



# SCHIENE STÄRKEN

# 3

Kernforderungen zur Bundestagswahl 2025



Allianz  
pro Schiene



Bundesverband  
SchienenNahverkehr  
Wir gestalten Mobilität.



DIE GÜTERBAHNEN  
Weil Gut auf der Schiene besser ist.



Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

DIE BAHNINDUSTRIE.  
VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.



VDV Die Verkehrs-  
unternehmen



Mobilität für  
Menschen.



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER  
IN DEUTSCHLAND E.V.

## HERAUSGEBER

Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz pro Schiene  
Jan Görnemann, Sprecher der Geschäftsführung Bundesverband SchienenNahverkehr  
Neele Wesseln, Geschäftsführerin DIE GÜTERBAHNEN/NEE  
Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair  
Kerstin Haarmann, Bundesvorsitzende VCD  
Sarah Stark, Hauptgeschäftsführerin VDB  
Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer VDV  
Malte Lawrenz, Vorsitzender VPI

## V.I.S.D.P.:

Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz pro Schiene  
Reinhardtstraße 31  
10117 Berlin

## GESTALTUNG

Helena Thiede

## STAND

Dezember 2024

## BILDNACHWEISE

Titel: © Eyeem / Sebastian Arning; Captrain  
Seite 4: © Deutsche Bahn AG / Max Lautenschläger

**1**

VERLÄSSLICHE FINANZIERUNGS-  
ARCHITEKTUR SCHAFFEN 6–7

**2**

INFRASTRUKTURENTGELTE  
REFORMIEREN 8–9

**3**

SCHIENENGÜTER- UND  
SCHIENENPERSONENVERKEHR  
VORANBRINGEN 9–11



Die Eisenbahnen bieten sowohl im Personenverkehr als auch im Gütertransport Lösungen, die den Verkehrsbedürfnissen der Menschen und dem Transportbedarf der Wirtschaft gerecht werden und gleichzeitig den erforderlichen Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz leisten.

Der Bund hat ambitionierte Verlagerungsziele für den Schienenverkehr formuliert: Steigerung des Marktanteils im Schienengüterverkehr auf 25 % und Verdopplung der Verkehrsleistung im Personenverkehr bis zum Zieljahr 2030.

Die in den vergangenen Legislaturperioden entwickelten Masterpläne für den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene sowie die Empfehlungen der *Beschleunigungskommission Schiene* haben den hierzu erforderlichen verkehrspolitischen und unternehmerischen Handlungsbedarf aufgezeigt. Deren Umsetzung muss konsequent beschleunigt werden, um die ambitionierten Verlagerungsziele für den Schienenverkehr zu erreichen.

Die Masterpläne müssen zudem gemeinsam mit der Branche – soweit erforderlich – aktualisiert werden. Auf der Ebene konkreter Maßnahmen sollen die vergebenden Stellen sodann durch einen stärkeren Fokus auf Nachhaltigkeit, Qualität und Effizienz zusätzliche Anreize für Innovationen setzen.

Daher müssen die nachfolgenden Maßnahmen in der kommenden Legislaturperiode mit höchster Priorität angepackt und umgesetzt werden.



# 1

## Verlässliche und auskömmliche Finanzierungsarchitektur für die Eisenbahninfrastruktur schaffen

Mehr Verkehr auf der Schiene ist nur mit einer leistungsfähigen, störungsarmen und resilienten Eisenbahninfrastruktur möglich. Unverzichtbar hierfür ist eine langfristig verlässliche und auskömmliche Finanzierungsgrundlage. Diese muss durch die **Schaffung und gesetzliche Verankerung einer überjährigen Fondslösung für die Eisenbahninfrastruktur** gewährleistet werden, die sich an einer klaren Leitstrategie des Bundes für die Entwicklung und Ausstattung des Eisenbahnnetzes in Deutschland orientiert. Die Finanzflüsse sind mindestens über fünf Jahre gesetzlich abzusichern.

Der Bund sollte dazu den Mittelbedarf insbesondere ableiten aus

1. einer dauerhaft anzulegenden präventiven Ersatzinvestitions- und Instandhaltungsstrategie. Dies beinhaltet auch die verlässliche **Durchfinanzierung der notwendigen Sanierung** einschließlich der Folgekosten für Unternehmen im Güter- und Personenverkehr.
2. einer **langfristig angelegten Leitstrategie des Bundes** für Ausbau und Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Knoten, die mehr Güter- und Personenverkehr auf der Schiene möglich macht. Die Basis dafür liegt bereits vor: Der **Deutschlandtakt** muss jetzt durch ein **verbindliches stufenweises Umsetzungskonzept („Ettapierungskonzept“)** konkretisiert werden.

3. der **Digitalisierung der Infrastruktur** einschließlich der daraus resultierenden Fahrzeuginvestitionen, die auf die Fahrzeuge übertragene Signaltechnik (Fahrzeuggeräte) betreffen. Der Bund ist aufgefordert, eine realistische und verlässliche Einführungs- und Finanzierungsstrategie für die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik mit ETCS und digitalen Stellwerken vorzulegen.
4. der zeitgemäßen **Modernisierung der deutschen Eisenbahninfrastruktur**. Dies betrifft insbesondere die zügige **weitere Elektrifizierung des Netzes und die Modernisierung auch des Regionalnetzes**.

Die Umsetzung und die Finanzierung der Maßnahmen sind in einem fünfjährigen und jährlich fortzuschreibenden Infracaplan des Bundes unter Beteiligung der Bahnbranche darzulegen. Der Infracaplan muss dabei Transparenz schaffen und in Verknüpfung mit einer weiterentwickelten Leistungsvereinbarung für die Bahnen des Bundes eine verbindliche Realisierung ermöglichen. Die Sanierung und Verbesserung des Bestandsnetzes ist durch Kennzahlen, wie z. B. geeignete Netzzustandsnoten, nachzuweisen.

Die Finanzierung der Infrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist so anzupassen, dass diese ihre Aufgaben als unverzichtbarer Teil des Systems Eisenbahn erfüllen können.



## 2 Infrastrukturentgelte reformieren

Das System der Infrastrukturentgelte ist reformbedürftig. Vor allem die zuletzt mehrfach erfolgte Erhöhung des Eigenkapitals der DB InfraGO AG und die gesetzlich fixierte einseitige Begrenzung der Trassen- und Stationsentgelte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), des mengenmäßig größten Verkehrssegments auf der Schiene, führen zu überproportional steigenden Entgelten im Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr. Da die Infrastrukturentgelte jeweils nur für ein einzelnes Fahrplanjahr gelten, kommt unternehmensseitig eine hohe Unsicherheit über die weitere Entwicklung als negatives Momentum hinzu. Die verkehrspolitischen Ziele sind unter diesen Rahmenbedingungen – trotz aller unternehmerischer Anstrengungen der Bahnen – nicht zu erreichen.

Die Verbände fordern den Gesetzgeber daher auf, den Rechtsrahmen zur Kalkulation der Infrastrukturentgelte im bundeseigenen Netz umgehend den Erfordernissen des Marktes anzupassen. Hierzu zählen eine faire, den verkehrspolitischen Zielsetzungen entsprechende Verteilung der Lasten und die Gewähr, dass zumindest innerhalb eines definierten Entwicklungspfades die Preise stabil bleiben können. Aus Sicht der Verbände sind dabei insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Mit der europaweit als Regelfall angelegten **„Grenzkostenbepreisung“** (unmittelbare Kosten der Zugfahrt) und **entsprechender Finanzierung der verbleibenden, nicht gedeckten Infrastrukturkosten** könnte die Belastung der Verkehrsunternehmen deutlich gemindert und ein dauerhaft wirksames Preissignal „pro Schiene“ gesendet werden.

2. Bis zur Wirksamkeit eines reformierten Rahmens sollte der Gesetzgeber die besonders belasteten Verkehrsarten durch geeignete Fördermaßnahmen (v. a. **Trassenpreisförderung**) entlasten und so dazu beitragen, die Kunden auf der Schiene zu halten.

## **3** Schienenverkehr in den Verkehrsmärkten voranbringen

### Schienengüterverkehr

Der Industrie- und Wirtschaftsstandort Deutschland ist auf einen leistungsfähigen und modernen Schienengüterverkehr angewiesen. Systemvorteile wie Energieeffizienz und geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen werden immer wichtiger. In den vergangenen Jahren ist der Schienengüterverkehr in Deutschland stark gewachsen, die Potenziale für einen deutlich höheren Marktanteil sind aber noch bei weitem nicht ausgeschöpft.

Die Marktakteure wollen weiter in den Ausbau des Schienengüterverkehrs investieren. Hierzu brauchen sie neben einer leistungsfähigen Infrastruktur auch Planungssicherheit und faire intermodale Wettbewerbsbedingungen, um eigenwirtschaftliche Verkehre durchführen zu können.

Der Bund sollte daher

1. **die zentralen Achsen des Schienennetzes kurzfristig leistungsfähiger machen** und die Ausstattung mit weiteren Überhol-, Abstell- und Verladegleisen mit mindestens 740 Metern Nutzlänge beschleunigen;
2. für den Güterverkehr **mehr Zugänge zum Schienennetz schaffen** und bestehende ausbauen (Gleisanschlüsse, KV-Terminals, multimodale Ladestellen, vorgelagerte Infrastruktur);
3. die Marktakteure bei der **Einführung von Innovationen**, wie zur Automatisierung des Zugbetriebs im Güterverkehr, **unterstützen** und die erheblichen Implementierungskosten ausgleichen. Dazu gehört auch, die **Entwicklung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)** als eine Schlüsseltechnologie für mehr Effizienz im Schienengüterverkehr weiter voranzutreiben.

## Schienenpersonenverkehr

Der Schienenverkehr ist im Nahverkehr wie über längere Distanzen das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs. Dabei sind dessen Potenziale noch nicht ausgeschöpft. Der Gesetzgeber muss daher die Finanzierung für den weiteren Ausbau des Nahverkehrs sichern und den Rechtsrahmen so weiterentwickeln, dass die Chancen weiterer Marktsegmente wie z. B. des internationalen Fernverkehrs unternehmerisch besser genutzt werden können.

Die zukünftige Bundesregierung muss sich, gemeinsam mit den Ländern, zügig der Aufgabe stellen, die Alltagsmobilität vor Ort und in der Region zu sichern. Dafür braucht es auch attraktive Bahnhöfe mit guter Anschlussmobilität. Um die Nutzung des öffent-

lichen Verkehrs zu erleichtern, müssen durchgehende Tickets die Regel werden.

Nicht nur die Verkehrsunternehmen, sondern nicht zuletzt auch die **Nutzerinnen und Nutzer erwarten ein klares Signal, dass die Finanzierung des Angebots im Nahverkehr gesichert ist**, und zwar **einschließlich weiterer Ausbaustufen und der Absicherung des Deutschlandtickets**. Das Mittel der Wahl ist hier ein Aufwuchs der Regionalisierungsmittel, der dieser Aufgabe angemessen ist.

Beim eigenwirtschaftlichen Personenfernverkehr ist die längerfristig belastbare unternehmerische Bewertung von besonderer Bedeutung. Mit Blick auf die seit mehreren Legislaturen gesetzte Forderung der Verbände, den *Deutschlandtakt* als wegweisendes Gesamtkonzept aus der Branche für die Branche zu platzieren, muss der zukünftige Rahmen unternehmerisches Engagement nicht nur erlauben, sondern vielmehr gezielt anreizen. Wesentliche Elemente hierbei sind neben dem (grundsätzlich) freien Netzzugang:

1. Ein wettbewerblich ausgerichteter Marktrahmen, ausgehend von einem (grundsätzlich) eigenwirtschaftlichen Fernverkehr. Dazu bereits angestoßene Überlegungen sind gemeinsam mit der Branche in der nächsten Legislatur abzuschließen.
2. Auch das bereits angesprochene Preisniveau für Trassen und Stationen kann ein wirksamer Hebel sein, privates Kapital in den Markt zu holen und die Angebote im Sinne der Fahrgäste auszuweiten.
3. Die angekündigte **EU-Kapazitätsverordnung muss *Deutschlandtakt*-kompatibel** in diesem Rahmen **ausgestaltet werden**.

