

Das Ziel: Bis 2030 sinkt die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen um die Hälfte

Wenn die Fahrzeugdichte auf den Straßen geringer ist, können Bäume gepflanzt werden, wo heute noch Autos stehen, Fahrradwege markiert, wo heute LKW unterwegs sind, Kinder spielen, wo heute nach Parkplätzen gesucht wird.

Wie soll das gehen?

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln lassen sich Wege bequem zurücklegen und in ihnen kann man lesen, arbeiten, schlafen oder sich mit anderen Fahrgästen unterhalten, wenn sie regelmäßig und zuverlässig fahren und der Zugang zu ihnen für alle möglich ist.

Wo liegt das Problem?

Öffentliche Verkehrsmittel sind 2023 nicht in dem Maße zuverlässig und zugänglich, dass sie die Menschen von den Straßen locken. Sie sind weniger zuverlässig als 1980 und weniger zuverlässig als 2020, obwohl eine Menge Geld in sogenannte „Modernisierung“ der Bahn geflossen ist. Das Geld wurde in der Regel dazu verwendet, den Betrieb „wirtschaftlicher“ zu gestalten, und dabei in Kauf genommen, dass Verspätungen und Zug- bzw. Fahrtausfälle zur Regel wurden. Oder für sehr teure Tunnelanlagen und -bahnhöfe ausgegeben, die den Betrieb verteuern, die Wege zu den Zügen erschweren, Bahnanlagen aus dem Stadtbild nehmen und allenfalls dem Zivilschutz nützen. Wir beobachten, dass die Zuverlässigkeit der Bahn sinkt und gleichzeitig Straßen gebaut werden. So wird man das 1,5°-Ziel nicht erreichen können, auch wenn demnächst mehr Fahrzeuge auf den Straßen fahren, die elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben werden. Denn auch diese Fahrzeuge und ihre Energiespeicher verbrennen in Produktion und Verschrottung Sauerstoff zu Kohlendioxid. Das Geld, das „für die Bahn“ ausgegeben wird, dient allzu oft der Straße, sei es bei Tunnelbauten, die Platz für Straßen machen, Bahnstreckenverkleinerungen, bei denen Parkplätze entstehen, oder eben in betrieblichen Maßnahmen, die Personal sparen, aber Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit kosten und die Abhängigkeit von technischen Systemen erhöhen. Außerdem wird um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gestritten, und dabei fallen Anreize, das Angebot zu verbessern, allzu oft unter den Tisch. Die Deutsche Bahn ist derzeit nicht bereit für diese Herausforderung, und das liegt nicht, wie behauptet, am Investitionsstau, sondern ist weitgehend hausgemacht. Wer genau hinschaut, sieht, dass für teures Geld seit Jahren Fahrmöglichkeiten vernichtet wurden, und so soll es weitergehen: Wo man bisher aus verschiedenen Richtungen gleichzeitig ein- und ausfahren konnte, wird das bald nicht mehr möglich sein. Stuttgart und Leipzig sind herausragende Beispiele dafür, beim Fernbahntunnel in Frankfurt am Main wird es auch so sein. Auch die Umstellung auf neue Leitsysteme verursacht monatelange Sperrungen.

Was muss passieren?

○ Pünktlichkeit verbessern

Dass die Züge auf dem Netz der Deutschen Bahn heute selten auf die Minute abfahren oder ankommen, die im Fahrplan steht, hat im wesentlichen zwei Gründe:

▪ Das technikbasierte Abfertungsverfahren (TAV)

Im Gegensatz zur Abfertigung durch Bahnsteig- oder Zugpersonal, das den Fahrgastwechsel überwacht und bei der planmäßigen Abfahrtszeit ein Warnsignal (Pfiff oder Klingeln oder „Zurückbleiben Bitte“) gibt, den Auftrag zum Schließen der Türen erteilt und dann zur Abfahrt, wenn alle Türen geschlossen sind, wird seit einigen Jahren im Nah- und Regionalverkehr und teilweise auch im Fernverkehr darauf verzichtet, den Fahrgastwechsel zu überwachen. Die Türen machen „Piep-piep“ und schließen nach einigen Sekunden, egal ob Abfahrtszeit oder nicht, und wenn der Lokführer oder die Lokführerin einen Knopf drückt, gehen sie danach nicht mehr auf. Wenn der Lokführer/die Lokführerin das Zeichen dafür erhält, dass alle Türen geschlossen sind, fährt er ab. Das führt dann einerseits dazu, dass einem der Zug vor der Nase abfährt, obwohl man schon am Bahnsteig und z.B. auf dem Weg zum Sonderabteil für Kinderwagen oder Fahrräder oder zur ersten Klasse war – es gab keinerlei Aufruf vor der Abfahrt – und es führt andererseits dazu, dass Züge minutenlang am Bahnsteig stehen, weil minutenlang irgendwo noch jemand einsteigt und das Schließen der Türen nicht erzwungen werden kann, weil ja niemand aufpasst. Bei der S-Bahn-Rhein-Main summieren sich die Fahrzeitverlängerungen auf jeder Fahrt teilweise auf über zehn Minuten, und dann fällt jeder dritte Zug aus, weil er verspätet angekommen ist, und bei einem 30-Minuten-Takt kann man dann eine Stunde warten, bis man z.B. zum Flughafen kommt. Fernzüge, die auf derart verspätete Regionalzüge auflaufen, erhalten dadurch ebenfalls Verspätungen, wenn es zu wenig Ausweichmöglichkeiten gibt oder diese nicht genutzt werden.

▪ Zentralisierung

Als die DB damit begonnen hat, Betriebsleitungszentralen einzurichten, blieb der Aufschrei aus. Als der Mainzer Hauptbahnhof tagelang nicht angefahren wurde, weil das Personal fehlte, diente das den Verantwortlichen als Rechtfertigung, die Zentralisierung zu forcieren. Was ist passiert? Das Ziel der DB oder der herrschenden Politik ist, von Hannover, Duisburg, Berlin, Leipzig, Frankfurt am Main, Karlsruhe und München aus alle Züge steuern und überwachen zu können. In Hannover hat man also jede Weiche in Flensburg oder in Eichenberg bei Göttingen, alles zwischen der holländischen Grenze und der ehemaligen Zonengrenze bei Helmstedt „im Blick“. Wenn in Lübeck eine Weiche klemmt oder ein Signal gestört ist, dann dauert es, bis man es in Hannover merken wird, und dann wird nach Vorschrift reagiert (oder tut das schon die KI?), und in der Regel wird der Betrieb unterbrochen, bis jemand vor Ort sich die Sache angeschaut hat und der Zentrale mitgeteilt hat, dass die Störung behoben ist. Wenn die Zugsteuerung weitgehend automatisiert abläuft, werden eventuell noch vorhandene Überholmöglichkeiten nicht genutzt, da dies im hinterlegten Fahrplan nicht vorgesehen ist. **Daher rühren die vielen Verspätungen und Ausfälle bei der DB.**

● Was also ist zu tun?

Wenn man also die Verspätungsanfälligkeit der Deutschen Bahn heilen und einen zuverlässigen, pünktlichen Betrieb erreichen will, dann muss man für strenge Abfertigung und flexible, dezentrale Betriebsführung sorgen. Die oben geschilderten Verfahren können demnach nicht mehr die einzigen sein. **Vielmehr ist ein robustes und sicheres System eins, das redundant funktioniert, also über Rückfallebenen verfügt.** So kann das TAV als Rückfallebene dienen, wenn der Schaffner oder das Aufsichtspersonal am Bahnsteig fehlen, weil sie z.B. mit Kundenkontakt beschäftigt oder krankheitsbedingt ausgefallen sind. Und die Betriebszentrale und ihr Computer steuern nachts die Züge, wenn die Fahrdienstleiter/Bahnhofsvorsteher vor Ort dienstfrei haben, und springen ein, wenn der Kollege im Bahnhof vor Ort Kundenkontakt hat oder auf die Toilette muss.

Die Regel aber sollte sein, dass jeder Zug und jeder Bahnhof mit fachkundigem Personal besetzt ist. Schaffner/innen und „Bahnhofswärter“ können Auskünfte geben, Fahrkarten verkaufen, Fahrkarten prüfen, für Sauberkeit sorgen und für Sicherheit. Fahrstraßen können ohne Not auch vom Computer gestellt werden, so lange alles nach Plan läuft, aber wenn Abweichungen eintreten, soll schnell und flexibel vor Ort eingegriffen werden können. Und wenn ein Signal gestört ist, dann kann der Bahnhofswärter direkt zum Zug gehen und ihm den Fahrauftrag übermitteln.

So, und nur so, werden Züge wieder pünktlich fahren. Im Anhang wird beschrieben, was das bedeutet. Übergangs- und Umsteigezeiten unter 10 Minuten werden von elektronischen Auskunftsmedien (von denen auch das Zugpersonal abliest und das die automatisierten Ansagen speist) wieder angeboten werden.

Nur mit pünktlicheren Zügen ist ein Angebot möglich, das einerseits die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum eigenen Automobil attraktiv macht und andererseits die Organisation eines „wirtschaftlichen“ Betriebs mit schlanken Wendezeiten, optimierten Dienstplänen und optimalen Fahrzeugumläufen erlaubt.

○ **Flexiblerer Personaleinsatz**

Es dient auch dem besseren Verständnis füreinander, wenn Lokomotivführer/-innen (Tf), Zugbegleiter/-innen (ZuB/KiN), Fahrdienstleiter/-innen (Fdl) bzw. Bahnhofswärter und Reiseberater/-innen eine gemeinsame Ausbildung durchlaufen. So können KiN und Tf sich bei Fahrten, auf denen ein Fahrtrichtungswechsel erforderlich ist, beim Dienst abwechseln, ohne dass am Bahnhof eine Ablösung warten muss; man ist für die gesamte Tour oder einen Teil davon „ein Team“. So können Wendezeiten verkürzt werden; zum Fahrgastwechsel reichen z.B. in Bad Dürkheim oder Mornshiem 1-2 Minuten; dann kann wieder abgefahren werden - die Bremsprobe sollte in dieser Zeit ebenfalls möglich sein, wenn nicht, ist die Software zu verbessern. Fahrten zum Einsatzort können mit Zugbegleitdiensten gefüllt werden. **Und wenn vor Ort am Bahnhof ein Dienst eingeteilt ist, der für Sicherheit und Sauberkeit sorgt, dann werden unsere Bahnhöfe wieder zu einladenden Toren zu einer „besseren Welt“.**

○ **Finanzierung sichern**

Es macht einen großen Unterschied für ein Unternehmen, ob es eine Leistung erbringen muss, weil es soll, oder ob es mit einer Leistung Geld verdienen kann. Die bisherige Praxis kennt nur ein Entweder-Oder und ist außerdem der Problematik ausgesetzt, dass man es im öffentlichen Verkehr auf der Schiene mit natürlichen Monopolen zu tun hat und Wettbewerb und Tarifunterschiede oft zu merkwürdigen Doppelverkehren führen. Ein robuster und attraktiver Verkehr muss also für die Unternehmen und ihre Beschäftigten sowohl „eine sichere Bank“ sein als auch Anreize bieten, besser zu werden. Das könnte zum Beispiel so aussehen, dass ein Schaffner ein Gehalt bekommt, dessen Höhe, wie jetzt, nur wenig über dem Mindestlohn liegt und eigentlich nicht dazu geeignet ist, Personal zu binden und zu motivieren. Wenn aber pro geprüfter Fahrkarte bzw. pro verkauftem Ticket und bei jeder pünktlicher Abfahrt eine Provision lockt, die am Ende des Monats das Gehalt verdoppeln kann, dann wird so ein Schaffner oder Bahnhofsvorsteher gerne die vollbesetzten Züge betreuen wollen und ausgesucht höflich auch herankommende Leute noch einsteigen lassen. Und auf Verkehrsvertrageebene (Nah- und Fernerkehr!) sollte der Staat seine Leistungen so verteilen, dass einerseits die Bedienung auch zu verkehrsschwachen Zeiten gesichert ist als auch, dass ein Zuwachs an Fahrgästen belohnt wird, dass also z.B. die Verkehrsleistung in Personenkilometern

statt der Betriebsleistung in Wagenkilometern bezahlt wird. Die beste Förderung wird sein, dass die Trassen- und Stationsgebühren abgeschafft werden und Verkehrsunternehmen nicht mehr als eine pauschale Gebühr dafür, auf dem Netz fahren zu dürfen, bezahlen müssen. „InfraGO“ ist dann tatsächlich am Gemeinwohl und nicht an möglichst hohen Gewinnen für den Bundeshaushalt orientiert.

Aus Fahrgast- bzw. Kundensicht ist eine einfache und transparente Preisbildung sowie der offene Zugang zum öffentlichen Verkehr erforderlich. Das sogenannte 49-Euro-Ticket ist ein gutes Beispiel für einen einfachen Preis, zu mindestens im Nahverkehr, wenn auch darunter der Anreiz zu einem besseren Verkehr gelitten hat (bei besonders rabattierten Tickets hat der Fahrgast kein Recht auf Erstattung); der Zwang zum digitalen Fahrschein ist ein schlechtes.

Ich schlage vor, das „Deutschland-Ticket“ und alle anderen Fahrkarten miteinander zu verbinden.

Das Deutschland-Ticket sollte es in Abstufungen geben: Als Tagesticket würde das 9-Euro-Ticket wieder auferstehen, als Monatsticket würde es zu dem gerade verhandelten Preis von 49 oder 59 Euro erhältlich sein und als Jahreskarte oder im Abo wäre es noch billiger.

Es wäre sowohl am Automaten und im Zug, also spontan und ohne Konto, Handy und Kreditkarte zu bekommen, als auch mit Vertrag und Bankverbindung. Das wäre dann ein Grund für Rabatte und könnte die „BahnCard“ ersetzen.

Es wäre in allen Verkehrsmitteln in Deutschland, in Zügen, Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen, Schiffen usw gültig, aber auch im Fernzug.

Ja, auch im Fernzug, und sogar verpflichtend, für die An- und Abreise zum Bahnhof, also als obligatorisches City-Ticket und als „Grundpreis“. Denn wenn man die Fahrkarte noch im Zug kaufen kann, ist man niemals mehr ungewollt Schwarzfahrer, und wenn man ohne vorher erworbenes Deutschlandticket (wenigstens für den Tag) nicht einsteigen kann, dann ist die Finanzierung des Gesamtsystems besser gesichert.

Ohne Entfernungsbegrenzung ist das Deutschlandticket nur noch in S-Bahnen oder Linienbussen gültig. Wer damit längere Reisen unternimmt oder Fernzüge benutzt (auch die heutigen RE sind oft eigentlich vom Land bestellte Fernverbindungen), muss einen Kilometerpreis bezahlen. Dazu muss der Einstieg erfasst werden, sei es mit Stempelautomaten wie bei der Berliner U-Bahn oder mit Sperren und Lesegeräten wie bei der Pariser Metro oder schwedischen Länsbussen. Im Deutschlandtarif enthalten wäre dann eine Fahrt im Landkreis des Einstiegs und dem Nachbarkreis, das sind in der Regel weniger als 50km, also Nahverkehr. Für die Strecke dazwischen (letzter Halt bis erster Halt im jeweiligen Bezirk) muss ein Kilometerpreis, vielleicht 12 Eurocent, entrichtet werden, der sich bei Hin- und Rückfahrt, als Kind, zu verkehrsschwachen Zeiten oder mit „BahnCard“ deutlich drücken ließe.

Monatskarten für Pendler würden in einigen Fällen teurer als gerade jetzt mit „Deutschlandticket“, aber hoffentlich billiger als vor einem Jahr und wahrscheinlich mehr wert, weil die Züge nicht mehr so oft ausfallen oder verspätet sind, und weil man seine Rechte wieder einfordern kann.

Für die Nutzung von Schnellzügen, Nachtzügen und ICE wird ein Zuschlag erhoben.

Dies dürfte genügend Anreiz für die Verkehrsunternehmen sein, ein attraktives Angebot zu machen.

Und ist genügend Anreiz für viele Menschen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren.

Anhang:

Sechs Forderungen, die zerstörerische Wetterphänomene vermeiden helfen

Bis 2024 ist der Verkehrssektor nicht in der Lage gewesen, die Klimaschutzziele zu erreichen. Damit es bis 2030 besser wird, fordern wir für die Bahn in Deutschland:

- **„Rückbau“ heißt nicht mehr Abbau, sondern – wie der Begriff eigentlich nahelegt - **Wieder- (Neu-) Aufbau fehlender Bahnsteigkanten, fehlender Nebengleise zur Abstellung und Begegnung und stillgelegter Strecken**, damit mehr Verkehr und dieser zuverlässig umwelt- und ressourchenschonend auf der Schiene geleistet werden kann. **Infrastrukturmaßnahmen sind nur dann erlaubt und werden nur dann staatlich gefördert, wenn sie dem Ziel dienen, die mögliche Verkehrsleistung und die betriebliche Redundanz zu erhöhen.** Die Ziele, Betriebskosten zu senken (etwa durch vermiedene Weichen oder den Entfall personalgebundener Bedienpätze) und Platz für Parkplätze oder neue Straßen zu schaffen oder durch Verknappung höhere Erträge Erlösen zu können, spielen demgegenüber keine entscheidende Rolle mehr.**

Bis heute werden Straßen so geplant und gebaut, dass sie die Kapazität erhöhen, und es werden Steuermittel dafür bereit gestellt. Bei der Schiene gilt es nicht. Diese Ungleichbehandlung zu überwinden, ist der erste Schritt.

Bis zur Bahnreform 1995 war es für die Bahnen in Ost und West selbstverständlich, den Oberbau regelmäßig zu erneuern, also instand zu halten. Seit der Umwandlung in die DB AG muss das zum Gewinn verpflichtete Unternehmen Instandhaltung aus eigenen Mitteln leisten – mit den offensichtlichen Folgen. Dies lässt sich lösen, wenn „DB InfraGO“ – falls diese Inhaberin des Gleisnetzes bleiben soll – vom Zwang zum Gewinn befreit wird, also ähnlich wie die Straßenverkehrsbehörden den Gebietskörperschaften (eventuell über Beiräte unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen und Fahrgastverbände) unterstellt werden. Das bisher dieser Gesellschaft zugewiesene Personal (für Stellwerke, Bahnhofsmanagement usw.) kann, wie in Schweden oder Großbritannien, aus dem Betriebspersonal der Verkehrsunternehmen gestellt werden. Nur für Planung, Überwachung und Instandhaltung gibt es eigenes Personal, das gegebenenfalls neu rekrutiert werden muß.

- **Bei keiner Infrastrukturmaßnahme wird der Verkehr über länger als eine Nacht oder ein Wochenende stillgelegt, **Schienenersatzverkehr ist ein Mittel bei Katastrophen oder ungeplanten Unfällen und muss teurer sein als Zugverkehr****

Hier ist auf das Verursacherprinzip zu achten: Es kann nicht sein, dass ein Verkehrsunternehmen SEV organisieren muss, wenn die Infrastrukturgesellschaft bauen lässt.

- **Ausfallende Fahrten müssen für das Verkehrsunternehmen mit *Pönalen* belegt werden, die so hoch sind, dass sich das Vorhalten von Reserven (Personal wie Fahrzeuge) finanziell lohnt.**

Dafür müssen dann auch die Personalräume und Abstellgleise wieder hergestellt werden, siehe oben, und wenn die Infrastrukturgesellschaft ihre Leistung steuerfinanziert erbringt, dann ist auch wieder Geld dafür da, siehe unten:

- **Trassengebühren und Stationsgebühren entfallen ersatzlos.**

In der Logik, die in den vergangenen 20 Jahren dazu geführt hat, dass Fahrmöglichkeiten verknapppt wurden, und dass Fahrten einer Wirtschaftlichkeitsüberprüfung unterlagen – die also dazu geführt hat, dass viele Orte nicht mehr angefahren werden und das Angebot eines guten öffentlichen Verkehrs für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu teuer wurde – ist dies der entscheidende Faktor. **Wenn die oben zuerst genannte Forderung erfüllt ist, ergibt sich dies von alleine.**

- **Alle betrieblichen und vertrieblichen Funktionen sind redundant auszuführen:**

- Personenzüge werden mit Personal vor Ort abgefertigt, TAV ist Rückfallebene
- Fahrstraßen können mit Personal vor Ort gestellt werden und bei Ausfall anderer Systeme kann dieses Fahraufträge („Befehl“) erteilen, BLZ ist Rückfallebene
- Bei einer Signalstörung oder wenn betriebsfremde Personen an der Strecke gesichtet wurden, ist eine Sichtfahrt durchzuführen. Triebfahrzeugführende sind die Rückfallebene für die Leittechnik.
- Fahrpläne sind sowohl online als auch in gedruckter Form verfügbar. Das „gedruckte Wort“ ist verbindlich für die Dauer der Saison, die in der Regel 2x/Jahr beginnt und verbunden mit entsprechenden Aufträgen durch die Bestellorganisation ist. Abweichungen, die kurzfristig online bekannt gemacht werden, kosten – siehe oben – eine *Pönale*; digitale Systeme und gedruckte Form stützen sich gegenseitig
- Der Erwerb von Fahrberechtigungen (Tickets/Fahrkarten/Ausweise) ist vor dem Antritt der Fahrt möglich und auch während der Fahrt. Das versetzt den Fahrgast in eine bessere Position, wenn die Fahrt ausfällt oder ein Anschluss nicht erreicht wird. Zugbegleitpersonal und Verkaufstechnik sind die Rückfallebene für den online-Vertrieb.
- Fahrkarten werden immer ausgedruckt, auch wenn sie in einem Hintergrundsystem digital vorgehalten werden. So kann z.B. jemand, der online gebucht hat, sich vor Antritt der Fahrt oder unter Nennung seiner Buchungsnummer bzw. dem Vorlegen eines QR-Codes auf einem Endgerät vom Zugpersonal einen Fahrschein geben lassen, der mit Zangenabdruck entwertet wird und so auch als Beleg gilt. Andere entnehmen dem Fahrkartenautomaten, dem eigenen Drucker oder erwerben am Schalter ein Ticket, das einen QR-Code trägt und maschinell gelesen werden kann.

- **Löhne und Gehälter im Betrieb des öffentlichen Verkehrs sind attraktiv und binden kompetentes Personal**

Das Niveau der EVG und GdL-Tarife ist dem in der Automobilindustrie Üblichen anzugleichen.

Was ist eigentlich Pünktlichkeit?

Ein Zug fährt pünktlich, wenn er zur im Fahrplan veröffentlichten Zeit abfährt oder ankommt.

Gemessen und geloggt wird der Moment, wo der Knopf gedrückt wird, der die Türen zwingend schließt.

Beispiel: Abfahrt um 8.01 Uhr

Uhrzeit	Fernzug	Regionalzug	S-Bahn
8:00:48	Aufruf: „Einsteigen bitte“ und, wenn der Fahrgastwechsel abgeschlossen ist: „Zurückbleiben bitte“, so dass der Türschließauftrag erfolgen kann.		
8:01:00 bis 8:01:59	Zug muss warten, wenn der Fahrgastwechsel nicht abgeschlossen ist		Zug kann warten, wenn Fahrgastwechsel nicht abgeschlossen ist.
8:02 (folgende Minute)	Zug muss warten, wenn der Fahrgastwechsel nicht abgeschlossen ist	Zug kann warten, wenn Fahrgastwechsel nicht abgeschlossen ist.	Zug muss abfahren
8:03 (2 Minuten über der Zeit)	Zug kann warten, wenn Fahrgastwechsel nicht abgeschlossen ist.	Zug muss abfahren	
8:04 und später	Zug gilt als verspätet		
8:07	Ersatzgarnitur wird am nächsten Knoten eingesetzt (kostenpflichtig für das Unternehmen, das die Verspätung verursacht hat)		

Die Fahrpläne sind so gemacht, dass jeder Zug bis zum nächsten Umsteigehalt eine Minute (Fernzüge 3 Minuten) aufholen kann, so dass ein Umsteigen innerhalb der dort üblichen Zeit – in der Regel drei Minuten bei Bahnsteigwechsel, zwei Minuten am selben Bahnsteig – gewährleistet ist.

Nur so ist ein landes- und europaweiter integraler Taktfahrplan denkbar.