

FAHRPLAN ZUKUNFT

Die wichtigsten verkehrspolitischen
Forderungen an den Bund

2021–2025



Fahrplan Zukunft



Der Schiene Priorität geben



2021 ist das Europäische Jahr der Schiene, und dies aus gutem Grund: Die ambitionierten Ziele bei Klimaschutz und „Green Deal“ sind ohne eine deutlich größere Rolle des energieeffizienten und klimaschonenden Schienenverkehrs im Verkehrsträgermix nicht zu erreichen.

Deutschland steht vor den gleichen großen Herausforderungen. Im vorliegenden Fahrplan Zukunft haben die in der Allianz pro Schiene zusammengeschlossenen Unternehmen und Organisationen ihre Vorschläge und Forderungen an die Verkehrspolitik im Bund formuliert.

Unter dem Dach der Allianz pro Schiene sind über 160 Unternehmen als Fördermitglieder und 24 Non-Profit-Organisationen als Mitglieder zusammengeschlossen. Wir sind überzeugt: Die Schiene kann einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten und ist der Kernbaustein einer Verkehrswende, die zu einem starken Standort Deutschland und zu mehr Lebensqualität beiträgt.

In der vergangenen Legislaturperiode hat die Politik richtungweisende Ziele für das Jahr 2030 formuliert: eine spürbare Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen um 48,5 %, die Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr und mindestens 25 % Marktanteil für den Schienengüterverkehr.

Die neue Bundesregierung kann hierauf aufbauen und eine ambitionierte Umsetzung auf den Weg bringen. Klimapolitisch nötig und verkehrspolitisch möglich sind weit höhere Marktanteile des Schienenverkehrs.

Zum verkehrs- und klimapolitischen Handlungsdruck ist 2020 die Herausforderung durch die Corona-Pandemie hinzugekommen. Politik und Bahnsektor müssen jetzt Kurs halten beim Ausbau von Infrastruktur und Angeboten und gemeinsam daran arbeiten, dass das Vertrauen der Nutzerinnen und Nutzer in die Sicherheit des gesamten Öffentlichen Verkehrs rasch zurückkehrt.

Die neue Bundesregierung ist jetzt gefordert, bei der Stärkung der Schiene und der Umsetzung der Verkehrswende keine Zeit zu verlieren: sie sollte in der Verkehrspolitik künftig der Schiene klar Priorität geben. Wie dies gelingen kann, zeigen unsere Vorschläge auf den folgenden Seiten.



Dirk Flege
Geschäftsführer



Martin Burkert
Vorstandsvorsitzender



Manfred Fuhg
Förderkreissprecher



Masterplan Schienenverkehr umsetzen	Seite 04
Investitionshochlauf für Schienenausbau einleiten	Seite 05
Genehmigungs- und Planungsprozesse für den Schienenausbau beschleunigen	Seite 06
Schritt für Schritt zum Deutschlandtakt	Seite 07
Digitalisierung unterstützen	Seite 08
Mit Mauteinnahmen klimaschonende Alternativen stärken	Seite 09
Elektrifizierung und alternative Antriebe vorantreiben	Seite 10
Verkehrswende durch Verknüpfung der Verkehrsträger voranbringen	Seite 11
Verkehrswende gesamthaft angehen	Seite 12



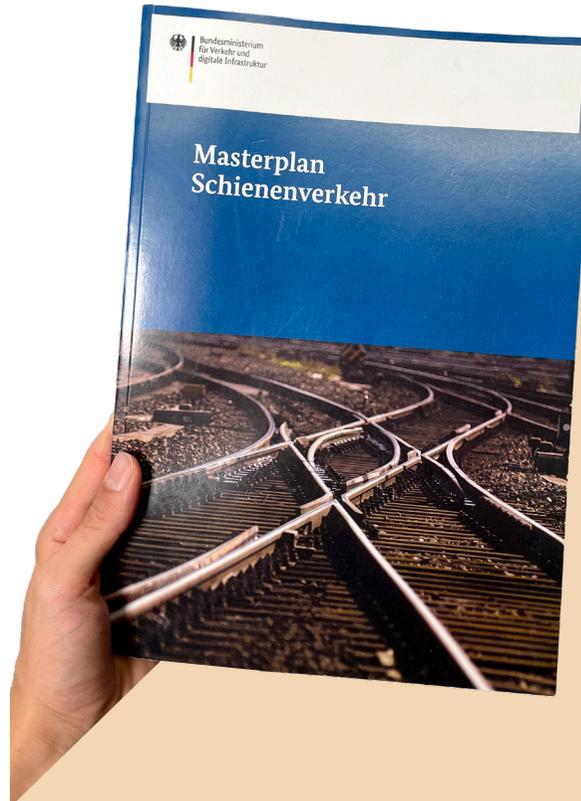
Masterplan Schienenverkehr umsetzen

Wo stehen wir?

Im Juni 2017 hat das BMVI den gemeinsam mit der Branche erarbeiteten Masterplan Schienengüterverkehr vorgelegt; im Juni 2020 folgte der ebenfalls gemeinsam mit der Branche erarbeitete Masterplan Schienenverkehr. Der Masterplan Schienengüterverkehr von 2017 ist seit 2020 Bestandteil des Masterplans Schienenverkehr.

In den Dialogprozessen zu den beiden Masterplänen konnten bereits wesentliche Instrumente und Maßnahmen konsentiert werden. Die neue Bundesregierung kann in der kommenden Legislaturperiode auf diesen Masterplänen aufsetzen.

Umgesetzt sind erste Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr, wie z.B. die Einrichtung des Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr oder die Förderung der Trassen- und Anlagenpreise im Schienengüterverkehr; die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen steht dagegen noch aus.



Forderungen an die Politik

Der Bund sollte...

...die **Umsetzung aller Maßnahmen** aus den Masterplänen Schienengüterverkehr und Schienenverkehr **entschlossen vorantreiben**.

...die Ziele der Masterpläne im Sinne der Verkehrswende weiterentwickeln. Derzeit gilt für den **Schienengüterverkehr** ein **Marktanteilsziel** von mindestens 25 % bis 2030. Hier sollte künftig eine Zielmarke von **30 %** ins Visier genommen werden.

Im **Personenverkehr** gilt das Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030. Dies sollte ausdrücklich auch mit einem Ziel für eine Marktanteilssteigerung verbunden werden, wobei der **Zielwert** unter Einbeziehung der Straßen-, Stadt- und U-Bahnen deutlich über **15 %** liegen sollte.



Investitionshochlauf für Schienenausbau einleiten

Wo stehen wir?

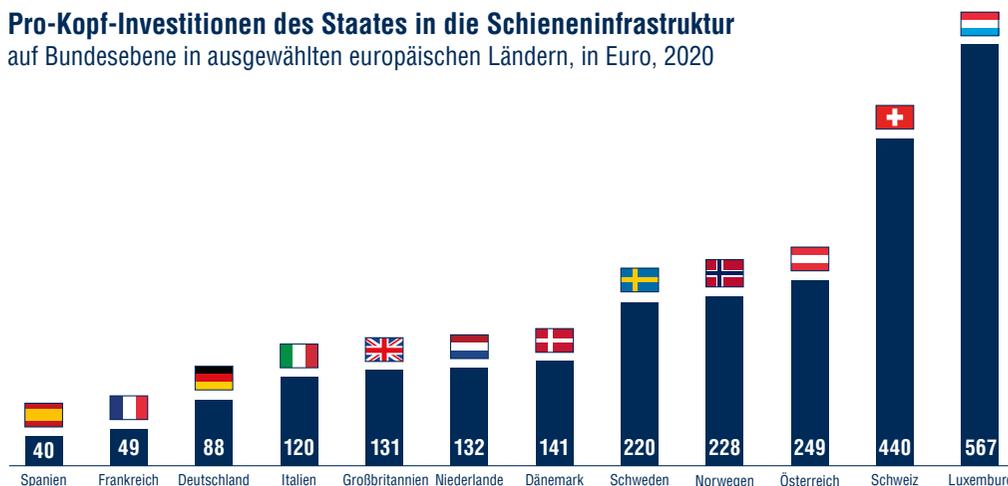
Der Ausbau des Schienennetzes hält nicht mit der steigenden Nachfrage Schritt. Seit Mitte der 1990er Jahre ist die Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr um über 50 % gewachsen, die Verkehrsleistung im Eisenbahngüterverkehr sogar um knapp 90 %. Nicht jedoch das Schienennetz – dieses ist im gleichen Zeitraum sogar deutlich geschrumpft.

Nötig ist jetzt ein rascher kapazitätssteigernder Ausbau des Netzes. Trotz einer deutlichen Zunahme der Schienen-Investitionen steht Deutschland im europäischen Vergleich der Pro-Kopf-Investitionen in die Schiene un-

verändert weit hinten. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) hat zwar die Situation beim Bestandserhalt deutlich verbessert, hilft aber nicht gegen den Investitionsstau bei Neu- und Ausbau.

Eine nachhaltige Kapazitätssteigerung im Netz braucht neben den großen Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans auch eine Vielzahl kleinerer und mittlerer Ausbaumaßnahmen. Hierzu gehören auch der kapazitätssteigernde und kundenorientierte Ausbau von Bahnhöfen, Umschlags-Terminals und anderen sog. Service-Einrichtungen (Abstellanlagen, Ladegleise, etc.).

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur auf Bundesebene in ausgewählten europäischen Ländern, in Euro, 2020



Quelle: Allianz pro Schiene | 08/2021 | mit Material von BMVI, EFV (Zusammenstellung VöV), BMK, MMTP, SCI Verkehr GmbH
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene



Forderungen an die Politik

Der Bund sollte...

...die **Mittel für Neu- und Ausbau** (Bedarfsplanmittel) bis Mitte der Legislaturperiode **auf 3 Mrd. € anheben** und den Mittelhochlauf **fortsetzen auf 4 Mrd. € p.a.** ab Mitte des Jahrzehnts.

...dabei **neue Prioritäten** bei den Verkehrsinvestitionen setzen und **mindestens zwei Drittel des Neu- und Ausbauetats für die Schiene** verwenden.

...die Durchfinanzierung der Neu- und Ausbauprojekte sichern und dafür einen **Bahninfrastrukturfonds schaffen**.

...in die Finanzierung **auch kleinere und mittlere Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Serviceeinrichtungen einbeziehen**. Zudem sollte ein umfassendes **Bahnhofsprogramm aufgesetzt** werden.

...NE-Infrastrukturen stärker als bisher fördern und das **Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) aufstocken**.



Genehmigungs- und Planungsprozesse für den Schienenausbau beschleunigen

Wo stehen wir?

Die Genehmigungs- und Planungsprozesse für Neu- und Ausbaumaßnahmen bei der Schieneninfrastruktur sind heute vielfach bürokratisch, zu starr und umständlich, um den politisch gewollten Ausbau des Schienennetzes rasch voranzubringen.

Auch die üblichen Bewertungsverfahren für Nutzen-Kosten-Berechnung und Standardisierte Bewertung greifen für viele Schienenprojekte zu kurz, um den gesamten Nutzen für die Gesellschaft zu berücksichtigen. Wichtige Umwelt- und Netzwerkeffekte, z.B. von Elektrifizierungsvorhaben oder Reaktivierungsprojekten, werden nicht oder nur unzureichend abgebildet. Insbesondere für kleinere und mittlere Ausbaumaßnahmen stellen die Bewertungsverfahren eine zeitintensive und teilweise sogar unüberwindlicher Hürde dar.

Eine gesamthafte Überarbeitung von Prozessen und Verwaltungspraxis hat das Potenzial, Kosten zu sparen und die Umsetzung spürbar zu beschleunigen, ohne dass die Anforderungen von Umweltschutz, Sicherheit und Wettbewerb beeinträchtigt werden.



Forderungen an die Politik

Der Bund sollte...

...eine „**Beschleunigungskommission Schiene**“ einsetzen, die bis spätestens Mitte 2022 konkrete Vorschläge zur weiteren Überarbeitung von Genehmigungs- und Planungsprozessen erarbeitet.

...auf dieser Basis bis Mitte der Legislaturperiode ein entsprechendes **Beschleunigungspaket schnüren und umsetzen**.

...die **Nutzen-Kosten-Berechnung** und die **Standardisierte Bewertung** für Schienenprojekte **rasch überarbeiten**.



Schritt für Schritt zum Deutschlandtakt

Wo stehen wir?

Der Deutschlandtakt ist der Schlüssel für die Verdoppelung der Fahrgastzahlen und für zielgerichtete Investitionen in einen kapazitätssteigernden Ausbau des Netzes.

Der Zielfahrplan 2030 für den Deutschlandtakt liegt vor. Daraus leitet sich der Ausbaubedarf im Schienennetz ab, damit Nah- und Fernverkehr wachsen können, optimal aufeinander abgestimmt sind und für den stark wachsenden Güterverkehr ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Da der Takt-gerechte Ausbau des Netzes nicht über Nacht realisiert werden kann, braucht es klar definierte Umsetzungsetappen. Dies gibt allen Akteuren Orientierung und Planungssicherheit und sorgt dafür, dass die Nutzerinnen und Nutzer des Schienenverkehrs deutlich vor 2030 Verbesserungen durch den Deutschlandtakt erfahren können.

Parallel zum Infrastrukturausbau muss in Pilotprojekten rasch geklärt werden, wie beim Infrastrukturzugang der Vorrang für Systemtrassen des Deutschlandtaktes gesichert werden kann.



Forderungen an die Politik

Der Bund sollte...

...ausgehend vom Zielfahrplan 2030 zusammen mit der Branche **Zwischenschritte** mit konkreten Umsetzungszeiträumen und Angebotsverbesserungen **definieren (Etappiertungskonzept)**.

...in den einzelnen Umsetzungsetappen **ausreichende Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr** berücksichtigen, **inklusive Kapazitätsausbau auch bei Bahnhöfen und Anlagen**.

...für die fristgerechte Realisierung der einzelnen Umsetzungsetappen **verlässlich und mehrjährig die Finanzierung sicherstellen** und die Planungs- und Genehmigungsprozesse vorantreiben.

...unter Einbeziehung der Branche **rasch Pilotprojekte** zur Deutschlandtakt-gerechten Trassenzuweisung **auf den Weg bringen**.

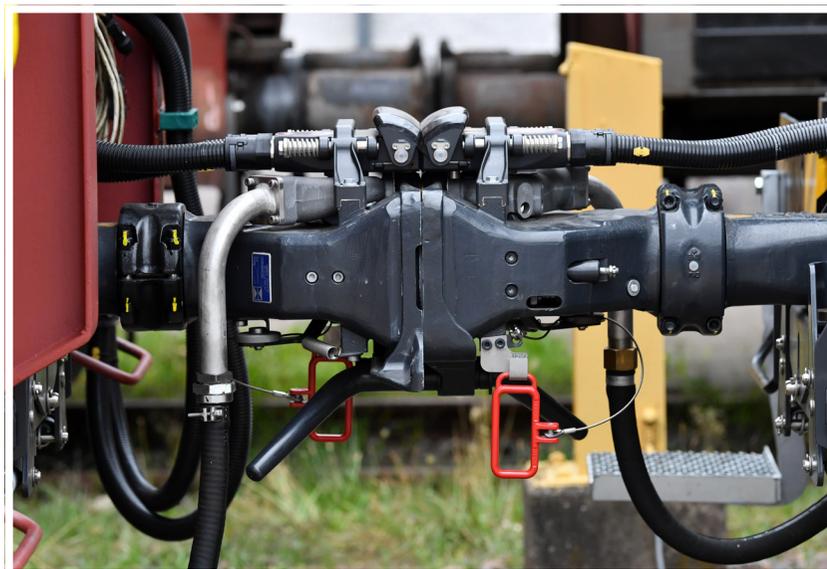


Digitalisierung unterstützen

Wo stehen wir?

Digitalisierung ist ein entscheidender Hebel für mehr Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Bahnsystems.

Ziel von Bund und Bahnbranche ist, das gesamte Schienennetz bis zum Jahr 2035 zu digitalisieren. Dies erfordert digitale Stellwerke sowie die Umstellung auf die europäische Leit- und Sicherungstechnik ETCS. Da mit ETCS ein Teil der bisherigen Infrastruktur – die Signale – in die Fahrzeuge verlagert wird, ist hierfür eine Umrüst-Finanzierung sowohl der Fahrzeuge als auch der Strecken nötig.



Im deutschen wie im europäischen Schienengüterverkehr ist die Digitale Automatische Kupplung (DAK) das zentrale Zukunftsthema. Sie verbindet die überfällige Automatisierung des Kuppelns mit digitalen Betriebsprozessen im Schienengüterverkehr. Die Herkulesaufgabe der Umrüstung können die Unternehmen aber finanziell nicht alleine stemmen.



Forderungen an die Politik

Der Bund sollte...

...beim **ETCS-Ausbau sowohl die Infrastruktur- als auch die Fahrzeugausrüstung und Zulassungsprozesse fördern**, dazu rasch ausreichende Mittel bereitstellen und die Finanzierung langfristig absichern.

...für die ab 2023 startende Umrüstungsphase auf die **DAK eine Förderung** auf nationaler und europäischer Ebene **frühzeitig auf den Weg bringen**.

...gemeinsam mit der Branche Zulassungsprozesse und technische **Regelwerke an den digitalen Bahnbetrieb anpassen**.



Mit Mauteinnahmen klimaschonende Alternativen stärken

Wo stehen wir?

Um die Mobilität der Zukunft zu gestalten, braucht es einen ganzheitlichen Ansatz. Einnahmen aus dem Verkehr müssen zielgerichtet eingesetzt werden können. Mit dem Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ anstelle von „Straße finanziert Straße“ können Mittel und Kräfte für eine zukunftsorientierte Infrastrukturpolitik mobilisiert werden.

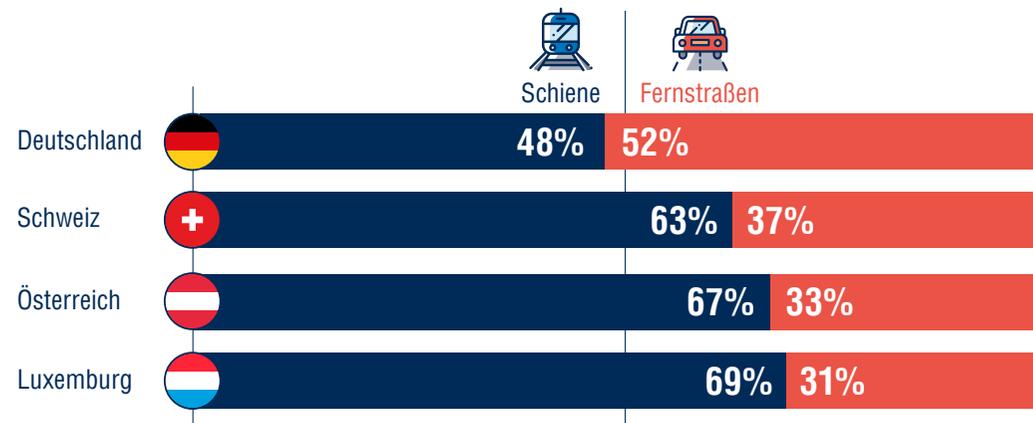
Seit 2011 zwingt der neue und im Bundesfernstraßenmautgesetz festgeschriebene „ge-

schlossene Finanzierungskreislauf Straße“ dazu, alle Einnahmen aus der Lkw-Maut ausschließlich in den Fernstraßenbau zu stecken; die zuvor praktizierte Finanzierung auch von Alternativen zur Entlastung der Straßen ist seitdem nicht mehr möglich.

Dieser geschlossene Finanzierungskreislauf Straße schränkt die Gestaltungsfreiheit der Politik ein und zementiert überholte Prioritäten beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Verkehrspolitische Prioritäten

Staatliche Infrastruktur-Investitionen in Erhalt, Neu- und Ausbau auf Bundesebene, 2020



Quelle: Allianz pro Schiene | 08/2021 | mit Material von BMVI, EFV (Zusammenstellung VöV), BMK, MMTP
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene



Forderungen an die Politik

Der Bund sollte...

...den geschlossenen Finanzierungskreislauf Straße beenden und durch eine Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes eine **verkehrsträgerübergreifende Verwendung von Mauteinnahmen wieder ermöglichen**.

...zur **Speisung eines künftigen Bahninfrastrukturfonds auch einen Teil der Mauteinnahmen einsetzen** (vgl. hierzu das Kapitel „Investitionshochlauf für Schienenausbau einleiten“).



Elektrifizierung und alternative Antriebe vorantreiben



Wo stehen wir?

Der Schienenverkehr ist Vorreiter 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 nur 61 % des Bundesschiennetzes elektrifiziert, d.h. mit einer Oberleitung ausgerüstet, und weniger als 50 % der Schienen-Grenzübergänge.

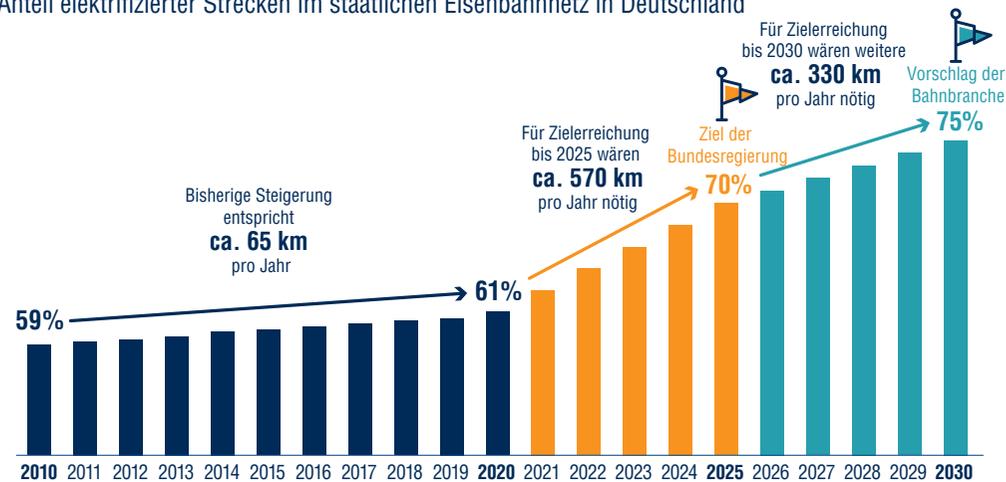
Im vergangenen Jahrzehnt ist die Streckenelektrifizierung kaum vorangekommen. Zugleich scheitern viele sinnvolle neue Projekte

an der derzeitigen Nutzen-Kosten-Bewertung. Elektrifizierungslücken schränken die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs deutlich ein. Auch im Störfall können viele Umleitungsstrecken nicht genutzt werden, da die Oberleitung fehlt.

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

75 Prozent Streckenelektrifizierung bis 2030 – deutliche Beschleunigung nötig

Anteil elektrifizierter Strecken im staatlichen Eisenbahnnetz in Deutschland



Quelle: Allianz pro Schiene | 02/2021 | auf Basis von BMVI, DB AG | 2020 geschätzt
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

Länge Bundesschiennetz 2019: 33.400 km; Zielkorridor bis 2030 bei gleichbleibender Netzlänge

Forderungen an die Politik

Der Bund sollte...

...die **Streckenelektrifizierung deutlich beschleunigen**, um bis **2025 einen Elektrifizierungsgrad von 70 % und bis 2030 von 75 % zu erreichen**. Dabei sollten auch alle relevanten Grenzübergänge und Umleitungsstrecken elektrifiziert werden.

...die vorgesehenen streckenseitigen **Elektrifizierungsmaßnahmen mit konkreten und verbindlichen Realisierungszeiträumen versehen** (Jahrescheiben), und die Finanzierung sicherstellen.

...**Fördermittel** für die Beschaffung von **Fahrzeugen mit alternativen Antrieben** und der zugehörigen Lade- und Tankinfrastrukturen **deutlich aufstocken** (Förderquote sowie Höhe der verfügbaren Mittel).

...eine zusätzliche **Förderprämie gewähren**, wenn durch Anschaffung eines Neufahrzeugs mit elektrischem oder alternativem Antrieb ein Dieselfahrzeug außer Betrieb genommen wird.



Verkehrswende durch Verknüpfung der Verkehrsträger voranbringen

Wo stehen wir?

Ein substantiell höherer Marktanteil des Schienenverkehrs leistet einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz im Verkehrssektor und bietet einen Zugewinn an Lebensqualität – durch weniger Staus, Abgase, Flächenverbrauch und Verkehrsopfer.

Zugleich wird die Mobilitätsnutzung in Deutschland immer vielfältiger. Zunehmend

kombinieren Menschen verschiedene Verkehrsträger, um an ihr Ziel zu kommen. Im Güterverkehr verzeichnet der kombinierte Verkehr eine stark wachsende Nachfrage.

Ein Schlüssel für einen nachhaltigeren Verkehrsträgermix ist daher die bessere Verknüpfung der Verkehrsträger im Personenverkehr und Güterverkehr.



Forderungen an die Politik

Der Bund sollte...

...die **Verknüpfung der Verkehrsträger stärker fördern**. Dazu sollte z.B. im Planungsrecht verankert werden, dass neue **aufkommensstarke Industrie- und Logistikstandorte nur mit Gleisanschluss** genehmigt werden dürfen.

...**Förderprogramme für den städtischen Schienen-nahverkehr ausweiten** und Anreize für Städte und Kommunen setzen, um Sharing-Angebote auszuweiten und um den öffentlichen Nahverkehr zu **modernisieren, zu digitalisieren und auszubauen**.

...**Mobilitätsbudgets** für klimaschonende Verkehrsträger **steuerlich begünstigen**.



Verkehrswende gesamthaft angehen



Wo stehen wir?

Der Handlungsdruck im Verkehr wächst: Klimagas-Emissionen und Energieverbrauch entwickeln sich entgegengesetzt zu den politischen Zielen. Um Mobilität und Klimaschutz zusammenzubringen, braucht es einen gesamthaften, verkehrsträger-übergreifenden Ansatz, der Anreize zur stärkeren Nutzung des energieeffizienten und klimaschonenden Schienenverkehrs setzt und Missstände im Wettbewerb der Verkehrsträger abstellt.

Aktuell mangelt es der Förderpolitik im Verkehrsbereich aber an Konsistenz: zahlreiche Fehlanreize bremsen Fortschritte bei der

Verkehrswende aus. Hierzu zählen die fehlende Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs, Subventionen für klimabelastende Verkehrsträger (hierzu zählen u.a. Energiesteuerbefreiung Flugbenzin, Dienstwagenprivileg, Dieselprivileg, Mautbefreiungen für Lkw mit bestimmten Antriebsarten, ...) sowie vielfältige Abgabenbelastungen des klimaschonenden Schienenverkehrs.

Ein Abbau umweltschädlicher Subventionen im Verkehr würde nicht nur bestehende Fehlanreize abbauen, sondern finanzielle Handlungsspielräume für eine auch sozial gerecht gestaltete Verkehrswende eröffnen.

Forderungen an die Politik

Der Bund sollte...

...**umweltschädliche Subventionen im Verkehr abbauen** und finanzielle Spielräume aus Subventionsabbau und CO₂-Abgaben für die Verkehrswende und den Ausbau des Schienenverkehrs einsetzen.

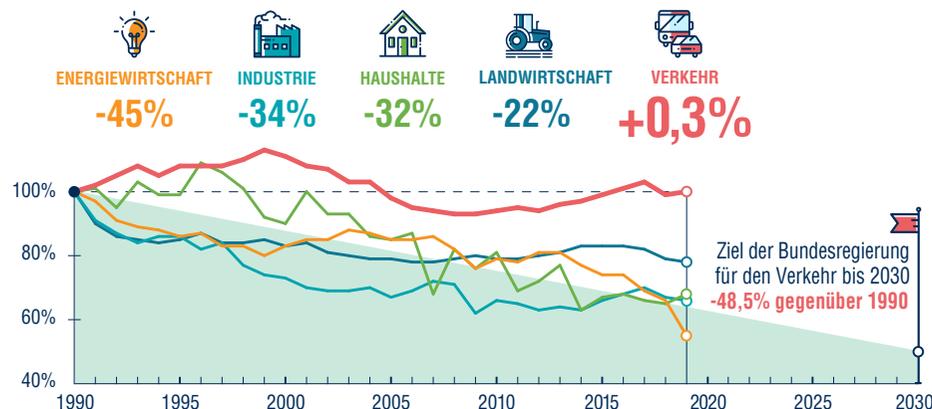
...**die Nutzer des Schienenverkehrs** (Fahrgäste und Verlader) **entlasten** durch eine Reduzierung der Abgabenlast des Schienenverkehrs. Hierzu zählen die **Verstetigung der Trassen- und Anlagenpreissenkung** im Schienenverkehr, **Befreiung der Bahnen von der Stromsteuer und der EEG-Umlage** sowie die Schaffung von **Rahmenbedingungen für zukunftsfähige Einzelwagenverkehre**.

...die **Regeln und Sozialstandards bei anderen Verkehrsträgern durchsetzen**, auch mit mehr Personalstellen im Straßenkontrolldienst.

...auf EU-Ebene für **Kostenwahrheit im Verkehr und die Internalisierung externer Kosten drängen**.

Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland

1990 bis 2019 (1990=100%)



Quelle: Allianz pro Schiene | 10/2021 | mit Material von Umweltbundesamt, 2021
Lizenz: ©/® Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

DIE ALLIANZ PRO SCHIENE

Das Bündnis für den sicheren und umweltfreundlichen Schienenverkehr

In Deutschlands unkonventionellstem Verkehrs-bündnis arbeiten 23 Non-Profit-Verbände und über 170 Unternehmen aus der gesamten Eisenbahnbranche dauerhaft zusammen. Ihre Motivation ist die Förderung und Verbesserung des Schienenverkehrs in Deutschland.

www.allianz-pro-schiene.de



BILDNACHWEISE

Seite 1: Allianz pro Schiene / Alexander Bagno
Seite 2/4: Allianz pro Schiene
Seite 6: Deutsche Bahn AG / Claus Weber
Seite 7: Deutsche Bahn AG / Jet-Foto Kranert
Seite 8: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang
Seite 11: VION Emstek GmbH

IMPRESSUM

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

T +49 30 246 25 99-0

Redaktion:
Dr. Andreas Geißler

Gestaltung:
Cliff Nußbaum
Dennis Junghans

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

Stand:
Oktober 2021