Auflademöglichkeit für E-Bikes aufweisen. Bahn für Alle regt an, die Kundinnen und Kunden in die Weiterentwicklung neuer Züge einzubeziehen.

### **Bordrestaurants**

Gegen die Modernisierung des Bordrestaurants im „Knödelexpress“ nach Prag gab es Proteste, trotz ComfortJet. Mit Erfolg, die beliebten traditionellen Speisewagen werden nun auf einigen Verbindungen weiterhin eingesetzt. Die Episode veranschaulicht, dass es lohnt, sich Zugrestaurants mit Liebe zu widmen. Der Trend zum Bordbistro, in dem es nur noch Snacks aus der Plastikpackung gibt, die man im Stehen verzehren muss, wird der Kultur des Bahnreisens nicht gerecht. Bahn für Alle regt an, den Aufwand für gute Speiseangebote in liebevoll gestalteten Wagen als Werbung für das System Schiene insgesamt zu betrachten. Liebe geht durch den Magen, das könnte auch für die Liebe zum Zugfahren gelten.