

---

## **Sofortmaßnahmen für mehr Leistung und Qualität im SPNV**

---

Die Aussage „Ohne starke Busse und Bahnen keine Verkehrswende“ ist eine wesentliche Erkenntnis aus den Beratungen des Klimakabinetts. Sie ist nicht zuletzt auch Teil des öffentlichen Diskurses um den Klimawandel.

Die SPNV-Unternehmen stellen sich den Erwartungen, eine wesentliche Rolle bei der klimapolitisch geforderten Verkehrswende zu spielen. Sie stehen jedoch vor großen Herausforderungen bei der Infrastrukturkapazität, der Personalgewinnung und bei der Fahrzeugtechnik. Die steigenden Mittel des Bundes zur Verringerung des Erneuerungsrückstands bei der Infrastruktur führen paradoxerweise dazu, dass mit verstärkten Bauarbeiten weniger Kapazität und mehr Störungen zu erwarten sind. Dessen ungeachtet erwartet die Öffentlichkeit berechtigterweise gerade heute ein Mehr an Leistung und Qualität.

So oder so wird das öffentliche Verkehrssystem mit signifikanten Nachfragesteigerungen umgehen müssen. Und zwar, wie bereits empirisch belegt, sofort. Insofern kommt es vor allem in den Jahren bis 2025, also noch vor Abschluss erster „großer“ Infrastrukturmaßnahmen darauf an, Verbesserungspotentiale zu verwirklichen. Gerade Maßnahmen abseits der „Leuchtturmprojekte“ sind machbar, sofern die verantwortlichen Stellen problemorientiert handeln und die durchaus vorhandenen Finanzmittel entsprechend nutzen.

Mit einer Kapazitätsausweitung bei dauerhaftem Ausnahmezustand im Betrieb wäre allerdings insbesondere aus Sicht der Fahrgäste wenig gewonnen. Investitionsmittel und die Regionalisierungsmittel müssen daher mit Schwerpunkt auf der Qualität und der Reibungslosigkeit des Betriebs eingesetzt werden. Erst wenn dies gewährleistet ist, bringt eine Kapazitätsausweitung nachhaltigen Nutzen.

### **Fünf Punkte für einen besseren SPNV:**

#### **1. Stablen Betrieb sicherstellen – in Alt- und Neuverträgen**

- a) Baustellenmanagement verbessern: Stabiler Betrieb geht vor Schnelligkeit und Kosten des Ausbaus
- b) Störungsbeseitigung beim Netzbetrieb beschleunigen; Langsamfahrstellen beseitigen und störanfällige Komponenten insbesondere bei der Leit- und Sicherungstechnik gezielt gegen störfeste austauschen
- c) Nutzlänge vorhandener Bahnsteigkanten vergrößern, um längere Einheiten nutzen zu können; situationsabhängig reicht ggf. ein versetztes Ausfahrtsignal aus
- d) Größere Fahrzeugreserven vorsehen
- e) Fahrpläne praxisgerecht gestalten; realistische Zeiten für Fahrgastwechsel berücksichtigen
- f) Wendezeiten für Züge ausreichend dimensionieren; ggf. „überschlagene Wende“ vorsehen
- g) Standardisierung und Kompatibilität bei Netz und Fahrzeugen vorantreiben

- h) Auf Stärken und Schwächen der Züge verzichten, durchgängige Mehrfachtraktion vorsehen
- i) Mehr Doppelstockfahrzeuge einsetzen und damit Größenvorteile durch zwei Ebenen nutzen

## **2. Infrastruktur ausbauen**

- a) Netz vor allem in den großen Knotenbereichen für mehr und längere Züge ausbauen
- b) Eingleisige Strecken zur Vermeidung von Zwangspunkten und Störquellen zweigleisig ausbauen oder zumindest Begegnungsabschnitte vorsehen; ggf. auch mehrgleisige Strecken erweitern
- c) Mehr und leistungsfähigere Weichenverbindungen in den Betriebsstellen und Bahnhöfen vorsehen; höhere Geschwindigkeiten durch schlankere Weichen ermöglichen
- d) Mehr und längere Überholgleise schaffen; dies nutzt nicht nur dem Güterverkehr, sondern der Flexibilität des Betriebes insgesamt
- e) Bahnhöfe durch mehr Bahnsteige und leistungsfähigere Zugänge erweitern; nicht dem Verkehrszweck dienende Einbauten, die die Kapazität einschränken, beseitigen
- f) Nicht gleisfreie Bahnsteigzugänge beseitigen
- g) Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik nur mit Systemen, die modular erweiterbar und ohne längere Sperrpausen anpassbar sind.

## **3. Personalbestand ausbauen und qualifizieren**

- a) Offensive für die Personalgewinnung bei den Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen [z. B. VDV-Arbeitgeberinitiative]
- b) Qualifizierung der Beschäftigten für mehr Flexibilität und für mehr Verständnis für die Systemzusammenhänge des Bahnbetriebs

## **4. Fahrgäste einbinden**

- a) Völlige Transparenz des Bahnbetriebs für den Reisenden mit validen Daten über Unternehmensgrenzen hinweg sowohl über elektronische Medien als auch Anzeiger und Ansagen im Bahnhof, insbesondere im Störfall
- b) Informationen zur Reisendenlenkung nutzen, um Fahrgastströme zu entzerren und Fahrgastwechselzeiten zu reduzieren; z.B. durch Informationen zu Halteplätzen, Lage der Türen und Angaben zur Auslastung

## **5. Unternehmerische Initiative stärken**

- a) Wertschöpfung bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen stärken
- b) Expertise der Unternehmen, insbesondere im technisch-betrieblichen Bereich, nutzen
- c) Stopp der schleichenden Verstaatlichung
- d) Wettbewerbsneutralität staatlicher Maßnahmen, insbesondere bei Kapitalmaßnahmen