

Position der GDL zur Zukunft des Bahnverkehrs in Bayern

Sitzung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 16. März 2026

- Die Schieneninfrastruktur ist das Herzstück des Eisenbahnsystems. Ohne sie funktioniert weder Personen- noch Güterverkehr zuverlässig.
- Das Eisenbahnsystem leidet zunehmend unter betrieblicher Instabilität: kurzfristige Baustellenänderungen, unzuverlässige Fahrpläne und steigende Belastungen für Eisenbahner, Unternehmen und Fahrgäste.
- Fehlanreize im Schienenpersonennahverkehr entstehen, wenn Unternehmen für infrastrukturell bedingte Verspätungen sanktioniert werden.
- Die GDL fordert: Stabilität vor Expansion – erst ein verlässliches Netz, dann weiteres Wachstum des Bahnverkehrs.
- Die Stabilisierung der Infrastruktur erfordert klare Prioritäten bei Bauplanung, Finanzierung und Organisation des Systems.

„Wer mehr Verkehr auf die Schiene bringen will, muss zuerst ihre Verlässlichkeit sichern.“ - Uwe Böhm, Bezirksvorsitzender GDL Bayern

Die Schieneninfrastruktur ist eine zentrale Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Eine leistungsfähige Eisenbahn ist entscheidend für Mobilität, Wirtschaft und Klimaschutz. Die derzeitige betriebliche Instabilität zeigt jedoch, dass Infrastrukturpolitik, Finanzierung und vor allem die Bauplanung neu ausgerichtet werden müssen.

1. Die Schieneninfrastruktur ist das Herzstück des Systems

Die Schieneninfrastruktur ist das Herzstück des gesamten Eisenbahnsystems. Ohne eine funktionierende Schiene ist jeder Fahrbetrieb wirkungslos. Infrastruktur ist kein Renditeobjekt, sondern Kern der öffentlichen Daseinsvorsorge. Ihre Steuerung muss sich an Stabilität, Sicherheit und langfristiger Leistungsfähigkeit orientieren.

2. Die betriebliche Realität zeigt ein instabiles System

2.1. Personal und Fahrgäste

- über 2.000 Baumaßnahmen jährlich in Bayern
- kurzfristige und mehrfach geänderte Fahrplananordnungen
- hohe Belastung von Personal, Leitstellen und Disposition
- zunehmende Zugausfälle und Anschlussverluste

Die Verlässlichkeit des Fahrplans – als Grundlage für Sicherheit und Organisation – ist erheblich beeinträchtigt.

2.2. Fehlanreize im SPNV-System

- 2024: rund 35 Mio. Euro Vertragsstrafen
- infrastrukturbedingte Verspätungen werden den Unternehmen zugerechnet
- Planung bei rund 65 % Systemzuverlässigkeit kaum möglich

Vertragsmechanismen dürfen strukturelle Defizite nicht zusätzlich verschärfen.

2.3. Auswirkungen auf Güterverkehr und Arbeitsplätze

- Rückgang des kombinierten Verkehrs
- erwarteter Kapazitätsrückgang durch Sanierungsmaßnahmen
- Verlagerung von Verkehr auf die Straße
- konkrete Arbeitsplatzverluste

Eine instabile Infrastruktur schwächt nicht nur den Verkehrsträger Schiene, sondern auch den Wirtschaftsstandort Bayern.

3. Zentrale Handlungsfelder für eine stabile Eisenbahn

3.1 Sanierungsstrategien betriebsverträglich gestalten

Die GDL steht zu einer umfassenden Modernisierung der Infrastruktur. Kritisch bewertet wird jedoch eine Ausgestaltung, die großflächige Vollsperrungen ohne ausreichende Umleiterkapazitäten vorsieht und dadurch zusätzliche Instabilität im System erzeugt.

Sanierung ja – aber realistisch geplant und betrieblich beherrschbar.

3.2 Angebotsstabilität sichern – pauschale Zugstreichungen vermeiden

Vorschläge, Züge aus dem System zu nehmen, um Pünktlichkeitswerte zu erhöhen, müssen sehr kritisch betrachtet werden.

Betriebliche Anpassungen können allenfalls punktuell und zeitlich begrenzt an stark belasteten Knoten erfolgen.

Eine generelle Reduzierung des Verkehrsangebots würde Fahrgäste und Güterverkehrskunden von der Schiene verdrängen und die Belastung in den verbleibenden Zügen zusätzlich erhöhen.

3.3 Trassenpreise auf Grenzkostenbasis ausrichten

Hohe Trassenpreise schwächen den Wettbewerb im Eisenbahnverkehr und belasten insbesondere nicht konzerngebundene Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Eine Orientierung an den tatsächlichen Nutzungskosten der Infrastruktur schafft faire Wettbewerbsbedingungen und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene insgesamt.

3.4 Gemeinwohlorientierung konkret ausgestalten

Gemeinwohlorientierung bedeutet auch zu definieren, welche Strukturen für das System strategisch unverzichtbar sind.

Einzelwagenverkehr, Zugbildungsanlagen und Verladestationen sind zentrale Schnittstellen zwischen Schiene und Straße.

Sie sind nicht nur in geopolitisch angespannten Zeiten relevant – sondern auch im Frieden Voraussetzung für eine leistungsfähige Wirtschaft.

3.5 Elektrifizierung konsequent vorantreiben

Die Elektrifizierung des Netzes bleibt die leistungsfähigste und nachhaltigste Form der Energieversorgung im Eisenbahnverkehr.

Übergangstechnologien können Elektrifizierung nicht dauerhaft ersetzen.

3.6 Energieversorgung systemorientiert organisieren

Die Energieversorgung der Bahn sollte organisatorisch stärker der Infrastruktur zugeordnet werden. Energie als Schlüsselressource muss effizient und diskriminierungsfrei für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung stehen.

3.7 Neutralen Zugang zum Vertrieb sichern

Der Zugang zum Kunden ist ein zentraler Bestandteil funktionierenden Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr.

Ein diskriminierungsfreier Vertrieb muss dauerhaft gewährleistet und geschützt bleiben.

Schlussfolgerung

Mehr Verkehr auf der Schiene bedeutet mehr Mobilität, eine starke Wirtschaft und sichere Arbeitsplätze.

Die Voraussetzung dafür ist eine stabile und verlässliche Infrastruktur.

Die GDL Bayern bittet den Bayerischen Landtag, die Stabilisierung der Schieneninfrastruktur zur zentralen Priorität der Verkehrspolitik zu machen.

Uwe Böhm
Bezirksvorsitzender Bayern

