



Allianz
pro Schiene

FAHRPLAN ZUKUNFT

Die wichtigsten verkehrspolitischen
Forderungen an den Bund
2025–2029



Editorial

Menschen und Unternehmen in ganz Deutschland wollen einen besseren Schienenverkehr: Pünktlich, zuverlässig, preislich attraktiv und mit einer guten Taktung. Trotz aller Unzulänglichkeiten im Ist-Zustand: Die Nachfrage steigt.

In Deutschland hat der Schienenpersonenverkehr den Einbruch der Corona-Jahre längst überwunden und verzeichnet Rekordzahlen. Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr hat sich seit Mitte der 1990er Jahre fast verdoppelt.

Unser Land ist auch darauf angewiesen, dass die Schiene künftig noch deutlich mehr Verkehr übernimmt. Dabei geht es nicht nur um Klimaziele und Energieeffizienz. Ein größerer Marktanteil der Schiene ist ein zentraler Baustein für einen wettbewerbsfähigen Logistikstandort und für den Zusammenhalt von Stadt und Land durch gute und bezahlbare Mobilitätsangebote.

Parteiübergreifend hat die Politik bereits begonnen, die Weichen für die Sanierung, Modernisierung und den Ausbau des Bahnsystems zu stellen. Seit der vergangenen Legislaturperiode investiert der Bund mehr Geld ins Schienennetz und hat die Investitionen in der vergangenen Legislaturperiode noch einmal deutlich gesteigert. Die Zielrichtung für mehr Schienenverkehr stimmt, dennoch bleibt – auch vor dem Hintergrund des enormen Investitionsstaus – noch viel zu tun.

Die neue Bundesregierung sollte hierauf aufbauen, die nächsten Schritte gehen und eine ambitionierte Umsetzung auf den Weg bringen. Dazu braucht es klare Ziele für mehr und besseren Bahnverkehr – und Klarheit über die Rollen von Politik und Sektor auf dem Weg dorthin.

Wie dies gelingen kann, zeigen die Vorschläge des Fahrplan Zukunft.



Dirk Flege
Geschäftsführer



Martin Burkert
Vorsitzender



Manfred Fuhg
Förderkreissprecher &
stellvertretender Vorsitzender

| | | |
|---|---|----------|
| Klare Ziele für den Schienenverkehr |  | Seite 04 |
| Infrastrukturentwicklung besser steuern |  | Seite 05 |
| Schieneninfrastruktur-Investitionen langfristig absichern |  | Seite 06 |
| Hochlauf Schieneninfrastruktur-Investitionen fortsetzen |  | Seite 07 |
| Preise für die Nutzung der Schieneninfrastruktur senken |  | Seite 08 |
| Dem Deutschlandticket eine klare Perspektive geben |  | Seite 09 |
| Den öffentlichen Verkehr ausbauen |  | Seite 10 |
| Streckenelektrifizierung und alternative Antriebe vorantreiben |  | Seite 11 |
| Einführung von ERTMS/ETCS im Schienennetz vorantreiben |  | Seite 12 |
| Schienengüterverkehr stärken |  | Seite 13 |
| Bundesverkehrswegeplanung auf Verkehrswende ausrichten |  | Seite 14 |
| Fachkräftegewinnung unterstützen |  | Seite 15 |



Klare Ziele für den Schienenverkehr

Wo stehen wir?

Die stark gestiegene Nachfrage nach Schienenverkehr der vergangenen Jahre zeigt, dass die Mobilität im Wandel ist.

Die Branche und die Politik sollten diese Chance nutzen und gestalten. Die Menschen und die Wirtschaft erwarten, dass das Schienensystem in die Lage versetzt wird, deutlich mehr Verkehr mit besserer Qualität und hoher Zuverlässigkeit aufzunehmen.

Konzeptionell sind hierzu Politik und Bahnbranche in den zurückliegenden Jahren deutlich vorangekommen: Dabei war und ist Konsens, dass es klare Ziele für mehr Verkehr

auf der Schiene und die Weiterentwicklung des Schienennetzes braucht.

Entsprechende Ziele für die Schiene geben nicht nur innerhalb des Sektors Orientierung; sie tragen auch entscheidend dazu bei, dass Deutschland seine Klimaziele und Energieeffizienzziele im Verkehr erreichen kann.

In den Masterplänen von 2017 und 2020 sowie in den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene von 2022 haben Bund und Branche bereits konkrete Maßnahmen benannt, wie diese Ziele erreicht werden können.



FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

- Der Bund sollte sich für die Gestaltung der Mobilität von morgen klare Ziele setzen. Derzeit gilt für den Schienengüterverkehr ein Marktanteilsziel von mindestens 25 % bis 2030. Hier sollte für die Folgejahre eine Zielmarke von 30 % gesetzt werden.
- Im Personenverkehr gilt das Ziel der Verdoppelung der Verkehrsleistung bis 2030. Dies sollte mit einem Marktanteilsziel von deutlich über 15 % verbunden werden (Schienenpersonenverkehr einschließlich Straßen-, Stadt- und U-Bahnen).
- Der Bund sollte alle Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene schnell umsetzen sowie die Maßnahmen aus den Masterplänen Schienengüterverkehr und Schienenverkehr entschlossen vorantreiben.



Infrastrukturentwicklung besser steuern

Wo stehen wir?

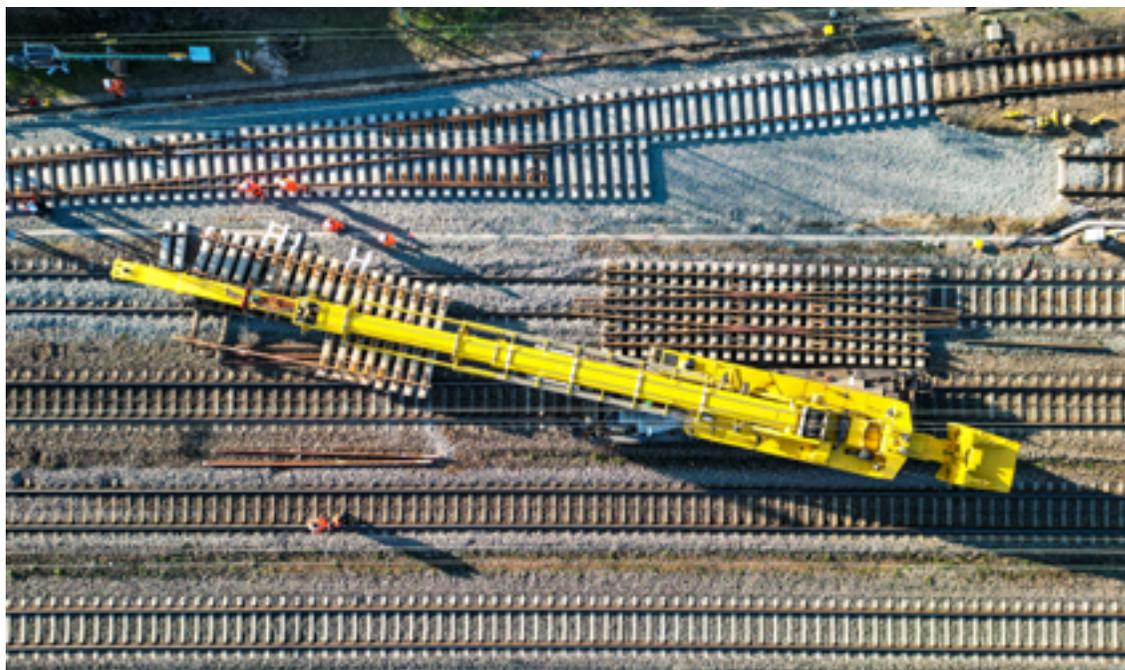
Anfang 2024 hat der Bund die DB InfraGO AG als gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft für das Bundesschienennetz auf den Weg gebracht. Der Bund muss nun schnell seine Eigentümer-Strategie für die DB AG formulieren. Dazu gehören klare Ziele, wie die Schieneninfrastruktur entwickelt und die DB InfraGO AG gesteuert werden soll.

Hierfür braucht der Bund zum einen eine langfristig angelegte Leitstrategie für die Entwicklung des Schienennetzes. Basis dafür ist der Deutschlandtakt, der netzweit den Ausbaubedarf für deutlich mehr Güter- und Personenver-

kehr auf der Schiene aufzeigt. Die stufenweise Umsetzung muss nun rasch konkretisiert werden.

Zum anderen braucht der Bund ein kurz- und mittelfristig angelegtes Umsetzungsinstrument („Infraplan“), das verbindliche Entwicklungsschritte für die Schieneninfrastruktur mit einem Fünfjahres-Horizont (Minimum) und jährlicher Fortschreibung formuliert.

Klare Ziele und ein mit einer gesicherten Finanzierung hinterlegter Infraplan sind die Grundlage dafür, dass Verbesserungen im Netz für die Nutzer rasch spürbar werden und Bundesmittel effizienter investiert werden können.



FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Der Bund sollte...

- ...ausgehend von der Leitstrategie Deutschlandtakt zusammen mit der Branche zügig **konkrete Zwischenschritte für den Netzausbau definieren** (Etappiertungskonzept).
- ... in den einzelnen Etappen **ausreichende Kapazitäten** für Personen- und Güterverkehr vorsehen, auch bei Bahnhöfen und Anlagen.
- ... noch **2025 einen mindestens fünfjährigen Infraplan aufstellen**, in dem konkrete Maßnahmen für die Verbesserung und den Ausbau des Schienennetzes verbindlich festgeschrieben und durchfinanziert sind. Der Infraplan wird jährlich um ein weiteres Jahr fortgeschrieben und der Stand der Zielerreichung transparent gemacht.
- ... unter **Einbeziehung des Bundestages rechtsverbindlich zentrale Kennzahlen festlegen**, die aussagekräftige Informationen über den Netzzustand und das Erreichen der Entwicklungsziele liefern, dazu jährlich öffentlich berichten und bei drohenden Zielverfehlungen gegensteuern.



Schieneinfrastruktur-Investitionen langfristig absichern

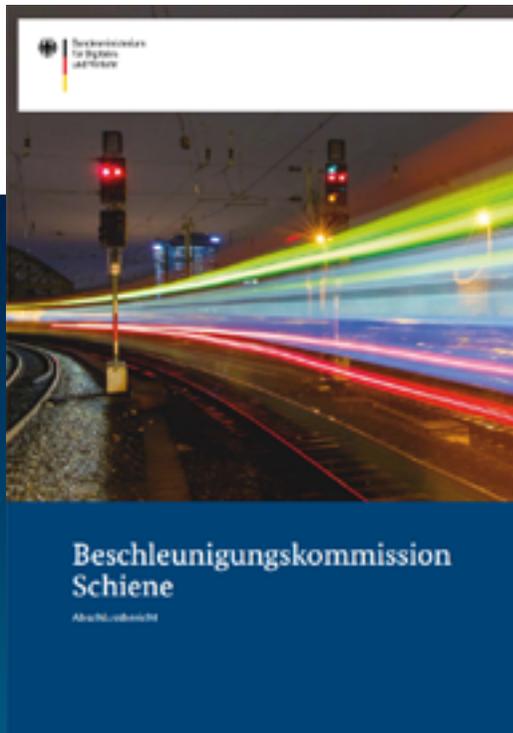
Wo stehen wir?

Viel zu lange ist der Ausbau des Schienennetzes in Deutschland vernachlässigt worden. Das Schienennetz ist nicht mit der stark gestiegenen Nachfrage mitgewachsen, sondern geschrumpft. Viele Schienenstrecken und -knoten sind heute überlastet. Jetzt geht es darum, den über Jahrzehnte entstandenen Sanierungsstau rasch abzubauen. Angesichts des stark wachsenden Verkehrs muss zugleich der Aus- und Neubau der Schienenwege beschleunigt werden.

Entscheidend ist dafür auch eine neue Struktur der Investitionsfinanzierung. Die bestehenden Regularien sind

überkomplex, sie verzögern und verteuern die Projekte. Vor allem mangelt es an mehrjähriger Planbarkeit und Finanzierungssicherheit, insbesondere bei Aus- und Neubaumaßnahmen im Schienennetz.

Die Beschleunigungskommission Schiene hat sich klar für eine überjährige Finanzierung bei den Schieneninvestitionen ausgesprochen. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass die Unternehmen die nötigen Planungs- und Baukapazitäten aufbauen können und die Mittel deutlich effizienter eingesetzt werden können.



FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Der Bund sollte...

- ... die **Finanzierung der Schieneninfrastruktur reformieren**, um künftig überjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit für die Netzinvestitionen (Strecken, Anlagen und Personenbahnhöfe) sowie einfache und transparente Strukturen zu erreichen.
- ... sich bei der Reform **an den Vorschlägen der Beschleunigungskommission Schiene orientieren**, die für die Schiene eine Fondslösung empfohlen hat.
- ... die **Finanzierungsquellen für eine Fondslösung klar benennen**. Vorrangig sollte ein Fonds aus öffentlichen Einnahmen, wie Steuern und Mauteinnahmen gespeist werden.
- ... die **Infrastrukturfinanzierung so gestalten, dass kein Renditedruck entsteht** – auch dann, wenn privates Kapital an einer Fondslösung beteiligt werden soll. Die Kapitalverzinsung muss aus Bundesmitteln erfolgen.
- ... im Falle einer verkehrsträgerübergreifenden Fondslösung die **Mittelverteilung auf die einzelnen Verkehrsträger klar abgrenzen**, da nur so das Ziel einer überjährigen Finanzierungssicherheit erreicht werden kann.



Hochlauf Schieneninfrastruktur-Investitionen fortsetzen

Wo stehen wir?

Neben besseren Strukturen bleibt eine ausreichende Höhe der Schieneninvestitionen zentrale Voraussetzung für Sanierung und Ausbau des Schienennetzes. Bei den Investitionsmitteln für die Schieneninfrastruktur hat es zuletzt eine erfreuliche Aufwärtsentwicklung gegeben: Der Investitionshochlauf hat in der Zeit der schwarz-roten Regierungskoalition begonnen, und während der Ampel-Koalition gab es einen weiteren deutlichen Sprung nach oben.

Dennoch ist der Nachholbedarf gewaltig: Im Bundes-schienen-netz ist ein Sanierungsstau von über 90 Mrd. Euro aufgelaufen. Gleichzeitig ist der Mittelansatz für

den dringend notwendigen Aus- und Neubau seit Jahren deutlich zu gering.

Für mehr Kapazität, Zuverlässigkeit und Resilienz im Schienennetz braucht es neben der weiteren Sanierung und den großen Ausbauprojekten auch eine ausreichende Finanzierung für kleinere und mittlere Ausbaumaßnahmen in allen Netzteilen. Hierzu gehören auch der kapazitätssteigernde und kundenorientierte Ausbau von Bahnhöfen sowie Neubau und Erweiterung von Umschlag-Terminals und Abstellanlagen, Ladegleisen, etc. (sog. Service-Einrichtungen).

Schieneninvestitionen: deutlicher Sprung nach oben

Investitionen des Bundes in Bundesverkehrswege von 2010–2028 in Milliarden Euro*



Quelle: Allianz pro Schiene | 12/2024 | auf Basis von Bundesfinanzministerium
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Der Bund sollte...

- ... den **Mittelhochlauf** bei den Schienen-Investitionen fortsetzen.
- ... die notwendige **Sanierung** in den kommenden Jahren verlässlich **durchfinanzieren** – für die anstehenden Generalsanierungen und gleichermaßen für das Schienennetz in der Fläche. In die Finanzierung einbezogen werden muss die Kompensation der Betriebs-Mehrkosten im Falle längerfristiger großräumiger Umleitungen bei Generalsanierungen.
- ... die **Mittel für Neu- und Ausbau (Bedarfsplanmittel)** deutlich **anheben** auf mindestens 4,5 Mrd. Euro pro Jahr bis zum Ende der Legislaturperiode.
- ... klare Prioritäten setzen: **Bestandserhalt und Sanierung** muss bei allen Bundes-Verkehrswegen **gesichert werden**; bei der Erweiterung sollte der Bund seine **Investitionen auf das Schienennetz konzentrieren**.
- ... bei den Investitionen **das gesamte Schienennetz berücksichtigen** und nichtbundeseigene Infrastrukturen (NE-Infrastrukturen) stärker als bisher fördern. Dazu sollte er das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) deutlich aufstocken, Förderbeschränkungen beenden und den Mittelabruf vereinfachen.



Preise für die Nutzung der Schieneninfrastruktur senken

Wo stehen wir?

Die Nutzung von Schieneninfrastruktur ist kostenpflichtig. Züge zahlen auf allen Strecken Schienenmaut (Trassenpreise). Auch Stationen und sogenannte Serviceeinrichtungen sind entgeltpflichtig (Stations- bzw. Anlagenpreise). Anders beim Straßenverkehr: Dort zahlen nur Lkw eine Maut, und dies nicht überall, sondern nur auf Bundesfernstraßen.

In jüngster Zeit hat sich die Nutzung der Schieneninfrastruktur massiv und sprunghaft verteuert, so dass die Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße droht. Ursächlich hierfür sind nicht nur allgemeine Kostensteigerungen, sondern auch politische Entscheidungen:

So wurde die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr deutlich gekürzt. Hinzu kommt, dass der Bund in immer größerem Umfang Infrastruktur-Investitionen in die Schiene durch Erhöhungen des Eigenkapitals der DB AG finanziert, was den Anstieg der Entgelte weiter beschleunigt. Dabei trifft der Preisanstieg den Güter- und Personenfernverkehr überproportional.

Handlungsbedarf besteht nicht nur bei der Höhe der Entgelte. Um Angebote auf der Schiene wettbewerbsfähig zu halten, brauchen die Eisenbahnverkehrsunternehmen auch Stabilität und längerfristige Planbarkeit bei den Nutzungsentgelten.

Entwicklung der Trassenpreise

Trassennutzungsentgelt ohne Trassenpreisförderung, Veränderung zu 2018



Quelle: Allianz pro Schiene | 02/2025 | auf Basis von Deutsche Bahn und BMDV
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Der Bund sollte...

- ... kurzfristig und noch mit Wirkung im Jahr 2025 die **Trassenpreisförderung** für den Schienengüterverkehr und für den Schienenpersonenfernverkehr **deutlich anheben**, um die massiv gestiegenen Trassenpreise auszugleichen.
- ... zudem eine **Reform der Infrastrukturentgelte** im bundeseigenen Netz auf den Weg bringen mit dem Ziel, die Preise für die Nutzung der Schieneninfrastruktur deutlich zu senken und für die Nutzer mehrjährige Planungssicherheit bei der Höhe der Entgelte zu schaffen. Um die Qualität der Infrastruktur nicht zu gefährden, muss der Bund die Differenz zu den tatsächlichen Gesamtkosten ausgleichen. Die **Trassenpreise sollten sich** – wie in Europa als Regelfall angelegt – **an den unmittelbaren Kosten der Zugfahrt („Grenzkosten“)** orientieren.



Dem Deutschlandticket eine klare Perspektive geben

Wo stehen wir?

Die Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 hat die Mobilität in Deutschland grundlegend verändert. Noch nie war es so einfach und so preisgünstig, den öffentlichen Nahverkehr in Deutschland zu nutzen. Das Deutschlandticket hat maßgeblich dazu beigetragen, dass Bus und Bahn heute deutlich stärker genutzt werden als vor der Corona-Pandemie.

Für das Deutschlandticket erwarten die Menschen eine klare Perspektive. An die Stelle jährlich wiederkehrender Finanzierungsdebatten muss eine langfristige Absicherung des Deutschlandtickets treten.

Bund und Länder sollten auch in den Blick nehmen, wie

das Deutschlandticket weiterentwickelt werden kann, um es für weitere Kundengruppen attraktiver zu machen. Dabei geht es u. a. darum, dass in möglichst vielen Unternehmen das Deutschlandticket als Jobticket zum Standard wird, wie das Deutschlandticket für Familien mit Kindern attraktiver wird oder wie ein bundesweites Sozialticket auf den Weg gebracht werden kann.

Generell gilt: Immer mehr Menschen kombinieren verschiedene Verkehrsträger, um mobil zu sein. Dies sollte die Politik mit einer steuerlichen Begünstigung von Mobilitätsbudgets für klimaschonende Verkehrsträger unterstützen.



FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Der Bund sollte...

- ...gemeinsam mit den Ländern eine **langfristige Finanzierungsperspektive** für ein preislich attraktives Deutschlandticket festschreiben mit einer **Laufzeit von mindestens zehn Jahren**.
- ... gemeinsam mit den Ländern das **Deutschlandticket weiterentwickeln**.
- ... **Mobilitätsbudgets für klimaschonende Verkehrsträger**, die ein Arbeitgeber seinen Beschäftigten zur Verfügung stellen kann, **steuerlich begünstigen**.



Den öffentlichen Verkehr ausbauen

Wo stehen wir?

Für die kommenden Jahre sind weiter steigende Nutzerzahlen im Nahverkehr zu erwarten. Gleichzeitig steigen die Kosten der Unternehmen für Energie, Material und Personal.

Die Menschen erwarten nun ein klares Signal der Politik, dass nicht nur das bestehende Angebot von Bus und Bahn gesichert wird, sondern ein konsequenter Ausbau des Fahrtenangebots mit schrittweiser Realisierung des Deutschlandtaktes erfolgt.

Bei der Gestaltung des Nahverkehrs sind viele Akteure gefordert: Bund, Länder, Kommunen und die Verkehrsun-

ternehmen. Der Bund sollte alle Beteiligten an einen Tisch bringen - mit dem Ziel, den Nahverkehr leistungsfähiger und effizienter zu machen und flächendeckende Erreichbarkeitsstandards mit dem öffentlichen Verkehr zu entwickeln.

Für zusätzliche Verkehrsangebote muss auch die Nahverkehrsinfrastruktur mitwachsen, z. B. durch die Reaktivierung weiterer Schienenstrecken, die Erweiterung von U- und Stadtbahnssystemen oder den nutzerorientierten Ausbau von Bahnhöfen.



FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Der Bund sollte...

- ... die **Regionalisierungsmittel erhöhen** und so fortschreiben, dass in urbanen wie in ländlichen Räumen das Angebot deutlich ausgeweitet werden kann.
- ... den **Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur weiter und stärker fördern** und im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine langfristige Perspektive geben.
- ... die Modernisierung und den **Ausbau der Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben stärker fördern**, einschließlich der Modernisierung von Empfangsgebäuden, die noch im Besitz der DB AG sind. Für Empfangsgebäude mit anderen Eigentümern sollte die Städtebauförderung so erweitert werden, dass eine verkehrliche Nutzung gefördert werden kann.
- ... sich ein ambitioniertes Ziel für den **Ausbau von Rad-Abstellanlagen an Bahnhöfen** setzen und die Finanzierung langfristig absichern.
- ... **zu einer Zukunftskommission Nahverkehr einladen**, um mit allen Akteuren Ziele und Finanzierung des Nahverkehrs weiterzuentwickeln.



Streckenelektrifizierung und alternative Antriebe vorantreiben

Wo stehen wir?

Der Schienenverkehr ist seit langem Vorreiter bei der Elektromobilität. Schon heute werden in Deutschland rund 90 % der Verkehrsleistung auf der Schiene elektrisch erbracht. Nachholbedarf gibt es aber bei der Infrastruktur: Aktuell sind hierzulande nur 62 % des Bundesschiennetzes elektrifiziert, d. h. mit einer Oberleitung ausgerüstet, und weniger als 50 % der Schienen-Grenzübergänge.

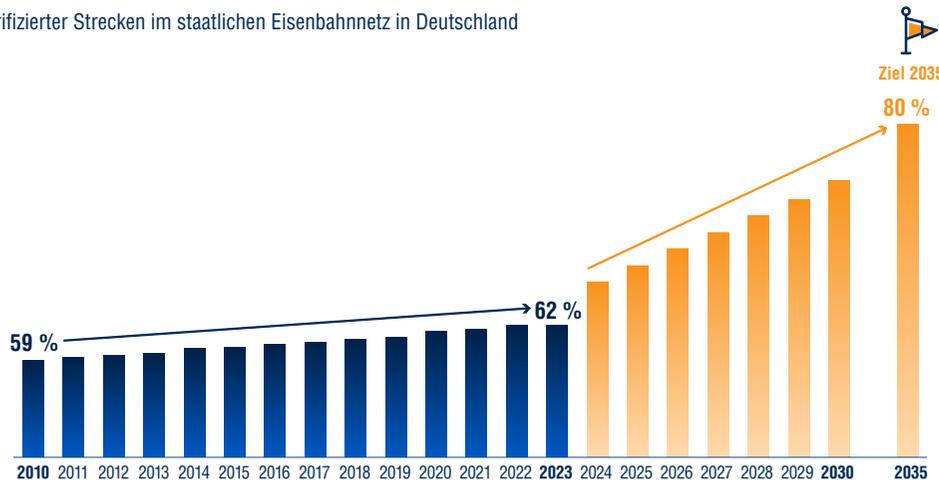
In den vergangenen Jahren ist die Streckenelektrifizierung kaum vorangekommen. Viele sinnvolle neue Projekte scheitern an der derzeitigen Nutzen-Kosten-Bewertung.

Elektrifizierungslücken schränken die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs deutlich ein. Auch im Störfall oder bei der Sanierung der Hochleistungskorridore können viele Umleitungsstrecken nicht genutzt werden, da die Oberleitung fehlt.

Der Eisenbahnsektor verfolgt das Ziel, rasch 100 % Elektromobilität auf der Schiene zu erreichen. Das Hauptinstrument hierfür ist die zügige Elektrifizierung weiterer Strecken mit Oberleitungen. Hinzu kommt der verstärkte Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben auf den übrigen Strecken und im Rangierdienst.

80 Prozent Streckenelektrifizierung bis 2035 – deutliche Beschleunigung nötig

Anteil elektrifizierter Strecken im staatlichen Eisenbahnnetz in Deutschland



Quelle: Allianz pro Schiene | 02/2025 | auf Basis von BMDV, DB AG
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung von Allianz pro Schiene

Länge Bundesschiennetz 2023: 33.430 km; Zielkorridor bis 2035 bei gleichbleibender Netzlänge

FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Der Bund sollte...

- ... die **Elektrifizierung von Schienenstrecken deutlich beschleunigen**. Ziel sollte ein Elektrifizierungsgrad von mindestens 80 % bis zum Jahr 2035 sein. Dabei sollten auch alle relevanten Grenzübergänge und Umleitungsstrecken elektrifiziert werden.
- ... die vorgesehenen Streckenelektrifizierungen im künftigen Infraplan (vgl. Seite 5) **mit verbindlichen Umsetzungszeiträumen versehen und die Finanzierung sicherstellen**.
- ... der Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene folgen und die **Nutzen-Kosten-Bewertungen** für Elektrifizierungsmaßnahmen **deutlich vereinfachen**.
- ... das erfolgreiche, aber ausgelaufene **Förderprogramm für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben** und der zugehörigen Lade- und H₂-Tankinfrastrukturen **fortführen und deutlich aufstocken** (Förderquote sowie Höhe der verfügbaren Mittel) und dabei Fahrzeuge für den Rangierdienst einbeziehen.
- ... die **Stromsteuer** für den elektrischen Schienenverkehr auf das europarechtlich mögliche **Minimum absenken**.



Einführung von ERTMS/ETCS im Schienennetz vorantreiben

Wo stehen wir?

Die Schiene wird in den kommenden Jahren deutlich mehr Nachfrage aufnehmen müssen – das gilt für den Personen- und den Güterverkehr gleichermaßen.

Ein entscheidender Hebel für eine Modernisierung des Bahnsystems ist die Digitalisierung. Für das Schienennetz in Europa ist die Entscheidung zugunsten der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ERTMS/ETCS gefallen.

Ziel von Bund und Bahnbranche ist es, das gesamte Schienennetz in Deutschland bis zum Ende der 2030er Jahre zu digitalisieren. Dies erfordert digitale Stellwerke sowie die Umstellung auf ETCS. Da mit ETCS ein Teil der

Infrastruktur – die Signale – in die Fahrzeuge verlagert wird, ist hierfür die Finanzierung der Umrüstung sowohl der Fahrzeuge als auch der Strecken durch den Bund nötig.

Die Umstellung auf die digitale Leit- und Sicherungstechnik ETCS erfordert ein tragfähiges, verlässliches und durchfinanziertes Migrationskonzept mit möglichst wenigen, aber dafür standardisierten Zwischenschritten. Der Bund ist hier in der Verantwortung, eine realistische und verlässliche Einführungs- und Finanzierungstrategie vorzulegen.

Schleppender ETCS-Ausbau in Deutschland

Gesamtlänge Bundesschienennetz (in km), davon ETCS-Ausrüstung (in km und Prozent), Entwicklung 2016–2023



Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2024 | auf Basis von DB Netz
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung von Allianz pro Schiene

FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Der Bund sollte...

- ... kurzfristig, spätestens im Jahr 2026, eine mit der Branche abgestimmte, verlässliche **Einführungs- und Finanzierungsstrategie für die Digitalisierung des Schienennetzes** einschließlich der NE-Infrastrukturen und Serviceeinrichtungen vorlegen.
- ... beim ETCS-Ausbau sowohl die Infrastruktur- als auch die Fahrzeugausrüstung und die Zulassungsprozesse fördern, dazu rasch die entsprechenden Förderrichtlinien erarbeiten, ausreichende Mittel bereitstellen und die **Finanzierung langfristig absichern**.
- ... die digitalisierte Infrastruktur resilient auslegen und gemeinsam mit der Branche **Zulassungsprozesse und technische Regelwerke an den digitalen Bahnbetrieb anpassen**.



Schienengüterverkehr stärken

Wo stehen wir?

Der Industrie- und Wirtschaftsstandort Deutschland ist auf einen leistungsfähigen und modernen Schienengüterverkehr angewiesen. Systemvorteile wie Energieeffizienz und geringe CO₂-Emissionen werden immer wichtiger und helfen dabei, dass Deutschland seine Klimaziele erreichen kann. In den vergangenen Jahrzehnten ist der Schienengüterverkehr in Deutschland zwar stark gewachsen, steht aber insbesondere im für viele Industriezweige wichtigen Einzelwagenverkehr wirtschaftlich massiv unter Druck. Die Marktakteure wollen weiter in den Ausbau des Schienengüterverkehrs investieren, denn die Potenziale für einen deutlich höheren Marktanteil sind noch bei weitem nicht ausgeschöpft.

Hierfür braucht der Schienengüterverkehr einen Ausbau der Infrastruktur-Kapazitäten bei Strecken und Anlagen, faire intermodale Wettbewerbsbedingungen und gezielte Förderungen wie z. B. beim Einzelwagenverkehr, Umschlaganlagen und der Einführung von Innovationen. Ein zentrales Innovationsprojekt im deutschen wie im europäischen Schienengüterverkehr ist die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Sie verbindet die überfällige Automatisierung des Kuppelns mit digitalen Betriebsprozessen. Die Herkulesaufgabe der Umrüstung können die Unternehmen aber finanziell nicht allein stemmen.



FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Der Bund sollte...

- ... kurzfristig und noch mit Wirkung im Jahr 2025 die **Trassen- und Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr deutlich anheben**, um die massiven Trassenpreissteigerungen auszugleichen (vgl. Seite 8) und die Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr fortsetzen.
- ... die bessere **Verknüpfung der Verkehrsträger im Güterverkehr fördern**. Dazu sollte er ein bundesweites Terminalkonzept auf den Weg bringen, die bestehenden Förderungen für Umschlaganlagen im Kombinierten Verkehr sowie für Gleisanschlüsse fortsetzen, vereinfachen und spürbar anheben.
- ... für den Güterverkehr **mehr Zugänge zum Schienennetz** schaffen. Dazu sollte er im Planungsrecht verankern, dass neue aufkommensstarke Industrie- und Logistikstandorte **nur mit Gleisanschluss genehmigt** werden dürfen, sowie eine **Fördermöglichkeit für Streckenreaktivierungen** für den Güterverkehr schaffen.
- ... die anstehenden ersten Einsätze der DAK in Pilotverkehren unter Realbedingungen unterstützen und gemeinsam mit dem Sektor auf nationaler und europäischer Ebene eine Migrationsstrategie für die anschließende Umrüstungsphase auf den Weg bringen mit einer ausreichenden Umrüstkförderung für Güterwagen und Lokomotiven.



Bundesverkehrswegeplanung auf Verkehrswende ausrichten

Wo stehen wir?

Großer Reformbedarf besteht bei der Bundesverkehrswegeplanung. Nötig für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem ist eine integrierte Bundesmobilitätsplanung mit einem neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) samt transparenter Beteiligungsprozesse, mit dem Ziel einer energieeffizienten, klimaneutralen, natur- und flächenschonenden sowie bezahlbaren Mobilität für Bürger und Wirtschaft.

Dem Ausbau der Schiene kommt dabei eine Schlüsselrolle zu: Ein substantiell höherer Marktanteil des Schienenverkehrs leistet einen entscheidenden Beitrag zu Energieeffizienz und Klimaschutz im Verkehrssektor und bietet einen Zugewinn an Lebensqualität – durch weni-

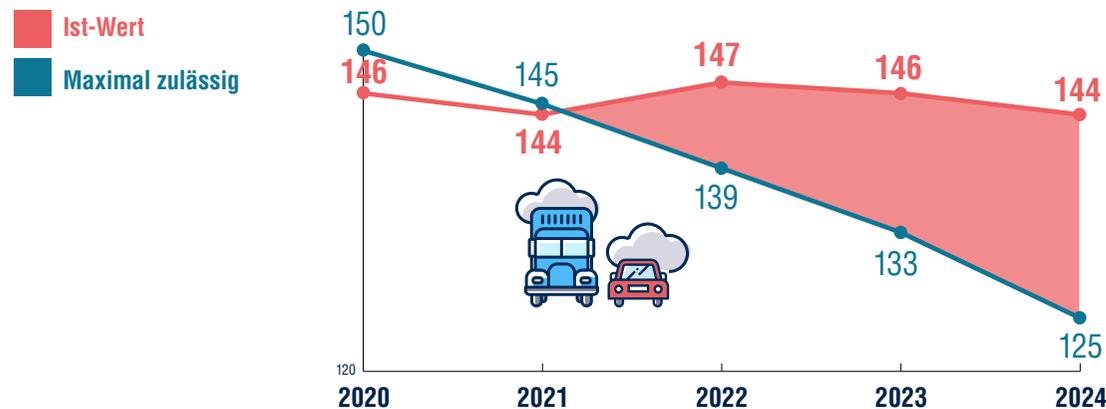
ger Staus, Abgase, Flächenverbrauch und Verkehrsopfer.

Zahlreiche Fehlanreize bremsen Fortschritte bei der Verkehrswende aus. Hierzu zählen die fehlende Zurechnung der Folgekosten des Verkehrs (externe Kosten), Subventionen für klimabelastende Verkehrsträger (u. a. Energiesteuerbefreiung Kerosin, Dienstwagenprivileg, Dieselpatent, ...) sowie vielfältige Abgabenbelastungen des klimaschonenden Schienenverkehrs.

Ein Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen im Verkehr würde nicht nur Fehlanreize reduzieren, sondern finanzielle Handlungsspielräume für eine auch sozial gerecht gestaltete Verkehrswende eröffnen.

Treibhausgas-Emissionen: Verkehrssektor verfehlt Ziele deutlich

Basis: Bundes-Klimaschutzgesetz, CO₂-Äquivalente in Millionen Tonnen



Quelle: Allianz pro Schiene | 01/2025 | auf Basis von Umweltbundesamt; Werte für 2024 Schätzung Agora Energiewende
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Der Bund sollte...

- ... der Empfehlung der OECD folgen und künftig **Ausbau und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur an klaren politischen Zielen ausrichten** (vgl. OECD: ITF Verkehrsausblick 2023).
- ... einen neuen **Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) an dem Ziel einer energieeffizienten, klimaneutralen, natur- und flächenschonenden und bezahlbaren Mobilität ausrichten**.
- ... **umwelt- und klimaschädliche Subventionen** im Verkehr **abbauen** und **finanzielle Spielräume** aus Subventionsabbau und CO₂-Abgaben für die Verkehrswende und den Ausbau des Schienenverkehrs **einsetzen**.
- ... die **Regeln und Sozialstandards** auch bei anderen **Verkehrsträgern durchsetzen**, z. B. mit mehr Personal im Straßenkontrolldienst.
- ... auf EU-Ebene **auf Kostenwahrheit** im Verkehr und die Internalisierung externer Kosten **drängen**.
- ... sich auf EU-Ebene dafür einsetzen, dass künftige **Einnahmen** aus dem **Emissionshandel** im Verkehr verstärkt **in den Ausbau der Schiene** fließen.



Fachkräftegewinnung unterstützen

Wo stehen wir?

Die Schienenbranche ist ein wichtiger Jobmotor für die deutsche Volkswirtschaft. Sie steht für 400.000 direkte Vollzeitarbeitsplätze, und die Zahl der Arbeitsplätze wächst seit 2010 kontinuierlich.

Der Fachkräftemangel ist allerdings eine strukturelle Herausforderung auf dem Weg zur Verkehrswende. Allein im Bereich des operativen Bahnbetriebs werden rund 50 Prozent der Beschäftigten bis 2030 in den Ruhestand gehen.

Die Schienenbranche hat ihre Anstrengungen zur Personalgewinnung sowie bei Aus- und Weiterbildung intensiviert. Die Akteure des Sektors informieren über die Kar-

rieremöglichkeiten und die Vielfalt der Berufe, z. B. beim Tag der Schiene, sie bieten gemeinsam Verbundausbildungen an und erweitern Angebote für Quereinsteiger. Der Bund hat eine Fachkräftestrategie vorgelegt und das Fachkräfteeinwanderungsgesetz sowie das Aus- und Weiterbildungsgesetz novelliert. Ergänzend zu den laufenden Branchenaktivitäten bleibt die Politik gefragt, den arbeitsmarkt- und (hoch-)schulpolitischen Rahmen weiterzuentwickeln und dazu beizutragen, das Arbeiten im Mobilitätssektor attraktiver zu machen.



FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Der Bund sollte...

- ... die **Umsetzung seiner Fachkräftestrategie** beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales **bündeln**, um mit einem koordinierten Vorgehen und klaren Zuständigkeiten die Wirksamkeit zu erhöhen.
- ... die **bürokratischen Prozesse bei der Fachkräfteeinwanderung optimieren**. Arbeitgeber und interessierte Fachkräfte brauchen leicht verständliche Angebote und klare Zuständigkeiten mit gut erreichbaren Ansprechpersonen.
- ... **solide Instrumente der Aus- und Weiterbildung in der Schienenbranche fördern**, z. B. durch Programme für den akademischen Mittelbau in Eisenbahnstudiengängen oder Förderung von branchen- oder verkehrsträgerübergreifenden Arbeitsplatzwechseln zu Bahnberufen für Beschäftigte insbesondere in Strukturwandelregionen.
- ... **Tariftreue und Personalübernahme im Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) zu mindestens gleichen Arbeits- und Sozialbedingungen verbindlich machen** und so das Arbeiten im Sektor attraktiver machen.

DIE ALLIANZ PRO SCHIENE

DAS BÜNDNIS FÜR DEN SICHEREN UND
UMWELTFREUNDLICHEN SCHIENENVERKEHR



In Deutschlands unkonventionellstem Verkehrs-
bündnis arbeiten 22 Non-Profit-Verbände und über
180 Unternehmen aus der gesamten Eisenbahn-
branche dauerhaft zusammen. Ihre Motivation ist die
Förderung und Verbesserung des Schienenverkehrs
in Deutschland.

www.allianz-pro-schiene.de



BILDNACHWEISE

Titelblatt: Deutsche Bahn AG / Kai Michael Neuhold
Seite 4: Allianz pro Schiene / Christian Lütgens
Seite 5: Deutsche Bahn AG / Uli Planz
Seite 9: Deutsche Bahn AG / Dominic Dupont
Seite 10: Allianz pro Schiene / Christian Lütgens
Seite 13: iStock / Wirestock
Seite 15: BVG / Oliver Lang

IMPRESSUM

Herausgeber:
Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin

T +49 30 246 25 99-0

Redaktion:
Dr. Andreas Geißler

Gestaltung:
Helena Thiede

V.I.S.D.P.:
Dirk Flege,
Geschäftsführer Allianz pro Schiene e. V.

Stand:
Februar 2025