Die Zukunft der Bahn

Für Mensch, Umwelt und Klima

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) zeigt sich in desolater Verfassung: Unpünktlichkeit, Zug- und Stellwerksausfälle, Personalmangel, Langsamfahrstellen und Streckensperrungen: die Bahn ist über Jahrzehnte zugrunde gespart worden und war bei der Steigerung der individuellen Mobilität immer nachrangig.
Die DB AG kann und muss mehr als ein renditeorientiertes Unternehmen sein: Da gibt es den Auftrag des Grundgesetzes für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zu sorgen. Das beinhaltet Mobilität und Erreichbarkeit in der Fläche her- und sicherzustellen. Und es besteht der breit getragene politische Anspruch, über die deutliche Steigerung des Schienenpersonen- und –güterverkehrsanteils zum Erreichen der Klimaziele beizutragen.
Die Deutsche Bahn soll ein Zukunftsbild beschreiben: Das Profil eines Mobilitätsdienstleisters, der dem Natur- und Klimaschutz verpflichtet und am Gemeinwohl orientiert ist, und für den Pünktlichkeit, leistbare Preise und Komfort Parameter der Orientierung sind.

Die Bahn garantiert Mobilität und Erreichbarkeit für Menschen und Güter

Die Deutsche Bahn AG betreibt heute ein Streckennetz von ca. 33.000 km. Seit dem Jahr 1994, dem Zeitpunkt der Gründung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft aus Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn, wurde die Streckenlänge um mehr als 8.000 Kilometer reduziert, über 65.000 Weichen und Kreuzungen rückgebaut und seit dem Jahr 2000 fast 100 Bahnhöfe geschlossen. Dieses verbleibende Schienennetz wurde weder angemessen instandgehalten, wesentlich erweitert noch an veränderte Bedürfnisse angepasst.
Die Mobilität von Menschen und der Transport von Gütern auf der Schiene muss im Mittelpunkt des strategischen Handelns der DB AG stehen. Dafür müssen das betriebliche Angebot und das Streckennetz ausgeweitet werden. Gleichzeitig muss die Reaktivierung noch verfügbarer Trassen vorangetrieben werden, um Städte und Kommunen wieder an das Schienennetz anzubinden. Nur mit einem stabilen Mobilitätsangebot und einer guten Erreichbarkeit in der Fläche kann ein gesellschaftlicher Konsens für den dauerhaften Ausbau der Bahn gefunden werden.

Die Bahn macht Klimaschutz

Die Bahn ist das elektrische Verkehrsmittel. 74 Prozent aller Zugkilometer werden elektrisch erbracht. Diese Zugkilometer werden aber auf lediglich 62 Prozent elektrifizierten Strecken geleistet.
Die Elektrifizierung der restlichen Strecken geht nur langsam voran und auch die Umsetzung

von Maßnahmen zum Kapazitätsausbau bei der Schieneninfrastruktur stockt aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel.
68 Prozent des Bahnstroms kommen heute aus erneuerbaren Energien. Jeder Personenkilometer oder Tonnenkilometer, der von der Straße auf die Schiene verlagert wird, ist ein Beitrag zum Klimaschutz. Dies zeigt, wie wichtig die Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist, im Personen- wie auch im Güterverkehr.
Beide stehen jedoch im Wettbewerb mit dem Straßenverkehr. Hier müssen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene im Verhältnis zur Straße verbessert und ein konkurrenzfähiges Trassenpreissystem eingeführt werden. Dies kann beispielsweise die Reduzierung der Trassenpreise auf die Höhe der Grenzkosten sein, wie es in anderen Ländern der Europäischen Union üblich ist. Das hilft nicht nur bei der Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene, auch der Personennah- und -fernverkehr würde von den geringeren Trassenpreisen profitieren.

Damit Reisende mit der Bahn und die Gütertransporte pünktlich, zuverlässig und zukünftig komplett emissionsfrei ans Ziel kommen, muss die Verteilung von öffentlichen Mitteln klar priorisiert und zugunsten von Investitionen in klimafreundliche und naturverträgliche Schieneninfrastruktur und einem funktionierenden öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Auch die Nutzung von 100 Prozent Ökostrom muss die DB AG deutlich vor dem angepeilten Zieljahr 2038 umsetzen.

Die Bahn ist Teil der der öffentlichen Daseinsvorsorge

Nach dem Gewährleistungsauftrag des Art. 87e Abs. 4 S. 1 GG muss der Bund sicherstellen, „dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“ Dafür muss die Bundesregierung verkehrliche Ziele zur Sicherung der Daseinsvorsorge im Einklang mit Klima- und Naturschutz definieren. Mit diesen Zielen muss der Bund das staatseigene Unternehmen so entwickeln, dass die DB AG durch verlässliche Angebote und intakte Infrastruktur eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt, Mobilitätsarmut wirksam bekämpft und Güter klimafreundlich transportiert.
Der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn AG muss diese zu einer nicht profitorientierten Organisation entwickeln und den Konzern durch gesellschaftliche Ziele und Zielvorgaben zur Daseinsvorsorge und zum Klima- und Naturschutz steuern. Diesen Zielen sollten auch die Vorstände der DB AG und deren Töchter verpflichtet und auf deren Grundlage die Arbeit der Vorstände bewertet werden.

Die Bahn dient dem Gemeinwohl

Das Gemeinwohl muss im Mittelpunkt der Bahnpolitik stehen. Eine Dividendenausschüttung der Deutschen Bahn AG an den Bund steht diesem Leitbild ebenso entgegen, wie kurzfristige Gewinne aus der Privatisierung von Teilbereichen. Das Handeln der DB AG kann und darf sich nicht ausschließlich an kaufmännischen Kriterien ausrichten. Denn die Fokussierung auf eine angestrebte Rendite wird nicht zur Mobilitätswende beitragen, sondern steht ihr entgegen. Folglich muss sowohl die Infrastruktur, als auch der Betrieb gemeinwohlorientiert sein.
Das Gemeinwohl muss zu dem maßgeblichen Kriterium der Zielerreichung im DB-Konzern werden. Dabei sollte diese Zielerreichung durch vorher festgelegte Indikatoren (Verspätungen durch Infrastrukturmängel, erreichte Orte, Netzzustand u.a.) überprüft werden.

Die Bahn wird dann für breite Kreise der Bevölkerung attraktiv, wenn es ein preiswertes, flächendeckendes und dauerhaftes Tarif-Angebot wie das Deutschlandticket oder ein Klimaticket nach österreichischem Vorbild gibt, und es mit attraktiven und pünktlichen Bahn-Angeboten kombiniert wird. Dabei ist wichtig, das Deutschlandticket zu verstetigen und weiterzuentwickeln, damit Bürgerinnen und Bürger langfristig mit dem Angebot planen können. Der Klimaschutz allein ist für viele Menschen kein ausreichender Grund zum Umstieg auf die Bahn.

Die Bahn braucht eine planbare Zukunft

Der Eigentümer Bund steht in der Verantwortung, die finanziellen Voraussetzungen für Instandhaltung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu schaffen. Nur so wird einerseits ein störungsfreier Betrieb auf der Schiene, anderseits die Fortentwicklung des Systems Schiene gewährleistet werden können. Dafür muss der Bund die Finanzierung sicherstellen. Diese Finanzierung muss langfristig und überjährig garantiert und planbar sein. Die ausreichende Finanzierung von Schieneninfrastruktur ist als Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge eine prioritäre Staatsaufgabe, die die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sicherstellt und das Klima schützt. Denkbar sind auch Finanzierungsinstrumente wie Fonds, soweit damit keine Abhängigkeiten vom Kapitalmarkt oder renditeorientierten institutionellen Investoren geschaffen werden. Für eine langfristige und solide Finanzierungsarchitektur sollte ein parteiübergreifender Konsens gefunden werden.

Erstellt durch den BUND BAK Mobilität

Kontakt:

Gabriel Kapfinger Wissenschaftlicher Mitarbeiter Verkehrspolitik, E-Mail: Gabriel.Kapfinger@bund.net
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
Bundesgeschäftsstelle | Kaiserin-Augusta-Allee 5 | 10553 Berlin | **Stand: Januar 2025**