

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

Ansbach, 18.10.2026

Management-Summary

Der Fahrgastverband PRO BAHN e.V. fordert die grundlegende Modernisierung des Bahnnetzes. Hierbei sind die Bedürfnisse der Fahrgäste im gesamten Planungsprozess umfassend zu berücksichtigen.

Eine zuverlässige Bahn ist zentral für das Erreichen der Klimaziele und den Erhalt des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Kernforderungen:

- Frühzeitige und umfassende Baustellenkoordination zur Minimierung betrieblicher Auswirkungen.
- Die Generalsanierungen umfassend und zeitnah umgesetzt werden.
- Die Engstellen im Bahnnetz sind durch Ausbaumaßnahmen zu beseitigen.
- Die Betriebsführung ist auf eine Maximierung der Reisendenpünktlichkeit zu optimieren.
- Alle Regelwerke und Prozesse sind auf Optimierungspotentiale zu prüfen und ggf. anzupassen.
- Es ist für eine ausreichende Personaldecke in allen Bereichen zu sorgen.
- Die Finanzierung der notwendigen Baumaßnahmen ist frühzeitig und dauerhaft sicherzustellen.
- Die durch die Taskforce zuverlässige Bahn erarbeiteten kurzfristig wirksamen Maßnahmen sind konsequent umzusetzen.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen erhöht die Pünktlichkeit der Bahn, steigert ihre Kapazität und leistet damit einen wichtigen Beitrag zu Mobilitätswende und zu einer zukunftsfähigen Bahn.

Ausgangssituation und Zielsetzung

Das Jahr 2025 war das unpünktlichste Jahr in der Geschichte der Deutschen Bahn. Nur 60,1 % aller – nicht ausgefallenen – Fernverkehrshalte wurden mit einer Verspätung von weniger als 6 Minuten erreicht. Auch haben nur 67,4 % aller Fernverkehrsreisenden ihr Ziel mit einer Verspätung von weniger als 15 Minuten erreicht.

Wichtige Gründe dieser massiven Unpünktlichkeit sind der schlechte Zustand der Infrastruktur, die fehlende Koordination von Arbeiten, fehlendes Personal und eine zu geringe Infrastrukturkapazität.

Wir Fahrgäste haben eine zuverlässigere und pünktlichere Bahn verdient. Nur mit einer zuverlässigen Bahn können Klimaziele erreicht werden und eine Verkehrswende gelingen. Das politische Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen hängt elementar von der Betriebsqualität der Eisenbahn ab.

Es bedarf dringend Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität. So sehr es den Deutschlandtakt braucht, können wir nicht warten, bis dieser umgesetzt ist.

Wir brauchen eine Verbesserung der Bahn: Heute, nicht irgendwann!

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

Baubetriebsplanung

Die Koordination der einzelnen Baumaßnahmen untereinander übernimmt die Baubetriebsplanung. Diese ist jedoch mit der Vielzahl an zu bearbeitenden Maßnahmen überfordert. Dieses für dazu, dass kaum Koordination erfolgt.

- Für jede Strecke sind durch den Infrastrukturbetreiber verbindliche Bauzeiträume festzulegen. Die gesamte Planung von Baumaßnahmen soll an diesen Bauzeiträumen ausgerichtet werden, sodass die übrige Zeit frei von Baumaßnahmen bleibt. Die Bauzeiträume sind dabei so festzulegen, dass jeder Korridor¹ für höchstens vier Wochen im Jahr von Baumaßnahmen unterbrochen wird.
- Das Konzept der Generalsanierungen ist konsequent umzusetzen. Hierbei sind alle anstehenden Baumaßnahmen zu bündeln und die Strecke auf den aktuellen technischen Stand zu bringen.

Die notwendigen Finanzmittel sind durch den Eigentümer bereitzustellen.

- Sofern eine Strecke für Umleitungsverkehre benötigt wird, ist diese frei von Baumaßnahmen zu halten. Eine Strecke soll dabei auch nicht für mehrere Korridore zeitgleich als Umleitungsstrecke dienen. Die Umleitungskonzepte sollen darauf ausgelegt sein, die Verkehrsbedürfnisse aller Nutzer dieser Strecke zu erfüllen.

Schienenersatzverkehre zur Generierung freier Kapazität auf der Umleitungsstrecke lehnen wir ab, stattdessen sind ausfallende Halte von Regionalzügen durch Ersatzhalte umgeleiteter Fernverkehrszüge ersetzt werden. In diesen sind alle Nahverkehrsfahrausweise anzuerkennen.

- Zur Schaffung neuer Verkehrsbeziehungen sind an sinnvollen Zugangsstellen auf dem Umleitungsweg einzuplanen, insbesondere wenn diese auch als Ersatzhalt dienen können.

Regelmäßig in Frage kommende Ersatzhalte sind infrastrukturell für die Aufnahme der ersatzweise haltenden Züge vorzubereiten. Außerdem ist auf Möglichkeiten der Weiterbeförderungen hinzuweisen.

- Anstehende Baumaßnahmen sind frühzeitig mit den konkreten Auswirkungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu kommunizieren, damit diese Ersatzkonzepte entwickeln können und die Fahrgäste frühzeitig informieren können.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen sich über ihre geplanten Maßnahmen und Ersatzkonzepte auszutauschen. Die zu erwartenden Auswirkungen der Konzepte aller Eisenbahnverkehrsunternehmen sind miteinander abzustimmen.

¹Als Korridor betrachten wir den Abschnitt zwischen zwei Knoten. Als Knoten dienen hierbei Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern, sowie Netzendpunkte und Grenzübergänge.

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

- Im Rahmen von Baumaßnahmen sind gesamthafte Betriebskonzepte aufzustellen, welche eine möglichst kurze Gesamtreisezeit ermöglichen sollen. Insbesondere sind hierbei kurze Anschlüsse zwischen den Zügen und den Bussen des Ersatzverkehrs zu gewährleisten. Gegebenenfalls sind die Fahrlagen entsprechend anzupassen.
- Bei großen Baumaßnahmen sind bereits im Vorfeld gemeinsame Informations- und Abstimmungsrunden vorzusehen.

Die Abstimmungsrunden sollen auf der Arbeitsebene zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Aufgabenträgern stattfinden und der gemeinsamen Abstimmung von Ersatzkonzepten und der Klärung von betrieblichen Konflikten dienen.

Die Informationsrunden dienen der Information aller betroffenen Stakeholder über anstehende Baumaßnahmen. Hierbei sollen neben den beteiligten Eisenbahnunternehmen auch die Politik, Fahrgastvertreter, Behörden und die Presse eingebunden werden.

- Wenn es unter Berücksichtigung des Bauablaufes möglich ist, sind Strecken- und Totalsperrungen zu vermeiden und stattdessen, insbesondere der Regionalverkehr, mittels eingleisiger Betriebsführung durchzuführen. Wenn eine Verkürzung des gesperrten Streckenabschnittes durch Einrichtung eines Stichstreckenblocks oder Errichtung von Behelfsbahnsteigen möglich ist, so soll der Infrastrukturbetreiber diese Möglichkeiten bei länger andauernden Baumaßnahmen nutzen.
- Um den Planungsaufwand für kleinere Baumaßnahmen möglichst gering zu halten und auch bei Störungen gut reagieren zu können, sollen flächendeckend Ersatzkonzepte vorbereitet und zwischen den Beteiligten abgestimmt werden. Diese Ersatzkonzepte sollen kurzfristig in Kraft gesetzt werden können und somit die Bearbeitung von Störungen vereinfachen und für den Fahrgast ein bekanntes Konzept bieten.

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

•

Generalsanierungen

Die DB InfraGO hat entschieden, anstehende Arbeiten im Kernnetz im Rahmen von Generalsanierungen zu bündeln.

- Das Konzept der Generalsanierungen ist konsequent umzusetzen. Hierbei sind alle anstehenden Baumaßnahmen zu bündeln und die Strecke auf den aktuellen technischen Stand zu bringen. In den Jahren nach der Generalsanierung anstehende Erneuerungen sind auf den Zeitraum der Generalsanierung vorzuziehen.
- Die Stellwerkstechnik ist auf moderne Elektronische oder Digitale Stellwerke umzurüsten. Dabei sind Vorbereitungen zu treffen, damit Anpassungen an der Außenanlage – insbesondere für Bauzustände – ohne mehrtägige Sperrungen des gesamten Stellbereichs ermöglicht werden.
- Im Zuge der Interoperabilitätsbestrebungen der Europäischen Union sollen die nationalen Zugbeeinflussungssysteme durch das europaweit vereinheitlichte System ETCS² ersetzt werden. ETCS ermöglicht höhere Kapazitäten und kürzere Fahrzeiten.
- Die hierfür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sind im Rahmen der Generalsanierungen vorzunehmen.

Eine Doppelausrüstung mit nationalen Zugbeeinflussungssystemen und ETCS verhindert die optimale Nutzung der neuen technischen Möglichkeiten und ist daher auf Knotenbereiche zu beschränken. Stattdessen ist eine

-
- ETCS-Vollausrüstung nach dem aktuellen Ausrüstungsstand vorzunehmen, um die Kapazität maximal auszureizen.

Der Infrastrukturbetreiber muss die hierfür erforderlichen Planungs- und Umsetzungskapazitäten bereitstellen. Die Politik ist dafür zuständig, die notwendigen Finanzierungsrahmen zu schaffen.

- Den Aufgabenträgern der Länder sind die für die Ersatzkonzepte notwendigen Mehraufwendungen durch den Bund als Eigentümer der DB InfraGO AG auszugleichen, wobei hierfür die Regionalisierungsmittel nicht zu verwenden sind. Hierbei ist ein für die zu ersetzenden Verkehre optimaler Verkehrsartenmix umzusetzen und zu finanzieren.

²European Train Control System

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

•

Streckenkapazität

Die Kapazität der Infrastruktur ist begrenzt.

Die DB InfraGO hat bislang 26 Strecken für dauerhaft überlastet erklärt, die die aktuellen Verkehre nicht vollständig aufnehmen können. Auch wenn für viele dieser Strecken Ausbaumaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan und im Bundesschienenwegeausbaugesetz vorgesehen sind, konnte bislang keine überlastete Strecke ausreichend entlastet werden.

Aufgrund großer Baumaßnahmen werden zahlreiche weitere Bahnstrecken zu temporär überlasteten Strecken erklärt.

- Die zur Entlastung überlasteter Strecken notwendigen Maßnahmen sind schnellstmöglich umzusetzen. Die DB InfraGO erstellt hierfür Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität, welche die Betriebslage untersucht und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Beseitigung festlegt.

Die notwendigen Planungsrechte und Finanzierungen sind durch den Bund sicherzustellen. Der Infrastrukturbetreiber trägt die Verantwortung die Planungs- und Umsetzungskapazitäten bereitzustellen.

- Es sind in Abhängigkeit von Verkehrsaufkommen ausreichend Überholungs- und Kreuzungsgleise vorzuhalten, um bei Störungen flexibel disponieren zu können. Zusätzlich ist auf zweigleisigen Strecke Gleiswechselbetrieb einzureichen und durch eine ausreichende Zahl an Überleitverbindungen und Signalen – auch im Gegengleis – dafür zu sorgen, dass auch bei abschnittsweise eingleisigem Betrieb ein ausreichendes Zugangebot durchgeführt werden kann.

Der Bund ist hier angehalten, die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

- Durch zeitliche Bündelung von Zügen und eine Systematisierung des Betriebskonzeptes können höhere Kapazitäten geschaffen werden. Diese Möglichkeit ist, insbesondere im Güterverkehr, zu nutzen.
- Auf überlasteten Strecken sollen Kapazitäten nur im Rahmen einer gesamthaften Abstimmung vergeben werden, wofür durch die KaZu Novum bereits eine – aktuell unverbindliche – Basis existiert. Hierbei sind ausreichende Kapazitäten frei zu halten, um im Falle von Störungen oder Verspätungen den Betrieb weiterhin durchführen zu können.

Die Gesamtplanung ist an den Fahrgastströmen und -bedürfnissen auszurichten.

Das Eisenbahnregulierungsgesetz ist dahingehend anzupassen, dass eine verbindliche Gesamtplanung geschaffen wird.

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

Betriebsführung

Die Betriebsführung hat die Aufgabe mit Verspätungen umzugehen und einen möglichst zuverlässigen Bahnbetrieb zu ermöglichen.

- Die während Baumaßnahmen verbleibenden Kapazitäten sind bestmöglich auszulasten. Die noch verkehrenden Züge sollen eine ausreichende Beförderungskapazität aufweisen. Gegebenenfalls ist der Fahrzeugeinsatz anzupassen.
- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind zum Einsatz von Zügen mit größtmöglicher Kapazität anzuhalten. Bei der Vergabe von Kapazität soll Zügen mit einer hohen Beförderungskapazität Vorrang vor Zügen mit einer niedrigeren Kapazität eingeräumt werden. Lokleerfahrten sind in jedem Fall zu vermeiden.

Das Eisenbahnregulierungsgesetz muss hierfür angepasst werden, da aktuell keine Berücksichtigung der Beförderungskapazität bei der Trassenvergabe erfolgen kann.

Bei Trassen des Nahverkehrs soll der Aufgabenträger über die durchzuführenden Fahrten entscheiden.

- Die Disposition des Reisezugsverkehrs ist auf eine Minimierung der Gesamtverspätung der Reisenden zu optimieren. Insbesondere sind die Auswirkungen dispositiver Entscheidungen auf den weiteren Fahrtverlauf, wie sie sich zum Beispiel durch Zugkreuzungen oder -überholungen ergeben, frühzeitig zu ermitteln und zu kommunizieren.
- Die Disposition soll durch IT-basierte Verfahren unterstützt werden. Konflikte sollen frühzeitig erkannt und aufgelöst werden. Insbesondere regelmäßig auftretende Zugfolgekonflikte und gefährdete Anschlüsse sollen automatisiert abgearbeitet werden, damit die Disponenten sich vor allem um die Bearbeitung von Störungen kümmern können.
- Züge sollen auf dem gesamten Laufweg durch eine zentrale Stelle betreut werden, die die Auswirkungen getroffener Entscheidungen auf den Restlaufweg im Blick hat.

Die Zusammenarbeit der Netzleitzentrale mit den sieben regionalen Betriebszentralen soll verbessert werden. Hierzu soll eine gemeinsame virtuelle Betriebszentrale den Informationsaustausch und die Abstimmung verbessern. In diese Betriebszentrale sind zusätzlich die Leitstellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einzubinden.

- Im Verspätungsfall sind Anschlüsse abzuwarten, soweit hierdurch die Reisezeiten reduziert werden können. Bei Anschlusskorrespondenzen im Fernverkehr ist dies bei Wartezeiten unter fünf Minuten i.d.R. der Fall.

Sichtanschlüsse, bei denen der Reisende den wegfahrenden Anschlusszug noch sehen kann, sollen nur in Ausnahmefällen vorkommen.

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

Die Prozesse zur Anschlusssicherung durch EVU und EIU sind dahingehend zu optimieren, dass das Abwarten von Anschlüssen der Regelfall ist. Getroffene Entscheidungen sind unverzüglich den Reisenden und dem Betriebspersonal zu kommunizieren.

- Die Betriebskonzepte sollen auf wiederkehrenden Fahrlagen ausgelegt sein. Diese sollen über den Tag und die Baumaßnahme durchgehend gefahren werden, hierdurch wird dem Reisenden die Orientierung erleichtert.
- Die Fahrpläne sollen ausreichend Reserven aufweisen, um bei Fahrplanabweichungen reagieren zu können. Hierzu sind ausreichende Pufferzeiten und Fahrzeitreserven vorzusehen.

Die dem Fahrgast bekanntgegebenen Abfahrtszeiten sollen auf kritischen Streckenabschnitten bis zu fünf Minuten vor der betrieblichen Abfahrtszeit liegen, sofern es dadurch nicht zu Anschlussverlusten kommt. Hierdurch soll mehr Flexibilität in der Betriebsdurchführung ermöglicht werden.

- An Stationen mit einem dauerhaft oder zeitweise hohen Reisendenaufkommen sollen Servicekräfte die Reisenden frühzeitig verteilen, damit eine gleichmäßige Auslastung der Züge gewährleistet wird. Diese sind insbesondere dann erforderlich, wenn durch die Anordnung der Zugänge eine ungleichmäßige Auslastung der Züge gefördert wird.
- Überholungen langsamfahrender durch schnellfahrende Züge sollen so geplant werden, dass der schnellfahrende Zug hierdurch keinen Fahrzeitverlust erleidet. Die Zuglängen sind dabei soweit zu begrenzen, dass eine ausreichende Anzahl an Überholmöglichkeiten nutzbar ist.
- Um Störungen schnellstmöglich beseitigen zu können, sind flächendeckend Einsatzteams in Bereitschaft zu halten. Die Instandhaltung ist proaktiv vorzunehmen. Der Winterdienst muss durch ausreichend bahneigenes Personal sichergestellt werden.
- Den Fahrgästen sind alle relevanten Daten zur aktuellen Betriebslage des Personenverkehrs über dokumentierte und freie Datenschnittstellen bereitzustellen. Die Nutzungsbedingungen sind so auszugestalten, dass auch nicht kommerzielle Anwendungen in ihrer Funktion und der Nutzung der Daten nicht durch Zugriffsbeschränkungen oder Kosten gehemmt werden.

Die offiziellen Anwendungen der Verkehrsunternehmen sollen die Daten des eigenen und der umgebenden Verkehrsunternehmen sinnvoll aufbereitet darstellen.

Der Datenaustausch zwischen Verkehrsunternehmen sollen über standardisierte Schnittstellen und die Datendrehscheiben der Länder erfolgen.

- Daten zum Betrieb und zur Infrastruktur sind transparent zwischen den Eisenbahnunternehmen auszutauschen. Jedes Unternehmen soll die bei ihm anfallenden Daten erheben, aktualisieren und über eine standardisierte Datenschnittstelle transparent auszutauschen.

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

Ersatzverkehre

Stehen Eisenbahnstrecken nicht zur Verfügung, muss ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet werden. Diese haben nicht nur verlängerte Fahrzeiten, sondern erfüllen häufig nicht mal grundlegende Qualitätsanforderungen.

- Solange auf einer Strecke noch ein ausreichendes Angebot im Schienenpersonenverkehr möglich ist, sollen diese Züge alle Unterwegshalte bedienen, damit ein Schienenersatzverkehr für deren Bedienung vermieden werden kann.
- Schienenersatzverkehre sind so zu planen, dass keine vermeidbaren Unannehmlichkeiten für die Reisenden entstehen. Die Ersatzverkehre sollen dabei möglichst auf dem direkten Laufweg verkehren. Die Lage der Ersatzhaltestelle ist auf das Fahrgastaufkommen und eine kurze Gesamtreisezeit abzustimmen. Eine Bedienung einer Ersatzbushaltestelle unmittelbar am Bahnhof mit geplanten Ersatzverkehren ist nur für den Übergang zwischen Zug und Bus erforderlich.
- Auf Landstraßen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf lediglich 60 km/h begrenzt, wenn nicht für jeden Fahrgast ein Sitzplatz angeboten werden kann. Daher ist die Kapazität so auszulegen, dass alle Fahrgäste sitzend befördert werden können.
- Ersatzbusse, die Kreuzungen mit einer ÖPNV-Beeinflussung befahren, sollen die Lichtzeitanlagen ansteuern können. Hierfür sollen einheitliche Standards zur Ansteuerung festgelegt werden. Sowohl Lichtzeitanlagen als auch die Fahrzeuge sind mit kompatiblen Systemen auszurüsten.
- Die Ersatzverkehre haben gute Anschlüsse auf die Zugfahrten zu gewähren, die sie ersetzen sollen. Ggf. sind zur Anschlussgewährung zusätzliche Fahrten einzuplanen oder die Fahrpläne der zubringenden Züge anzupassen. Die Eisenbahnunternehmen haben ausreichende Planungskapazitäten bereitzustellen.
- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen ihre Ersatzkonzepte soweit abstimmen, dass ein einheitliches Ersatzkonzept gefahren und kommuniziert wird.
- Schienenersatzverkehre sind in die Auskunftsmedien einzupflegen und mit einer Echtzeitdatenschnittstelle auszustatten. Die Wege zu den Schienenersatzverkehren sind deutlich auszuschildern (mindestens an jeder Weggabelung), hierbei sind auch Fußbodenmarkierungen sinnvoll. Wenn an der Ersatzhaltestelle digitale Anzeigen vorhanden sind, so sind die Ersatzverkehre auch auf diesen anzuzeigen. Die Busse sollen mindestens das Ziel, ihre Linie sowie ggf. eingeschränkte Haltestellenbedienung beschildern.

Die Ersatzhaltestellen sind mit genauer Ortsangabe (mastgenau) anzugeben. In Informationsaushängen sind Karten einzubetten.

- Zwischen den Leitstellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Busunternehmen, die den Ersatzverkehr betreiben, muss ein Informationsaustausch gewährleistet sein. Bei auftretenden Verspätungen sind das jeweils andere Unternehmen unverzüglich zu informieren und dispositive Maßnahmen zu treffen.
- Die Straßenverkehrsbehörden sind frühzeitig in die Planung der Schienenersatzverkehre einzubeziehen. Sie sind dringend dazu angehalten, Straßenbaumaßnahmen außerhalb des Zeitraums von Ersatzverkehren durchzuführen.
- Ersatzhaltestellen sind dauerhaft auszuschildern, damit diese auch bei Störungen kurzfristig genutzt werden können und deren Lage den Fahrgästen bekannt ist.

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

Regelwerke und Prozesse

Die Bahn verfügt über ein umfangreiches Regelwerk und zahlreiche Prozesse, insbesondere auch im Bereich der Planung und Durchführung von Baumaßnahmen.

- Alle im Rahmen von Baumaßnahmen zu beachtenden Gesetze, Regelwerke und Prozesse sind dahingehend zu überprüfen, ob sie für die Gewährleistung der Sicherung oder die Durchführung des Bahnbetriebs erforderlich sind. Sofern sich Synergien ergeben, sind diese zu nutzen.
- Die betrieblichen Regelwerke sind auf eine möglichst schnelle Betriebsabwicklung zu optimieren. Automatisierung von Prozessen und insbesondere der digitale Befehl können den Kapazitätsverlust minimieren und Verspätungen reduzieren.
- Die Kennzahlen und Erfolgsfaktoren für das Management sind durch den Eigentümer und den Aufsichtsrat so festzulegen, dass ein Anreiz für fahrgastfreundliche Entscheidungen geschaffen wird.

Die Betriebsqualität im Personenverkehr ist anhand der Reisendenpünktlichkeit zu messen. Diese berücksichtigt im Gegensatz zur aktuell verwendeten Zugpünktlichkeit auch die Auslastung der Züge, Zugausfälle und versäumte Anschlüsse.

- Anreizsysteme, wie beispielsweise die von den Verkehrsunternehmen an die Aufgabenträger zu zahlenden Vertragsstrafen, sind konsequent so auszulegen, dass fahrgastfreundliches Verhalten gefördert wird. Anschlusssicherungen sind, auch unternehmensübergreifend, zu fördern.
- Verspätungen und Zugausfälle, die bei Personen oder Tieren im Gleis auftreten, entstehen überwiegend durch nicht situationsgerechte und fachlich nicht fundierte behördliche Anordnungen, insbesondere seitens der Bundespolizei. Die Festlegung notwendiger Maßnahmen soll durch die Eisenbahnunternehmen erfolgen. Streckensperrungen sollen nur dann vorgenommen werden, wenn diese unausweichlich sind, andernfalls sind Züge auf Sicht zu fahren.

Die betrieblichen Regelwerke der Bahn und die Dienstanweisungen der Behörden sind in einem gemeinsamen Prozess abzustimmen und insbesondere auf eine Minimierung der betrieblichen Auswirkungen aufgrund von außen herbeigeführter Situationen verbindlich festzulegen.

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

Personal

Die Planung, Durchführung und Abnahme von Bauarbeiten erfordert reichlich Personal. Hier ist für eine ausreichende Personaldecke zu sorgen.

- Die Personalschlüssel sind durch die Unternehmen so anzupassen, dass eine qualitativ hochwertige Planung und Umsetzung von Baumaßnahmen gewährleistet wird. Darüber hinaus muss auch genug Personal für die Abnahme und die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs zur Verfügung stehen.
- Die Möglichkeiten der Automatisierung und Digitalisierung sind auszuschöpfen, um das Personal von Routineaufgaben zu entlasten. Dieses betrifft alle Prozesse, die im Rahmen von Baumaßnahmen auftreten können.
- Das Personal ist für die von ihnen zu übernehmenden Tätigkeiten bestmöglich zu qualifizieren. Hierdurch lassen sich Fehler in der Planung und Mängel in der Durchführung vermeiden und dadurch unnötige Arbeit verhindern.
- Wenn es Personalengpässe gibt, so sind für die Arbeit der Mitarbeitenden die zu erledigenden Tätigkeiten zu priorisieren. Hierbei sind Tätigkeiten, die für die Gewährleistung der Sicherheit, die Durchführung der Arbeiten und des Bahnbetriebs oder aus rechtlichen Gründen notwendig sind vorrangig zu behandeln. Tätigkeiten, die nur der internen Dokumentation oder dem Erfüllen von Managementvorgaben dienen, sind gegebenenfalls zurückzustellen.
- Für in den nächsten Jahren ausscheidendes Personal sind frühzeitig Neueinstellungen vorzunehmen, damit die erforderlichen Qualifizierungsmaßnahmen durchgeführt werden können.
- Durch eine Zentralisierung der Betriebssteuerung in der Fläche kann ein effizienter Personaleinsatz durch elektronische und digitale Stellwerkstechnik mit einer gleichzeitig hohen Attraktivität der Bahn als Arbeitgeber in allen Regionen verbunden werden.

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

Finanzierung

Die Instandhaltung von Eisenbahninfrastruktur ist kostspielig. Hier ist eine ausreichende Finanzierungsgrundlage erforderlich.

- Die Durchführung anstehender Infrastrukturmaßnahmen ist ausreichend zu finanzieren. Reduzierungen des Umfangs von Maßnahmen oder die Verschiebung **VON** Modernisierungen aufgrund fehlender finanzieller Mittel, sollen verhindert werden.
- Kapazitäten für die Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen können nur aufgebaut werden, wenn die langjährige Finanzierung sichergestellt ist. Anstelle einer für jedes Haushaltsjahr neu auszuhandelnden Finanzierung, soll durch den Bundestag ein Infrastrukturfonds nach schweizerischem Vorbild aufgesetzt werden, der für einige Jahre vorfinanziert ist.
- Die für den Bundesverkehrswegeplan relevante standardisierte Bewertung berücksichtigt nur den auf einer Strecke regulär verkehrenden Verkehr, sodass die Kapazitäten lediglich auf diesen ausgelegt werden. Für die Übernahme von Umleitungsverkehren fehlt oft die Kapazität oder es sind unnötige Umwege erforderlich.

Das Bundesverkehrsministerium soll daher Finanzierungsinstrumente für Eisenbahninfrastruktur dahingehend anpassen, dass neben dem regulären Verkehr auch den Belangen umgeleiteter Verkehre Rechnung getragen wird.

Positionspapier Pünktlich durch Baustellen

Über den Fahrgastverband PRO BAHN

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN vertritt die Interessen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Er arbeitet ehrenamtlich und erstellt Konzepte, ist in offiziellen Landes-, Bundes- und Europa-Gremien aktiv, sensibilisiert und berät Politiker in Angelegenheiten des ÖV, beeinflusst die öffentliche Diskussion durch Aufklärung über Hintergründe, hält Vorträge und Seminare, gibt Fahrgastinformationen (z.B. Taschenfahrpläne, Fahrradführer, Biergartenführer, Spartipps) heraus, hält Fahrgastsprechstunden und Automatenschulungen u.v.a. mehr.

Ansprechpartner für Medien
Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Simon Bredemeier
Leiter Fachausschuss Fernverkehr
Tel.: +49 176 66167490
Simon.bredemeier@pro-bahn.de

Marco Kragulji
Leiter Fachausschuss Fernverkehr
Tel.: + 49 171 12447696
Marco.kragulji@pro-bahn.de

Timm Kretschmar
Leiter Fachausschuss Fernverkehr
Tel.: +49 172 1690461
t.kretschmar@bayern.pro-bahn.de