

Gemeinwohlorientierte Schieneninfrastruktur

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Klimakrise, wachsender sozialer Ungleichheiten und der zunehmenden Belastung urbaner wie ländlicher Räume durch Verkehrsemissionen, ist der Ausbau einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur dringend notwendig.

Insbesondere dem Schienenverkehr kommt in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle zu. Als emissionsarmer, energieeffizienter und flächensparender Verkehrsträger kann er maßgeblich zur Erreichung klimapolitischer Zielsetzungen beitragen. Doch jenseits seiner ökologischen Vorteile erfüllt der Schienenverkehr auch eine wichtige Funktion im Sinne des Gemeinwohls: Er sichert die Mobilität breiter Bevölkerungsschichten, stärkt den sozialen Zusammenhalt und fördert gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land.

Ein gemeinwohlorientiertes Verkehrssystem ist mehr als die Summe effizienter Transportprozesse – es schafft Zugangsmöglichkeiten zu Arbeit, Bildung, Gesundheitsversorgung und sozialer Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen, unabhängig von Einkommen, sozialer Herkunft oder Wohnort. Der Schienenverkehr leistet hier einen wesentlichen Beitrag, indem er eine leistungsfähige, verlässliche und sozial gerechte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Besonders in strukturschwachen Regionen kann eine gut ausgebaute Bahnverbindung Perspektiven eröffnen und Abwanderungstendenzen entgegenwirken. Im städtischen Raum wiederum trägt die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene zur Reduktion von Staus, Emissionen und Flächenverbrauch bei – allesamt Faktoren, die in direktem Zusammenhang mit Lebensqualität und Gesundheitsvorsorge stehen.

Um die Schieneninfrastruktur stärker im Sinne des Gemeinwohls auszurichten, wurde Anfang 2024 die gemeinwohlorientierte *DB InfraGO AG* als 100%ige Tochter der *Deutschen Bahn AG* gegründet. Dabei wurden die beiden Gesellschaften *DB Netz AG* und *DB Station&Service AG* zusammengeführt. Mit der Gründung der neuen Gesellschaft wurden auch allgemeine Gemeinwohlziele in der Satzung verankert. Diese zu konkretisieren und umzusetzen verbleibt aktuell bei der Führung der *DB InfraGO AG*.

Nach dem Gewährleistungsauftrag des Art. 87e Abs. 4 S. 1 GG muss jedoch 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 Schienenpersonen-nahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“

Das heißt die Bundesregierung muss verkehrliche Ziele zur Sicherung der Daseinsvorsorge im Einklang mit Klima- und Naturschutz definieren.

So müssen Verlagerungs- und Kapazitäts-, aber auch Erreichbarkeitsziele heruntergebrochen, quantifiziert und messbar gemacht werden. Nur so kann Fortschritt und Erfolg nachvollziehbar ausgestaltet und der Nutzen der Schieneninfrastruktur für die Allgemeinheit gestärkt werden. Um gesellschaftliche und Verlagerungsziele auf der Schiene zu erreichen braucht es ein robustes und leistungsfähiges Schienennetz. Dessen Instandhaltung und Kapazitätserweiterung ist Aufgabe der *DB InfraGO AG* im Auftrag des Bundes.

Der Bund ist also für die Entwicklung und Zielsetzung der Schieneninfrastruktur verantwortlich. Er muss diese Ziele zum Wohl der Allgemeinheit setzen, finanzieren und überprüfen.

In der Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene¹ hat Verkehrsminister Patrick Schnieder das Thema Gemeinwohlorientierung lediglich angeschnitten, aber keine klaren strategischen Ziele und Kriterien definiert. Der Verkehrsminister muss schnellstmöglich die lange angekündigte Eigentümerstrategie der Bahn vorlegen und die Gemeinwohlziele der *DB InfraGO AG* konkretisieren.

Im Folgenden sollen deshalb Indikatoren und Kriterien beschrieben werden, die helfen können das Gemeinwohl zur relevanten Zielgröße zur Entwicklung der Schieneninfrastruktur zu machen:

- 1) **Netzzustand Schiene:** Der jährlich erscheinende Netzzustandsbericht hat bisher lediglich eine beschreibende Wirkung. Es ist richtig, den Zustand von Weichen, Gleisen, technischen Anlagen, aber auch Gebäude, Bahnsteigen u.a. zu überwachen. Darüberhinausgehend braucht es aber auch ein gemeinsames Verständnis vom Zustand der Infrastruktur. Davon ausgehend kann der Bund über jährliche Zielgrößen für den Netzzustand die Schienen-Infrastrukturentwicklung steuern und diese Zielgrößen können als messbare Größen den Unternehmenserfolg ausdrücken.
- 2) **netzbedingte Verspätungsursachen:** Im ersten Halbjahr 2025 waren nur noch 2 von 3 Fernzügen bei der *DB Fernverkehr AG* pünktlich. Einer der Gründe war (und ist) die überalterte und überlastete Bahn-Infrastruktur. Diese Ursachen müssen durch klare Zielvorgaben systematisch behoben und durch einen Indikator netzbedingte Verspätungsursachen überprüft werden. So kann sichergestellt werden, dass eine der größten Missstände für Bahnkunden behoben wird.
- 3) **Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken:** Neben dem Zustand soll und muss auch die Länge des Schienennetzes beurteilt werden können. Es gibt ca. 5426 km

¹ [Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene](#)

stillgelegte und reaktivierbare Gleisstrecken², die ehemals erschlossene Städte und Kommunen wieder an das Schienennetz anbinden können und so dort erst wieder eine Mobilitäts-Alternative bieten. Hier sollten rechtliche Hürden zur Reaktivierung abgebaut werden.

- 4) Die Umsetzung von sogenannten **kleinen und mittleren Maßnahmen** hilft die Kapazität im Netz auch kurzfristig zu steigern. Denn hier müssen oft keine langen Genehmigungsverfahren durchgeführt werden und die Umsetzung kann relativ schnell wirken. Hier sollten rollierend Maßnahmen eruiert und schnellstmöglich umgesetzt werden. Damit können Engpässe beseitigt und für überlastete Schienenwege Kapazitäten geschaffen werden.
- 5) **Zielvision Deutschlandtakt:** Für den Ausbau des Schienennetzes ist es wichtig eine Zielvision, wie einen Deutschlandtakt, zu definieren und auf Naturverträglichkeit und Erreichen von Gemeinwohl- und Klimazielen zu überprüfen. Denn für die Verlagerungsziele auf die Schiene braucht es eine Erweiterung des Schienennetzes um die zusätzlichen und notwendigen Verkehre aufnehmen zu können. Bei der Erweiterung muss stets der Eingriff in Natur- und Umwelträume unterbleiben oder soweit wie möglich reduziert werden. Hier sollte abgewogen werden können, ob hierbei unverhältnismäßigen Eingriffen verkehrliche Vorgaben (Geschwindigkeiten, Steigungen) verändert werden müssen. Eine Abwägung kann nur bei Vorliegen von verschiedenen Szenarien (bspw. unterschiedlichen Fahrzeiten im Deutschlandtaktmodell) und der dafür notwendigen Datengrundlage und Modellierung erfolgen.
- 6) **Netzzustand Bahnhöfe:** Ebenso im Netzzustandsbericht aufgeführt, ist der Zustand der Bahnhöfe und Empfangsgebäude. Für diese braucht es Visionen der Nutzung, aber auch eine kontinuierliche Instandhaltung und Modernisierung des Zustands der Gebäude. Für die Gemeinwohlorientierung kann und muss auch die Möglichkeit für intermodale Wegeketten durch die bauliche Struktur und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität der Bahnhöfe geschaffen werden. Hierfür braucht es Infrastruktur wie sichere Fahrradstellanlagen, Mobilitäts-Stationen, mit Sharing-Angebote wie Carsharing und (elektrischen) Fahrrädern, Ladepunkte und ausreichend P+R Parkplätze. Wichtig ist auch die Einbeziehung der Bahnhofshallen, die nicht mehr im Besitz der *DB InfraGO AG* sind, sondern in privater Hand.
- 7) **Trassenpreise:** Fährt ein Güter- oder Personenzug auf der Schiene muss er für die Nutzung eine Trassenpreisgebühr zahlen. Die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene, sowohl im Güter-, als auch im Personenverkehr, hängt also maßgeblich an der Höhe der Kosten für Trassen, auch im Verhältnis zu der Lkw-Maut zur Nutzung von Autobahnen und Bundesstraßen. Hohe Trassenpreise, die aktuell nach dem Vollkostenprinzip berechnet werden, verzerren im erheblichen Maß diese Situation und führen dazu, dass Verkehre auf der Schiene nicht oder nur sehr schwer konkurrenzfähig betrieben werden können. Hier muss eine Trassenbepreisung

² [Mobilitätswende: Reaktivierung von Bahnstrecken | VDV - Die Verkehrsunternehmen](#)

gefunden werden, die es möglich macht Verkehr auf der Schiene auch zu günstigen und planbaren Preisen für den Endkunden anbieten zu können.

Eine Eigentümerstrategie für die *DB AG* muss zukünftig auch diese Gemeinwohl-Ziele der *DB InfraGO AG* einschließen. Nur über klare Kriterien und Zielvereinbarungen kann die Gemeinwohlorientierung zielgerichtet und messbar in den Bahnbetrieb, zum Wohl der Bürger*innen und des Klimas, operationalisiert werden. Blickt man in Länder wie die Schweiz und Österreich, die ein besser funktionierendes Bahnnetz betreiben, braucht es nicht nur eine Strategie, sondern einen überparteilichen Konsens für die Zukunft der Schiene. Wichtig dabei ist, die Strategie mit einer langfristigen, über Legislaturperioden hinausreichende, Finanzierung und Umsetzungsinstrumenten zu begleiten, um die Ziele erreichen zu können.

Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.



Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

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