



**Enak Ferlemann MdB**

Parlamentarischer Staatssekretär beim  
Bundesminister für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr

## **Umsetzung der Vereinbarungen zum Schienenverkehr aus dem Koalitionsvertrag 2018**

**Bericht des Beauftragten der Bundesregierung für  
den Schienenverkehr über die Arbeiten vom  
11.04.2018 bis zum 31.07.2021**

Zusammengestellt von der

Geschäftsstelle des Beauftragten der Bundesregierung  
für den Schienenverkehr (GS-BSV)

herausgegeben vom  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

## Inhalt

Einführung.....	4
Schienenpakt und Masterpläne.....	4
Netz für 740 Meter lange Güterzüge.....	6
Digitalisierung.....	6
Elektrifizierung des Schienenverkehrs.....	8
Regionalisierungsgesetz / Betrieb von Schienennebenstrecken.....	11
Instrumentarium für die Finanzierung von übergreifenden Schienenprojekten.....	11
Förderung des Ausbaus von NE-Bahnen.....	12
Programm zur Steigerung der Attraktivität von Bahnhöfen.....	12
Rolle und Struktur der DB AG.....	13
Strukturelle und personelle Stärkung der Eisenbahnverwaltung.....	14
Eisenbahnregulierungsgesetz / Senkung der Trassenpreise.....	15
Dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.....	16
Wirtschaftlicher Betrieb von Einzelwagenverkehren.....	16
Umsetzung des Deutschlandtakts.....	17
Anpassung des Vergaberechts.....	20
Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr.....	20
Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) / Bundesforschungsprogramm Schiene.....	21
Zusammenfassung und Ausblick.....	22

## Einführung

Der Koalitionsvertrag vom März 2018 ist der bahnfreundlichste der letzten Jahrzehnte. Als ambitionierte Ziele haben sich die Regierungspartner bis zum Jahr 2030 eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen und eine deutliche Erhöhung des Marktanteils im Schienengüterverkehr gesetzt. Zur Umsetzung dieser Ziele sind umfangreiche Maßnahmen erforderlich, die erstmals in einem Masterplan Schienenverkehr zusammengefasst sind. Die Vereinbarungen des Koalitionsvertrages wurden bis August 2021 vollständig erfüllt. In einigen Bereichen konnten sogar weitergehende Ergebnisse umgesetzt werden. In den folgenden Betrachtungen stellt der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr die Vereinbarungen des Koalitionsvertrages den erzielten Ergebnissen gegenüber.

## Schienenpakt und Masterpläne

*Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein. Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern. Wir wollen die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr dauerhaft umsetzen. Die Eisenbahnen müssen im Gegenzug in mehr Service, mehr Zuverlässigkeit und mehr Innovationen investieren.*

Diese ambitionierten bahnpolitischen Ziele lassen sich nur in einer gemeinsamen Anstrengung des gesamten Schienenverkehrssektors gemeinsam mit dem Bund erreichen. Daher haben 27 Verbände und Unternehmen sowie das BMVI seit Herbst 2018 im Zukunftsbündnis Schiene zusammengearbeitet und sich am 30.06.2020 gemeinsam mit dem BMVI auf den Masterplan Schienenverkehr und den daraus abgeleiteten Schienenpakt verständigt. So ein breites Bündnis hat es in der deutschen und europäischen Bahnbranche noch nie gegeben<sup>1</sup>.

Der Masterplan Schienenverkehr hat sechs Schwerpunkte:

1. Deutschlandtakt einführen (Pünktlichere Bahn)
2. Kapazitäten ausbauen (Zuverlässigere Bahn)
3. Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken (Flexiblere und wettbewerbsfähigere Bahn)
4. Lärm- und Klimaschutz vorantreiben (Leisere und klimafreundlichere Bahn)
5. Innovationen fördern (Innovativere Bahn)
6. Fachkräfte gewinnen (Attraktivere Bahn)

Der Schienenpakt und der Masterplan Schienenverkehr wurden am 30. Juni 2020 der Öffentlichkeit vorgestellt. Verabredet wurde unter anderem die Fortsetzung des Zukunftsbündnis Schiene zur Umsetzungs- und Weiterentwicklung der Maßnahmen. Hierzu soll ein jährlicher „Tag der Eisenbahn“ als bundesweite Publikumsveranstaltung sowie eine jährliche Zukunftskonferenz Schiene veranstaltet werden. Zur Evaluation der Maßnahmen und Vorbereitung dieser Veranstaltung wurde vom Lenkungskreis des Zukunftsbündnis Schiene die AG „Strategische Umsetzung“ eingerichtet, die sich aus

---

<sup>1</sup> Alle Dokumente stehen unter <https://www.zukunftsbuendnis-schiene.de/> zur Verfügung.

Vertretern des BMVI und des Sektors zusammensetzt und unterdessen ihre Arbeit aufgenommen hat.

Der „Masterplan Schienengüterverkehr“ soll den Schienengüterverkehr nachhaltig bei Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft stärken. Die Förderung der Absenkung der Trassenentgelte für den Schienengüterverkehr über fünf Jahre ist eine wichtige Sofortmaßnahme aus dem Masterplan Schienengüterverkehr. Die Trassenentgelte der DB Netz AG bleiben - wie von der Bundesnetzagentur genehmigt – dabei in ihrer Höhe unverändert. Der Bund übernimmt eine anteilige Finanzierung der Trassenentgeltrechnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Schienengüterverkehr. Hierfür sind 175 Mio. Euro für 2018 und 350 Mio. Euro pro Jahr ab 2019 und 175 Mio. Euro im Jahr 2023 im Bundeshaushalt vorgesehen. Die Maßnahme wird im Jahr 2021 evaluiert. Der Bund fördert mit der Maßnahme den Güterverkehr auf dem Netz der Eisenbahnen des Bundes im Zeitraum vom 01.07.2018 bis 30.06.2023. Die Unternehmen im Schienengüterverkehr werden zum Ausgleich der Schäden aus der Covid19-Pandemie seit 01.06.2021 bis zum Jahresende 2021 bei ihren Trassen-Kosten zusätzlich entlastet, der Förderanteil wurde auf rd. 98% erhöht. Das BMVI kann darüber hinaus mit weiteren 410 Mio. Euro rückwirkend für den Zeitraum vom 01.03.2020 bis zum 31.05.2021 entlasten. Insgesamt werden für diese Maßnahme damit 627 Mio. Euro veranschlagt.

Um mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu bringen, müssen sich auch Güterzüge effizient, schnell und kostengünstig zusammenstellen lassen. In Rangierbahnhöfen (sog. Zugbildungsanlagen) werden täglich tausende Züge zusammengestellt. Dafür sind Rangierloks im Einsatz. Ziel ist es, dass diese Loks automatisiert fahren. An den Zügen werden sämtliche Bremsen vor jeder Abfahrt manuell geprüft. Durch Sensoren und Funkübertragung soll dies zukünftig viel schneller und aus der Ferne möglich sein. In einem Pilotprojekt im Güterbahnhof München-Nord sollen weitere innovative Technologien getestet werden, mit denen z.B. Schäden am Güterwagen automatisch erkannt oder Arbeitsabläufe mittels Künstlicher Intelligenz effizienter organisiert werden können. Auch die Digitale Automatische Kupplung (DAK) soll im Rangierbetrieb erprobt werden. Für Projekte dieser Art gibt es bislang keine fertigen Lösungen auf dem Markt. Die Unterstützung des Bundes ermöglicht die Entwicklungs- und Erprobungsarbeiten. Die Förderung ist eine Maßnahme aus dem im Mai 2020 verabschiedeten Bundesprogramm "Zukunft Schienengüterverkehr" des BMVI. Mit dem Programm werden Digitalisierung und Automatisierung des umweltfreundlichen Güterverkehrs auf der Schiene vorangebracht. Von 2020 bis 2024 sind im Bundeshaushalt jährlich je 30 Mio. Euro eingestellt. Das Programm ist am 20. Mai 2020 gestartet. Die Förderquote liegt im Durchschnitt bei maximal 50 Prozent. Innovationen kommen Kunden und Mitarbeitern gleichermaßen zugute: schnellere und effizientere Abläufe sowie weniger körperlich anstrengende Arbeit. Besonders der volkswirtschaftlich hoch bedeutsame Einzelwagenverkehr, der durch häufige Zugbildung und -auflösung sowie durch regelmäßiges Rangieren gekennzeichnet ist, wird davon profitieren.

All diese Fördermaßnahmen führen dazu, dass die Eisenbahnunternehmen in wesentlich höherem Umfang als bisher in neue Fahrzeuge und Infrastrukturen investieren. Beispielsweise hat die DB Fernverkehr AG im Sommer 2020 die Beschaffung von 30 international einsetzbaren Hochgeschwindigkeitszügen für eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h mit einem Investitionsvolumen von rund einer Milliarde Euro bestellt.

## Netz für 740 Meter lange Güterzüge

*Die priorisierten Maßnahmen zur Schaffung eines deutschlandweiten 740-Meter-Netzes für Güterzüge werden wir bis 2020 realisieren.*

Das Projekt des 740 m Netzes wurde aus Mitteln des Zukunftsinvestitionsprogramms begonnen. Mittlerweile ist das Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf nach dem Bundesschienenwegesetz aufgestiegen, so dass die Finanzierung als sichergestellt angesehen werden kann. Die zwölf priorisierten Maßnahmen des Netzes wurden bereits fertiggestellt und in Betrieb genommen.

## Digitalisierung

*Wir wollen die Digitalisierung der Schiene, auch auf hochbelasteten S-Bahnstrecken, vorantreiben und den Ausbau der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS, elektronischer Stellwerke und Umrüstung der Lokomotiven durch den Bund unterstützen. Die Automatisierung des Güterverkehrs und das autonome Fahren auf der Schiene wollen wir durch Forschung und Förderung unterstützen.*

Die Digitalisierung stellt eine Schlüsseltechnologie für die Steigerung von Kapazität und Effizienz des Schienennetzes dar. Ein Beispiel ist die Kapazitätserhöhung durch Blockverdichtungen, die sich durch das European Train Control System (ETCS) wesentlich einfacher und kostengünstiger als mit konventioneller Technik realisieren lassen. Um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu erleichtern und die Infrastruktur effizienter zu betreiben, erhält das deutsche Schienennetz durch das Programm „Digitale Schiene Deutschland“ weltweit eines der modernsten, digitalen und interoperablen Leit- und -Sicherungssysteme. Mit diesem Programm will der gesamte Bahnsektor die flächendeckende Einführung von neuer Leit- und Sicherungstechnik mit dem European Train Control System (ETCS) und digitalen Stellwerken (DSTW) im 33.000 Kilometer umfassenden Eisenbahnnetz voranbringen.

Dadurch könnte ein Kapazitätsgewinn von bis zu 20 Prozent im Personen- und Güterverkehr erreicht werden. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um das wachsende Verkehrsaufkommen in Deutschland aufnehmen zu können. Aus den Effekten ergibt sich ein positiver volkswirtschaftlicher Gesamtnutzen:

- Erhöhung der Zuverlässigkeit – neue Technik und Systeme für Qualität und Pünktlichkeit
- Erhöhung der Kapazität auf der Schiene – Aufnahme des Verkehrswachstums und Möglichkeit zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene
- Erhöhung der Energieeffizienz und verringerte CO<sub>2</sub>-Emissionen – energiesparende Steuerung und Verlagerung auf die Schiene
- Senkung der Betriebskosten – in Instandhaltung und Betrieb
- Gewährleistung der Demografiefestigkeit – Bewältigung der alters- und fluktuationsbedingten Verringerung der Anzahl des Betriebspersonals

- Grenzenloser Bahnverkehr – europäische Interoperabilität der Systeme

Die Kunden im Personen- und Güterverkehr profitieren dadurch u.a. von höherer Pünktlichkeit und mehr Qualität. Es werden im gesamten Sektor Schiene qualifizierte und zukunftsfähige Arbeitsplätze sowie neue Berufsbilder geschaffen. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten europäischen Industriebranchen wird nachhaltig gestärkt.

Zur Ausrüstung des transeuropäischen Kernnetzkorridors Rhein-Alpen und einiger Grenzanschlussstrecken stellt der Bund der DB AG bis 2023 ca. 1,7 Mrd. Euro zur Verfügung. Der Bundeshaushalt 2020 sieht für die Umsetzung des Starterpakets zur Digitalen Schiene Deutschland im Zeitraum von 2020 bis 2023 zusätzlich 570 Mio. Euro für die veranschlagte Ausrüstung der Infrastruktur mit ETCS und DSTW vor. Nach Abschluss des Starterpaketes soll die ETCS-Ausrüstung netzbezirksweise fortgeführt werden. Die Umsetzung des Starterpakets ist insgesamt mit Kosten in Höhe von 4,7 Mrd. Euro veranschlagt und soll bis zum Jahr 2030 abgeschlossen werden.

Ganz im Sinne des Masterplans Schienenverkehr setzen wir seit Herbst 2020 mit zusätzlichen 500 Mio. Euro aus dem Konjunkturpaket für weitere Digitale Stellwerke einen starken Impuls für die Bahnindustrie und gestalten unsere Netzinfrastruktur effizienter. Standardisierte, offene und aufwärtskompatible Schnittstellen ermöglichen eine schnellere Zulassung der Systeme und eine breite Beteiligung der Bahntechnikunternehmen an der Umsetzung. So können wir die Digitalisierung unseres Schienennetzes entscheidend beschleunigen.

Digitale Bahntechnologien müssen für das Verkehrsmanagement und zur Echtzeitüberwachung der Kapazität schnell entwickelt und etabliert werden. Schon heute leisten Systeme zum Digitalen Kapazitätsmanagement (DCM – Digital Capacity Management) einen wichtigen Beitrag für eine effizientere Nutzung des vorhandenen Netzes. Kern dieser Systeme ist die Standardisierung und Harmonisierung der Fahrplantrassen. Mathematische Optimierungsverfahren sorgen dabei für die bestmögliche Nutzung der Netzkapazität. Damit kann der Netzbetrieb wesentlich zeitnäher und zielgerichteter auf Störungen reagieren. Ziel ist nach dem Masterplan Schienenverkehr ein zuverlässiges Schienennetz mit maximaler Kapazität und Kundenfreundlichkeit. Allein durch DCM und die Systematisierung des Fahrplans im Sinne des Deutschlandtakts kann die Netzkapazität zeitnah um mehrere Prozentpunkte gesteigert werden, ohne dass neue Gleise verlegt oder eine neue Leit- und Sicherungstechnik eingebaut werden muss. Aus diesem Grund ist im Klimaschutz-Sofortprogramm eine Summe von zunächst 58 Mio. Euro für die weitere Entwicklung und Einführung von DCM als der „Deutschlandtakt-Maschine“ vorgesehen.

Die Automatisierung des Schienengüterverkehrs ist ein wichtiger Teilaspekt im oben erwähnten Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“. In den Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2022 wurden neben den planmäßig vorgesehenen Mitteln in Höhe von 30 Mio. Euro im Zuge des Klimaschutz-Sofortprogramms zusätzlich 20 Mio. Euro zur Erprobung des automatisierten Fahrens im Schienengüterverkehr eingestellt. Zusätzlich beschleunigt das BMVI die Migration der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) durch ein Auftragsforschungsprojekt „DAK Demonstrator“ mit einer Laufzeit von 2,5 Jahren bis zum 31. Dezember 2022 und einem Mittelansatz von ca. 13 Mio. Euro. Das Projekt wird seit Juli 2020 durch das internationale Konsortium DAC4EU umgesetzt.

# Elektrifizierung des Schienenverkehrs

*Bis 2025 wollen wir 70 Prozent des Schienennetzes in Deutschland elektrifizieren. Mit einer neuen Förderinitiative wollen wir regionale Schienenstrecken elektrifizieren. Wir wollen zudem mehr hindernisfreie Mobilität ermöglichen. Ein Schlüsselprojekt dabei ist das Programm zur Förderung von Barrierefreiheit auf Bahnhöfen.*

Schon heute ist das deutsche Schienennetz zu 61 Prozent elektrifiziert. Auf diesen rund 20.000 elektrifizierten Streckenkilometern werden über 90 Prozent der heutigen Verkehrsleistungen erbracht. Diesen Anteil der lokal emissionsfreien Verkehre wollen wir weiter erhöhen und hierzu noch mehr Strecken elektrifizieren. Prinzipiell sollen alle Strecken, auf denen Fern- oder Güterverkehrsleistungen erbracht werden, elektrisch mit Oberleitungen betrieben werden. Im Nahverkehr ist es eine Frage der Wirtschaftlichkeit, welche Form des elektrischen Betriebs (Oberleitung, Akku-Hybrid-Antriebe mit Nachladeinseln oder die Nutzung von regenerativ erzeugtem Wasserstoff als Energieträger) zum Einsatz gelangt.

Aus diesem Grund hat das BMVI im Frühjahr 2021 ein aus vier Säulen bestehendes Elektrifizierungsprogramm vorgelegt:

## 1. Säule – Für die Elektrifizierung der großen Achsen – der Bedarfsplan

Der Bedarfsplan Schiene enthält überregional bedeutsame Strecken, die aus- oder neugebaut werden sollen. Der Ausbau umfasst vielfach auch die Elektrifizierung bisher nicht elektrifizierter Streckenabschnitte. Der Bedarfsplan Schiene ist und bleibt somit das zentrale Instrument der Elektrifizierung überregionaler Schienenstrecken: Allein mit der Umsetzung der Ausbau- und Neubaumaßnahmen auf der Grundlage des Bedarfsplans Schiene werden wir die Elektrifizierungsquote der bundeseigenen Schienenstrecken von heute 61 Prozent auf über 67 Prozent steigern. Ein Beispiel für eine bedeutende Streckenelektrifizierung, die in diesem Rahmen finanziert wird, ist die Elektrifizierung des rd. 184 km langen Streckenabschnitts von Hof nach Regensburg als Bestandteil des Ostkorridors von den Nordseehäfen nach Österreich und Südosteuropa. Sie wird ergänzt um die Elektrifizierung der rd. 110 km langen südlichen Verlängerung von Regensburg bis Freilassing/Salzburg. Beide Maßnahmen zusammen werden in Deutschland eine dritte durchgängige elektrifizierte Nord-Süd-Achse zwischen den Küstenregionen und Österreich schaffen – wichtig, um insbesondere mehr Güter im Hinterlandverkehr der großen Seehäfen auf die umweltfreundliche Schiene verlagern zu können. Dazu wollen wir die für eine beschleunigte Realisierung des Bedarfsplans notwendigen Finanzmittel in die Hand nehmen: In der mittelfristigen Finanzplanung bis 2023 haben wir den Haushaltsansatz für den Bedarfsplan Schiene bereits auf 2 Mrd. Euro angehoben. Unser Ziel ist, die jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2028 auf mindestens 3 Mrd. Euro pro Jahr zu erhöhen. In den Folgejahren soll diese Summe weiter wachsen.

## 2. Säule – Für die Elektrifizierung im regionalen Schienenverkehr: Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Die zweite Säule basiert auf dem Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Es dient dazu, die Verkehrsverhältnisse im schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verbessern. Dazu gehört auch die Elektrifizierung von Nahverkehrsstrecken. Auch der Neubau von Strecken, z.B. für S-Bahnen, hebt den Elektrifizierungsgrad, da neue Strecken grundsätzlich elektrisch betrieben



werden. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben liegt die Verantwortung für das Verkehrsangebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bei den Ländern. Der Bund fördert, bei Vorliegen der gesetzlichen Fördervoraussetzungen, Elektrifizierungsmaßnahmen des schienengebundenen ÖPNV nach dem GFVG anteilig mit bis zu 90 Prozent mit Bundesfinanzhilfen. Der Bund hat die Mittel für die Infrastrukturinvestitionen in städtische und regionale Schieneninfrastruktur – dazu gehören neben Straßen-, Stadt- und U-Bahntrassen auch S- und Regionalbahnen – deutlich aufgestockt. Insgesamt werden die jährlich für das GFVG-Bundesprogramm zur Verfügung stehenden Mittel versechsfacht: gemäß Koalitionsvertrag von ursprünglich rd. 333 Mio. Euro auf 1 Mrd. Euro jährlich ab 2021 und dann auf Grundlage der Beschlüsse des Klimakabinetts zum Klimaschutzprogramm auf 2 Mrd. Euro jährlich ab 2025. Ab 2026 ist eine Dynamisierung mit 1,8 Prozent jährlich vorgesehen. Mit den in Planung befindlichen Strecken des GFVG und dem Bedarfsplan kann der Anteil der mit Oberleitungen elektrifizierten Strecken auf über 68 Prozent steigen.

### 3. Säule – Ergänzende Programme zur Elektrifizierung im Schienengüterverkehr und im Rahmen der Strukturstärkung

Mit dem Programm „Elektrische Güterbahn“ hat das BMVI untersucht, ob über den Bedarfsplan (1. Säule) hinaus noch Elektrifizierungslücken im Güterverkehrsnetz bestehen, die geschlossen werden können. Dabei lag das Augenmerk erstens auf sogenannten Ausweichstrecken, die bei möglichen Störungen (z.B. längeren Baumaßnahmen, Betriebseinschränkungen, Havarien oder witterungsbedingten Einflüssen) die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes ermöglichen und damit die Widerstandsfähigkeit („Resilienz“) des Schienennetzes stärken. Und zudem wurde untersucht, wo es Elektrifizierungslücken von bundeseigenen Abschnitten der „ersten und letzten Meile“ gibt. Diese führen häufig dazu, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aufgrund der kurzen fehlenden Elektrifizierungsabschnitte häufig über den gesamten Laufweg Dieselloks nutzen. Durch die Elektrifizierung kann der Anreiz erhöht werden, den gesamten Laufweg mit Elektrotraktion zu fahren. Wichtig ist: Wie bei allen Investitionsvorhaben muss auch bei Streckenelektrifizierungen der gesetzlich vorgegebene Grundsatz der Wirtschaftlichkeit eingehalten werden. Das heißt, es dürfen nur Vorhaben umgesetzt werden, die mindestens so viel gesamtwirtschaftlichen Nutzen bringen wie sie kosten. Daher wurden alle Vorhaben auf ihren so genannten Nutzen-Kosten-Wert überprüft. Im Ergebnis hat sich erwiesen, dass – ergänzend zum Bedarfsplan Schiene – acht zusätzliche Elektrifizierungen für den Güterverkehr sinnvoll sind:

Neuburxdorf – Mühlberg,  
Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann,  
Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord,  
Tiefenbroich – Flandersbach (Rohdenhaus),  
Gerstungen – Heimboldshausen (–Unterebreizbach),  
Borstel – Niedergörne,  
Oebisfelde – Glindenberg,  
Bremerhaven - Rotenburg.

Die Wirtschaftlichkeit der vier erstgenannten Vorhaben steht unter dem Vorbehalt, dass die privaten bzw. kommunalen Anschlussbetreiber ihre zu Beginn der Untersuchung bekundete Bereitschaft, die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken zu übernehmen, verbindlich umsetzen. Die Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven – Rotenburg, die der nichtbundeseigenen Eisenbahn EVB gehört, steht unter dem Vorbehalt der Entwicklung einer

rechtlich zulässigen Finanzierungslösung, z. B. durch die im Frühjahr 2021 umgesetzte Öffnung des Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetzes (SGFFG) für den Neu- und Ausbau. Sie könnte der DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die Kosten für eine wesentlich teurere Güterverkehrsumfahrung des Knotens Bremen ersparen.

In den „Eckpunkten zur Umsetzung der strukturpolitischen Empfehlungen der Kommission Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung für ein Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ wurde einem Kernanliegen der Kohlekommission entsprochen, Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen abseits der herkömmlichen Bedarfskriterien aus strukturpolitischen Gründen finanzieren und realisieren zu können. Dazu hat der Deutsche Bundestag im Juli 2020 das Strukturstärkungsgesetz verabschiedet. Darin enthalten sind auch eine Reihe von Streckenelektrifizierungsmaßnahmen, z.B. die Eisenbahnstrecke: Dresden – Bautzen – Görlitz, die aus strukturpolitischen Gründen realisiert werden sollen. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt strikt getrennt zu den regulären Infrastrukturprojekten aus zusätzlichen Mitteln der Strukturförderung. Die Realisierung der Vorhaben erfolgt ausschließlich im Rahmen der hierfür zusätzlich im Gesamthaushalt des Bundes zur Verfügung stehenden Mittel.

Die Maßnahmen aus dem Programm „Elektrische Güterbahn“ und aus dem Strukturstärkungsgesetz ergänzen die Säulen 1 und 2, so dass mit diesen drei Säulen die Elektrifizierung von mindestens 70 Prozent der bundeseigenen Eisenbahnstrecken erreicht wird.

#### 4. Säule –Programme zur Elektrifizierung durch alternative Fahrzeugantriebe

Die Nutzung alternativer Antriebe im Schienenverkehr stellt einen zentralen Baustein der vollständigen Elektrifizierung der Eisenbahn dar. Um sowohl Schienenfahrzeuge mit alternativen innovativen Antrieben mit verminderten CO<sub>2</sub>-Emissionen als auch die dafür notwendigen Lade- und Tankvorrichtungen zu fördern, wurde im Etat des BMVI für die vierte Säule ein neuer technologieoffener Haushaltstitel eingerichtet. Die Ausgestaltung der neuen „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr“ berücksichtigt die Ergebnisse des Austausches des BMVI mit den Ländern sowie der Branche (Förderung von Lade- und Tankvorrichtungen, wie Oberleitungsabschnitten zum Nachladen der Batterien, Stationen zum Laden an Bahnhöfen oder Elektrolyseanlagen zur Erzeugung von Wasserstoff; im Güterverkehr: Umstellung auf CO<sub>2</sub>-freie synthetische Kraftstoffe). Ziel ist es, auf Streckenabschnitten, auf denen eine Elektrifizierung mit Oberleitung nicht wirtschaftlich ist, Fahren mit alternativen, emissionsarmen Antrieben zu ermöglichen und damit die Emissionen des Schienenverkehrs weiter zu verringern. Dies gilt sowohl für den Schienenpersonennahverkehr als auch für den Schienengüterverkehr.

Mit der Realisierung der vier Säulen des Programms wird das im Koalitionsvertrag vereinbarte Ziel einer Elektrifizierung von 70 Prozent des deutschen Schienennetzes erreicht, sowie überdies eine Perspektive für den emissionsfreien Betrieb des restlichen Schienenverkehrs erreicht. Ziel ist es, dass der Schienenverkehr spätestens im nächsten Jahrzehnt vollständig emissionsfrei im Sinne der Vision Zero des European Green Deal betrieben wird. Nach der nunmehr vollständig erreichten Finanzierung stellt die zeitnahe Umsetzung der Elektrifizierungsmaßnahmen die wesentliche Herausforderung dar. Um hierbei den Bau von Oberleitungen zu beschleunigen und zu vereinfachen hat das BMVI bereits das Gesetz zur Investitionsbeschleunigung aufgelegt. Es ist am 20.12.2020 in Kraft getreten. Der nachträgliche Oberleitungsbau an bestehenden Strecken ist demnach unter

bestimmten Voraussetzungen von dem Erfordernis einer planungsrechtlichen Genehmigung ausgenommen.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit von Bahnhöfen wurde ebenfalls ein umfangreiches Programm gestartet, das später im Detail beschrieben ist (siehe S. 12f.).

## **Regionalisierungsgesetz / Betrieb von Schienennebenstrecken**

*Wir wollen Bundesmittel für den Betrieb von Schienennebenstrecken zur Verfügung stellen sowie ein Programm zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum auflegen. Wir wollen Bahnhöfe und -haltstellen in den Regionen halten.*

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), also den Betrieb von Schienennebenstrecken, ist die Finanzierungsmöglichkeit über das Regionalisierungsgesetz (RegG) bereits grundsätzlich gegeben. Als Teil des Klimaschutzprogramms hat der Gesetzgeber im Frühjahr 2020 eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel nach dem RegG um insgesamt mehr als 5,2 Mrd. Euro bis zum Jahr 2031 beschlossen und festgeschrieben, damit die Länder verstärkt Nahverkehrsleistungen auch auf Nebenstrecken bestellen können. Insgesamt erhalten die Länder Mittel in Höhe von rund 9 Mrd. Euro pro Jahr für Nahverkehrsleistungen. Zum Ausgleich von pandemiebedingten Einnahmerückgängen stellt der Bund zusätzlich 2 Mrd. Euro für den Rettungsschirm Nahverkehr zur Verfügung.

## **Instrumentarium für die Finanzierung von übergreifenden Schienenprojekten**

*Wir wollen ein Instrumentarium entwickeln, mit dem Aufgabenträger übergreifende Schienenverkehrsprojekte von besonderer Bedeutung beschleunigt realisieren können (z. B. Schienenverkehrsknoten in Mischnutzung aus S-Bahn, Schienennah- und Fernverkehr sowie strategische grenzüberschreitende Schienenverbindungen).*

Dieses Ziel wird durch § 11 (2) des im Frühjahr 2020 neugefassten GVFG für Schienenwege erreicht, die bei einer Bewertung nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung (beispielsweise als Projekt in einem Eisenbahnknoten oder im Sammelplanfall Deutschlandtakt) ein positives Ergebnis erzielen und von ihrem Charakter her aber Nahverkehrsprojekte sind. Für derartige Vorhaben ist keine gesonderte standardisierte Bewertung für eine Finanzierung aus GVFG-Mitteln mehr erforderlich. Zudem kann der Bund für diese Projekte eine erhöhte Förderquote vorsehen.

## **Förderung des Ausbaus von NE-Bahnen**

*Wir wollen die Förderung für NE-Bahnen für den Ausbau öffnen. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz wollen wir ändern, um den kommunalen Anteil der Finanzierung an TEN-Strecken zu reduzieren.*

Durch die Anpassungen des Gesetzes zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht-bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz - SGFFG) im Zuge des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich vom Frühjahr 2021 wurde die Finanzierung von Investitionen in die NE-Infrastruktur über Ersatzinvestitionen hinaus auf den Aus- und Neubau erweitert. Damit können jetzt auch Ausbaumaßnahmen wie u. a. auch die Elektrifizierung von NE-Bahnen nach dem SGFFG gefördert werden, was zu einer Steigerung der Attraktivität der NE-Infrastruktur für Güterverkehre führen dürfte.

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) wurde im Zuge des Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 3. März 2020 novelliert. Seit dem 13. März 2020 gilt der neue Absatz 2 des § 13, wonach die frühere Aufteilung der Kosten bei kommunalen Straßen zu jeweils einem Drittel auf Bund, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Straßenbauasträger geändert wurde in: Bund die Hälfte (3 Sechstel), das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Drittel (2 Sechstel) und das jeweilige Bundesland das restliche Sechstel (1 Sechstel). Diese Regelung gilt grundsätzlich und entlastet damit nicht nur die Kommunen an TEN-Strecken.

## **Programm zur Steigerung der Attraktivität von Bahnhöfen**

*Für ein „Tausend-Bahnhöfe“-Förderprogramm zur Attraktivitätssteigerung gerade kleinerer Bahnhöfe, das Bahnanlagen und das Bahnhofsumfeld einbezieht, wollen wir die Länder, Kommunen und die Deutsche Bahn als Partner gewinnen. Damit wollen wir u. a. die Sanierung von Bahnhofsgebäuden fördern.*

Zur Steigerung der Attraktivität von Bahnhöfen hat das BMVI ein Programm entwickelt, das in Summe aller Maßnahmen eine Investition von mehr als 5 Mrd. Euro in mehr als 3.000 Bahnhöfe umfasst. Dieses Programm, das von der DB AG umgesetzt wird, besteht aus fünf Säulen:

### **1. Säule – barrierefreier Ausbau kleiner Bahnhöfe**

Das BMVI finanziert mit 330 Mio. Euro den barrierefreien Umbau 111 kleinerer Bahnhöfe in Deutschland (bis zu 1.000 Fahrgäste am Tag). Sie bekommen u.a. Rampen oder Aufzüge, bessere Wegführungen, Markierungen und Informationen für die Reisenden.

### **2. Säule – barrierefreier Ausbau mittelgroßer Bahnhöfe**

Für den barrierefreien Umbau von rund 50 mittelgroßen Bahnhöfen investiert das BMVI 140 Mio. Euro bis 2026. Diese Maßnahmen erfolgen in Kooperation mit den Ländern. Sie

ergänzen Landesmittel in gleicher Höhe. Dazu gehören u.a. barrierefreie Bahnsteigzugänge, Markierungen, Beschilderungen oder höhere Bahnsteige.

### 3. Säule – Modernisierung von kleinen und mittelgroßen Empfangsgebäuden

In die Modernisierung von 40 kleinen und mittelgroßen Empfangsgebäuden (bis zu 50.000 Reisende / Tag) investiert das BMVI 142 Mio. Euro, um den Aufenthalt für die Kunden zu verbessern. Hinzu kommen Eigenmittel der DB AG in Höhe von 50 Mio. Euro. Die Stationen erhalten u.a. neugestaltete Wartebereiche, energetisch erneuerte Dächer und Fassaden inkl. Brandschutz oder weitreichende Barrierefreiheit.

### 4. Säule – Handwerker-Sofortprogramm

Das BMVI hat ein Sofortprogramm zur Renovierung und Steigerung der Attraktivität von Bahnhöfen sowie zur Unterstützung mittlerer regionaler Handwerksbetriebe mit einem Volumen von 40 Mio. Euro im Jahr 2020 gestartet. Viele der Maßnahmen wurden bereits umgesetzt. Im Jahr 2021 kommen weitere 120 Mio. Euro hinzu. Allein mit diesen Mitteln können an 1.000 Bahn-Stationen kleinere Maßnahmen durchgeführt werden. Die Standorte werden derzeit bedarfsgerecht festgelegt. Der zentrale Vorteil des Programms ist, dass ohne lange Planungsvorläufe Maler, Gerüstbauer, Elektroinstallateure und weitere heimische Handwerksbetriebe sofort beginnen können. Die Arbeiten sind für alle schnell sichtbar: weniger Graffitis, Schäden werden repariert, komfortablere Wartebereiche, neugestaltete Wände, Böden, Treppen, bessere Informationssysteme oder neue Beleuchtungsanlagen.

### 5. Säule – Ersatzinvestitionen im Rahmen der LuFV III

Aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III, siehe S. 16) kommen zahlreiche Ersatz- und Instandhaltungsmaßnahmen der DB AG hinzu, auch mit dem Ziel, die Barrierefreiheit zu verbessern.

## **Rolle und Struktur der DB AG**

*Für uns steht als Eigentümer der Deutschen Bahn AG nicht die Maximierung des Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene im Vordergrund.*

*Wir halten am integrierten Konzern Deutsche Bahn AG fest. Eine Privatisierung der Bahn lehnen wir ab. Das Schienennetz und die Stationen sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Entscheidungen, an welcher Stelle des Netzes in den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert wird, müssen durch den Bund frei von Gewinninteressen privater Dritter gefällt werden.*

*Wir werden in den Satzungen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG sowie des Gesamtkonzerns volkswirtschaftliche Ziele wie die Steigerung des Marktanteils der Schiene festschreiben und die Vorstände der Unternehmen auf die Erfüllung der Ziele verpflichten.*

Das BMVI sieht sich als Vertreter des Alleineigentümers Bundesrepublik Deutschland in der Pflicht, bei der Steuerung des Unternehmens DB AG stärker als in der Vergangenheit auf die Erfüllung verkehrspolitischer Ziele zu achten. Zentraler Zweck der Beteiligung des Bundes ist es, ein unter Berücksichtigung der stark gestiegenen Bedeutung des Klimaschutzes

volkswirtschaftlich optimales Schienenverkehrsangebot bei möglichst geringer Zusatzbelastung für den Bundeshaushalt zu erreichen. In diesem Rahmen gehört eindeutig auch die Entwicklung von Maßnahmen zur Maximierung des Verkehrs auf der Schiene zu den Aufgaben im Bereich der Setzung von Rahmenbedingungen und der Beteiligungsverwaltung. Der Marktanteil des Unternehmens DB AG und seine Gewinnerzielung stehen demgegenüber zurück.

Ein Beispiel für die stärkere Rolle des Eigentümers ist die Entwicklung des Deutschlandtakts durch das BMVI (siehe im Detail S. 17ff.). Für die zielgerichtete Kapazitätsplanung und die fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung spielt der Deutschlandtakt eine immer bedeutendere Rolle. Mit dem Etappierungskonzept des Deutschlandtakts steht ein Werkzeug für eine netzweite, kapazitätsorientierte Planung und Synchronisierung der aus den unterschiedlichen Finanzierungsregimen realisierten Aus- und Neubauprojekte zur Verfügung. Es bildet damit die Basis für einen Kapazitätsentwicklungsplan mit einer gemeinsamen Priorisierung und Zeitplanung der Projekte. Damit löst der Deutschlandtakt als verkehrsplanerisches und gesamtwirtschaftlich orientiertes Konzept unternehmensbezogene Ansätze bei der Infrastrukturinvestition ab. Darüber hinaus setzt der Deutschlandtakt auch wichtige Maßstäbe für eine optimale Nutzung der vorhandenen und neu geschaffenen Kapazitäten. Auf dieser Basis soll ein marktgerechter und hinsichtlich Kapazität und Qualität optimierter Fahrplan konstruiert werden. Das novellierte Eisenbahnregulierungsgesetz (siehe unten) sieht eine Erprobung dieses neuen Modells für das Kapazitätsmanagement in Pilotprojekten vor. Der Deutschlandtakt bietet so die Chance für eine zeitnah beginnende, schrittweise wirkende, langfristig und verlässlich zwischen allen Beteiligten abgestimmte Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems in Deutschland, von der alle Verkehrsarten nachhaltig profitieren. Durch ein koordiniertes Vorgehen ist es möglich, das vernetzte System Schiene stärker zu integrieren und damit die Transportkapazitäten zu erhöhen.

Die im Herbst 2019 begonnene Diskussion über eine „Bahnreform 2.0“ musste aufgrund der Covid19-Pandemie und ihren katastrophalen Auswirkungen auf den gesamten Schienensektor unterbrochen werden, da zunächst mit Priorität die Verpflichtung des Eigentümers Bund zur Rettung und Stabilisierung seines Unternehmens DB AG erfüllt werden musste. Der Masterplan Schienenverkehr dokumentiert deutlich, dass der Schienensektor in Deutschland wesentlich mehr ist als die bundeseigene DB AG. Natürlich ist auch eine solide finanzierte DB AG ein wichtiger Stabilitätsanker des Sektors. Daher ist es von entscheidender Bedeutung für die Erreichung der Ziele des Masterplans, dass der intramodale Wettbewerb auch nach Bewältigung der Folgen der Covid19-Pandemie weiterhin erfolgreich bleibt. Die Bundesregierung wird diesen Aspekten bei den anstehenden Diskussionen über eine Weiterentwicklung der DB AG besondere Aufmerksamkeit widmen.

## **Strukturelle und personelle Stärkung der Eisenbahnverwaltung**

*Die für den Schienenverkehr zuständige Fachabteilung und deren nachgeordnete Behörden im für Verkehr zuständigen Ressort wollen wir strukturell und personell stärken und eine/n hochrangige/n Beauftragte/n der Bundesregierung für den Schienenverkehr einsetzen.*

Das BMVI hat sich für eine effektive Stärkung des Schienenverkehrs neu aufgestellt. Die bisherige Unterabteilung Eisenbahnen (als Teil der Abteilung Landverkehr) wurde zu einer

eigenständigen Abteilung mit zwei Unterabteilungen aufgewertet und um drei Referate verstärkt. Zusätzlich hat die Bundesregierung anlässlich der Kabinettsklausur in Meseberg am 11. April 2018 das Amt eines eigenen Beauftragten für den Schienenverkehr neu eingerichtet und mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann MdB hochrangig besetzt. Zu seiner Unterstützung hat das BMVI ein eigenes Referat als „Think Tank“ für eine neue Bahnpolitik eingerichtet. Diese Geschäftsstelle des Beauftragten der Bundesregierung oder kurz GS-BSV hat das Zukunftsbündnis Schiene betreut und die Erstellung des Masterplans Schienenverkehr koordiniert. Weiterhin entstand dort das Deutschlandtakt-Büro, um die Kommunikation und Umsetzung zu diesem Leitkonzept der neuen Bahnpolitik abteilungs- und ministeriumsübergreifend mit den Stakeholdern der Bahnbranche voranzutreiben.

Im Eisenbahn-Bundesamt wurden für das Haushaltsjahr 2021 49 neue Planstellen/Stellen insbesondere für die Programme „Digitale Schiene Deutschland“ und „Strukturstärkungsgesetz“ eingerichtet.

## **Eisenbahnregulierungsgesetz / Senkung der Trassenpreise**

*Zur Kostenentlastung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs wollen wir die Senkung der Trassenpreise konsequent weiterverfolgen. Wir werden das Eisenbahnregulierungsrecht evaluieren.*

Zum Ausgleich der wirtschaftlichen Schäden aus der Covid19-Pandemie stehen für eine Förderung der Trassengebühren im Schienenpersonenfernverkehr insgesamt 2,105 Mrd. Euro bereit. Gefördert werden Verkehrsleistungen für den Zeitraum vom 01.03.2020 bis 31.05.2022. Bis Ende 2021 ist eine anteilige Förderung von rd. 98 Prozent vorgesehen, die anschließend bis Ende Mai 2022 mit abgesenkter Förderquote fortgesetzt wird. Wie oben dargestellt (siehe S. 5) werden die Unternehmen im Schienengüterverkehr bereits seit 2018 bei ihren Trassenkosten entlastet, wobei der Förderanteil zum Ausgleich der Umsatzeinbußen aus der Covid19-Pandemie zwischenzeitlich auf 98 % erhöht wurde. Diese Fördermaßnahmen schaffen auch einen Erkenntnisgewinn, inwieweit günstigere Trassenkosten einen positiven Effekt auf die Wettbewerbsfähigkeit und den Marktanteil des Schienenverkehrs haben. Klar ist aber auch, dass nur ein nachhaltig finanziertes Schienennetz langfristig für die Nutzer attraktiv bleiben kann. Es ist daher fraglich, ob eine dauerhafte Subventionierung von Trassenkosten den Schienensektor langfristig stärken kann.

Ende Juni 2021 ist das novellierte Eisenbahnregulierungsgesetz in Kraft getreten. Neben einer Anpassung des Gesetzes an das aktuelle EU-Recht liegen die wichtigsten Änderungen in der Ermöglichung von Rahmenverträgen neuer Art für die Trassennutzung sowie von Pilotprojekten zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts. Mit der Umstellung der Trassenzuteilung auf Systemtrassen im Rahmen des Deutschlandtakts in Verbindung mit Rahmenverträgen neuer Art besteht ein vielversprechender Ansatz, um die unterschiedlichen Interessen wie Planungssicherheit, Kurzfristigkeit und bestmögliche Kapazitätsauslastung zu vereinen.

## **Dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung**

*Wir wollen mit der DB AG eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abschließen (LuFV III). Wesentliches Qualitätskriterium ist dabei die Netzverfügbarkeit. Zudem wollen wir Anreize für ein nutzerfreundliches Baustellenmanagement im Schienennetz schaffen.*

Der Vertragsabschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (Laufzeit 2020 bis 2029) erfolgte am 14. Januar 2020 mit rückwirkender Geltung zum 1. Januar 2020. Ziel der LuFV III ist die bedarfsgerechte Bereitstellung von Bundesmitteln zur Finanzierung des Ersatzinvestitionsbedarfs im bestehenden Schienennetz. Hinsichtlich der Netzverfügbarkeit wurde eine neue Berichtskennzahl aufgenommen. Das kundenfreundliche Bauen als Ergebnis eines nutzerfreundlichen Baustellenmanagements wurde ebenfalls mit einer gesonderten Dotierung unter Beachtung zielgerichteter Kriterien in der LuFV III verankert.

Von den Gesamtmitteln in Höhe von 86 Mrd. Euro trägt der Bund 62 Mrd. Euro. Die DB AG steuert 24 Mrd. Euro Eigenmittel zu. Damit stehen durchschnittlich 8,6 Mrd. Euro pro Jahr für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung zur Verfügung. Das sind 54 Prozent mehr als im vergangenen Planungszeitraum. Die LuFV regelt insbesondere die Ersatzinvestitionen in das bestehende Eisenbahnnetz, bestimmt Qualitätskennziffern und Sanktionen bei Nichteinhaltung. Die Laufzeit von zehn Jahren hat sich gegenüber der LuFV II verdoppelt. Bund und DB AG erhöhen ihre Beiträge stark. Auch die Infrastrukturunternehmen der DB AG steuern 44 Prozent mehr Mittel für Investitionen und Instandhaltung bei - insgesamt rund 24 Mrd. Euro. Zudem werden die Dividendenzahlungen der DB AG-Infrastrukturunternehmen vollständig reinvestiert. Die Investitionen fließen unter anderem in die Erneuerung von jährlich rund 2.000 Kilometern Gleis und 2.000 Weichen. Insgesamt wird in diesem Jahrzehnt die Erneuerung von 2.000 weiteren Eisenbahnbrücken in Angriff genommen. Rund sieben Mrd. Euro fließen allein in die Stellwerkstechnik. Die Laufzeit von zehn Jahren schafft mehr Planungssicherheit für die DB AG und die Wirtschaft. So können Kapazitäten bei Bau- und Planungsfirmen zukunftsicher aufgebaut und langfristige Vereinbarungen mit Lieferanten geschlossen werden. Das ist ein Anreiz für mehr Kapazität und Innovationen in der Bahnbaubranche.

Bahnkunden profitieren unmittelbar, beispielsweise durch bessere Barrierefreiheit und zusätzlichen Wetterschutz auf Bahnsteigen. Zudem steht mehr Geld zur Verfügung, damit Baustellen weniger Auswirkungen auf den Bahnverkehr und Kunden haben. Für kapazitätsschonendes Bauen sorgen unter anderem Hilfsbrücken, zusätzliche Weichen oder Signale, die zusätzliche Flexibilität sichern. Neue Umrichterwerke sorgen für die Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien in das Bahnstrom-Netz.

## **Wirtschaftlicher Betrieb von Einzelwagenverkehren**

*Wir werden prüfen, wie Einzelwagenverkehre wirtschaftlich betrieben werden können.*

Es wurde eine Arbeitsgruppe Einzelwagenverkehr mit dem Sektor gegründet und hat acht Handlungsempfehlungen erarbeitet, wie der Einzelwagenverkehr wirtschaftlich betrieben werden kann. Sie umfassen sowohl kurz- und mittelfristige als auch langfristige Maßnahmen.



Im Oktober 2019 wurde das Ergebnis der Arbeitsgruppe beim Runden Tisch zum Masterplan Schienengüterverkehr vorgestellt und zustimmend zur Kenntnis genommen. Zur Förderung des Einzelwagenverkehrs als Alternative zum Gütertransport auf der Straße werden Entgelte in Serviceeinrichtungen des Schienengüterverkehrs, insbesondere für den Einzelwagenverkehr, gesenkt. Hierfür sind im Bundeshaushalt 2021 Mittel in Höhe von 80 Mio. € und für die Folgejahre in Höhe von 40 Mio. € eingestellt worden. Die Absenkung der Anlagenpreise erfolgt über eine Förderrichtlinie mit fünfjähriger Laufzeit, die durch die EU-KOM notifiziert wurde und am 13. November 2020 in Kraft getreten ist. Eine Förderung ist ab der Netzfahrplanperiode 2020/2021 möglich.

Gleisanschlüsse sind eine wichtige Voraussetzung für den Einzelwagenverkehr. Das BMVI fördert seit 2004 den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung von Gleisanschlüssen und erhöht ab 2021 die Mittel für private Investitionen in Anschlüsse. Mit dem neuen Bundesförderprogramm werden ab 01.03.2021 bis zu 50 Prozent der Kosten für Neu- und Ausbau, die Reaktivierung und den Erhalt bestehender Zugänge übernommen. Ab 2021 stehen jährlich 34 Mio. Euro zur Verfügung. Das ist mehr als eine Verdoppelung im Vergleich zum Vorjahr. Ab 2024 werden die Mittel auf 49 Mio. Euro weiter erhöht. Der Gesamtumfang des Programms beträgt 200 Mio. Euro für fünf Jahre. Das BMVI will private Investitionen in neue Zugänge beschleunigen - durch schnellere Planungen. Dafür hat der Deutsche Bundestag auf Vorschlag des BMVI und der Länder bereits im Herbst 2020 die Voraussetzungen geschaffen: Für Gleisanschlüsse bis 2 000 Meter und für die Anbindungen von Industrie- und Gewerbegebieten bis 3 000 Meter muss in der Regel kein Planfeststellungsverfahren mehr durchgeführt werden. Ziel ist zudem, dass mehr in kleinere und mittlere Güterbahnhöfe investiert wird. Dafür weitet das BMVI ab 1.3.2021 das Bundesförderprogramm aus und ermöglicht eine Förderung von bis zu 80 Prozent der Investitionskosten in multifunktionale Umschlagpunkte. Zu diesen können die Unternehmen dann ihre Waren transportieren und dort gebündelt auf die Schiene verladen. Davon profitiert insbesondere der ländliche Raum. Beim Bau eines Industrie- und Gewerbegebiets soll vor Ort der Anschluss an das Schienennetz bereits mitgedacht und mitgeplant werden. Vorhandene Anschlüsse, die brachliegen, sollen reaktiviert werden. So können Verkehre gebündelt und Waren von verschiedenen Unternehmen gemeinschaftlich auf die Schiene gebracht werden. Investitionen in solche Anschlüsse von Unternehmen in privater Rechtsform werden ab dem 01.03.2021 durch den Bund mit bis zu 50 Prozent unterstützt.

## **Umsetzung des Deutschlandtakts**

*Wir werden die Umsetzung des Deutschlandtakts vorantreiben. Die dafür vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen wollen wir bevorzugt realisieren. Unser Ziel ist, vertakteten Fernverkehr auf der Schiene deutlich zu stärken, das beinhaltet auch eine Ausweitung des Angebots auf größere Städte und Regionen, so dass mehr Menschen von Direktverbindungen im Fernverkehr profitieren. Den optimierten Zielfahrplan bestimmt die Politik. In diesem Fahrplan sind auch die notwendigen leistungsfähigen Güterverkehrstrassen enthalten. Unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums müssen die Infrastrukturunternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs, die Bundesländer mit den Aufgabenträgern des SPNV sowie die Öffentlichkeit inklusive der Fahrgast- und Verbraucherverbände an diesem Prozess beteiligt werden. Der weitere Ausbau der Infrastruktur muss sich am gewünschten Fahrplan ausrichten.*

Ein entscheidender Baustein für das Wachstum der Schiene und die Verkehrsverlagerung ist der Deutschlandtakt, das Herzstück unseres Schienenpakts. Kern des Deutschlandtakts ist, dass sich alle Züge zu jeweils festen Zeiten im Bahnhof treffen. Dadurch wird das Umsteigen deutlich leichter und Bahnfahren deutlich verlässlicher. Darüber hinaus werden nicht nur die Anschlüsse für den Personenverkehr optimiert, sondern auch der Güterverkehr in alle Überlegungen gleichberechtigt miteinbezogen. Durch eine Systematisierung und Optimierung des Fahrplans steigen Anzahl und Qualität der Trassen für den wachsenden Schienengüterverkehr. Gleichzeitig wissen wir, an welchen Stellen ein Ausbau für die benötigten Kapazitäten besonders effizient ist.

Seit Ende Juni 2020 liegt der dritte und finale Entwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt<sup>2</sup> vor, der von den Gutachtern des Bundes in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des Zukunftsbündnis Schiene sowie mit den Ländern ausgearbeitet wurde. Auf der vielbefahrenen Achse Mannheim - Stuttgart - München zum Beispiel verkürzt der Zielfahrplan beispielsweise die Reisezeit um fast eine Stunde (von heute 2 Stunden 57 Minuten auf dann 2 Stunden und 2 Minuten). Gleichzeitig entstehen durch diese kürzere Fahrtzeit in den Bahnhöfen Stuttgart, Ulm und Augsburg jeweils zur vollen und zur halben Stunde Taktknoten mit optimalen Anschlüssen in alle Richtungen. Zudem stärkt der neue Zielfahrplan den grenzüberschreitenden Verkehr, indem er etwa das Angebot auf den Verbindungen Berlin - Amsterdam, Stuttgart - Amsterdam, München - Wien sowie Berlin - Paris verbessert. Damit wollen wir den Zug für transeuropäische Reisen als eine attraktive Alternative zum Flugverkehr etablieren.

Die Experten haben in ihrem dritten Gutachter-Entwurf außerdem nachgewiesen, dass mit dem Deutschlandtakt das große Ziel aus dem Koalitionsvertrag tatsächlich erreicht werden kann: die Zahl der Fahrgäste auf der Schiene zu verdoppeln. Die Konzeption ist fertig - jetzt geht es an die Umsetzung. Früher wurde erst gebaut und dann ein neuer Fahrplan erstellt, das drehen wir jetzt um: Zunächst werden die Angebote definiert - und dann die dafür notwendige Infrastruktur realisiert. Das ist ein Paradigmenwechsel: Seit der Bahnreform von 1994 hat es im Eisenbahnbereich kein vergleichbares Vorhaben mehr gegeben.

Das Motto des Deutschlandtakts lautet: öfter, schneller, überall!

- Öfter - weil auf allen wichtigen Hauptverkehrsachsen künftig jede halbe Stunde ein Zug fährt.
- Schneller - weil sich die Fahrzeiten durch das nahtlose Umsteigen und neue, schnelle Verbindungen deutlich verkürzen.
- Überall - weil wir Städte und Regionen optimal anbinden.

Deshalb können sich auf diesen Deutschlandtakt wirklich alle freuen, und zwar nicht irgendwann in ferner Zukunft: Wir wollen durch ein Etappierungskonzept den Deutschlandtakt so schnell wie möglich erfahrbar machen. Dieses Konzept startete im Dezember 2020 mit einem Halbstundentakt auf der Strecke Hamburg – Berlin als Einstieg in den Deutschlandtakt. Mit der folgenden Elektrifizierung der Strecke München - Lindau verbesserten wir die Anschlüsse in den Taktknoten München und Zürich, so dass sich die Reisezeit zwischen beiden Städten deutlich verkürzt hat. Damit synchronisieren wir die deutschen und Schweizer Taktfahrpläne und legen zugleich die Basis dafür, dass mehr

---

<sup>2</sup> Nähere Informationen unter <https://www.deutschlandtakt.de/>.

Güterverkehr auf die Schiene kommt. Schritt für Schritt werden weitere Vorhaben auf dem Weg zum Deutschlandtakt folgen: Voraussichtlich Ende 2022 werden wir etwa mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm den Verkehr im Südwesten Deutschlands deutlich verbessern und zugleich für wichtige Zentren wie Rhein-Ruhr und Rhein-Main schnellere Verbindungen nach Süddeutschland erreichen. Außerdem schaffen wir damit die Voraussetzungen, um bis Mitte dieses Jahrzehnts einen Halbstundentakt im Fernverkehr auf den großen Achsen München - Stuttgart - Mannheim, München - Nürnberg - Würzburg sowie Kassel - Hamburg und Hannover - Berlin zu realisieren.

Um auf den weiteren Hauptachsen im Fernverkehr Halbstundentakte für den Deutschlandtakt anbieten und die gravierendsten Engpässe auflösen zu können, müssen wir das Netz weiter ausbauen. Hierzu hat das Zukunftsbündnis Schiene zwölf prioritäre Großvorhaben identifiziert, die zur Realisierung des Deutschlandtakts und zur Beseitigung von Engpässen mit netzweiter Wirkung für die Steigerung von Kapazität und Betriebsqualität im gesamten Netz besonders dringlich sind:

- 740-Meter-Netz,
- NBS Würzburg – Nürnberg,
- ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt,
- Korridor Mittelrhein (inkl. NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar, ABS Hagen – Siegen – Hanau, ABS/NBS Molzau – Graben Neudorf – Karlsruhe),
- Optimiertes Alpha-E mit Bremen (ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover),
- ABS/NBS Hannover – Bielefeld (– Hamm),
- ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd),
- ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord),
- ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg,
- Rhein-Ruhr-Express (RRX),
- ABS/NBS Karlsruhe – Basel,
- Großknoten Frankfurt am Main / Hamburg / Hannover / Köln / Mannheim / München.

Für einen optimalen Deutschlandtakt brauchen wir ein gut ausgebautes Netz. Die Züge sollen nach einem festen Takt öfter, schneller und überall fahren. Das setzen wir schrittweise um. Allein für den Bau und die Planung neuer Schienenvorhaben wurden die Haushaltsmittel von 1,5 Mrd. Euro pro Jahr im Jahr 2020 auf 2,0 Mrd. Euro pro Jahr im Jahr 2023 in der Finanzplanung erhöht. Die Finanzierung der Infrastruktur ist essenziell für eine erfolgreiche Zukunft der Bahn. Dafür bedarf es auch nach 2023 einer weiteren kontinuierlichen Erhöhung der Finanzmittel. Im Rahmen des Zukunftsbündnis Schiene wurde für die Umsetzung der prioritären Großvorhaben des Bedarfsplans ein langfristiger Finanzbedarf von rund 3 Mrd. Euro pro Jahr ermittelt. Mit Fortschritt der Planungen und der Erlangung von Baurecht ist der volle Finanzbedarf voraussichtlich ab der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts erforderlich und wird bis Ende des Jahrzehnts weiter auf 4 Mrd. Euro pro Jahr ansteigen.

Der nächste Schritt ist die volkswirtschaftliche Bewertung der aus dem Zielfahrplan abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen in einem Gesamtplanfall. Dieser rückt bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit vom Potenziellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege formal auf. Das Ergebnis soll Mitte August 2021 vorliegen.

## **Anpassung des Vergaberechts**

*Wir werden die gesetzlichen Regelungen zum Vergaberecht so anpassen, dass die Landkreise und Kommunen die Weiterbeschäftigung der bisherigen Beschäftigten beim Leistungsübergang im ÖPNV auf andere Betreiber zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen vorschreiben können.*

Zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs sehen die gesetzlichen Regelungen bereits heute vor, dass bei einer Neuvergabe im SPNV die Weiterbeschäftigung der bisherigen Beschäftigten vorgeschrieben werden soll. Diese Bestimmung sollte nach Ansicht des Zukunftsbündnis Schiene konsequent umgesetzt werden. Dies ist ein wichtiger Baustein im Masterplan Schienenverkehr, um zu verhindern, dass der Wettbewerb zu Lasten der Beschäftigten ausgetragen wird und der Eisenbahnsektor als Berufsperspektive an Attraktivität verliert. Neben der Vorgabe von Tariftreue und Personalübergang sollte danach auch die Vorgabe von Selbsterbringungsquoten für zentrale Teilleistungen (Triebfahrzeugführer/innen, Zugbegleiter/innen, Sicherheit) in SPNV-Ausschreibungen genereller Standard werden.

## **Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr**

*Wir werden uns im Mobilitätsbereich an der UN-Behindertenrechtskonvention orientieren. Der Bund begleitet den Prozess zum barrierefreien ÖPNV bis 2022.*

Die Anforderungen der UN-Behindertenrechtskonvention sind durch das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) bereits umgesetzt. Im Schienenverkehr besteht ein wichtiges Handlungsfeld in der Herstellung von barrierefreien Einstiegen im Nah- und Fernverkehr. Dies wird beispielsweise durch das Bahnsteighöhenkonzept in der LuFV III oder durch die Beschaffung von Fahrzeugen mit entsprechenden Einstiegshöhen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern realisiert. Ein Beispiel ist die Beschaffung der neuen ICE-L Züge (früherer Arbeitstitel: ECx) durch die DB Fernverkehr mit einer Einstiegs- und durchgehenden Fußbodenhöhe von 76 cm. Damit ist ein barrierefreier Zustieg von Bahnsteigen der Normhöhe 76 cm möglich.

## **Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) / Bundesforschungsprogramm Schiene**

*Wir wollen ein eigenständiges Forschungsprogramm für den Schienenverkehr schaffen und ergreifen die Initiative zur Etablierung eines deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung, das als eine praxisorientierte, technisch-wissenschaftliche Forschungseinrichtung aufgebaut werden soll. Zudem wollen wir die Lärmforschung an der Schiene fördern und ein Pilotprojekt „LärmLab 21“ in mehreren lärmbelasteten Regionen einrichten, um Verfahren für einen besseren Lärmschutz zu testen und einen intensiveren Dialogprozess mit allen Beteiligten anzustoßen.*

Wir wollen erforschen, wie der Schienenverkehr noch umweltfreundlicher, effizienter und moderner werden kann. Durch das im Mai 2019 eröffnete Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) als unserer Denkfabrik in Dresden und unser Bundesforschungsprogramm Schiene können wir Innovationen schneller zur Anwendung bringen und noch mehr Menschen vom Bahnfahren begeistern. Das Zentrum vernetzt, steuert und koordiniert Forschungsaktivitäten, vergibt Forschungsaufträge und betreibt selbst Forschung. Das Bundesforschungsprogramm Schiene legt die Themenfelder für die Forschungsarbeit fest. Dazu gehören u.a. Fragen der Umwelt und der nachhaltigen Mobilität, der Automatisierung und Digitalisierung, der Wirtschaftlichkeit oder der Sicherheit im Schienenverkehr.

## Zusammenfassung und Ausblick

Wir haben in den letzten dreieinhalb Jahren seit dem Abschluss des Koalitionsvertrags und der Bestellung des Beauftragten für den Schienenverkehr für den gesamten Schienensektor viel erreicht: Das Konzept für den Deutschlandtakt als Planungsgrundlage für ein attraktives Verkehrsangebot und eine zukunftssichere Infrastruktur ist fertiggestellt. Mit dem Masterplan Schienenverkehr sind die wesentlichen Maßnahmen für einen erfolgreichen Schienensektor definiert. Nun kommt es auf eine zügige Umsetzung all dieser Maßnahmen an.

Die Schiene ist der Verkehrsträger, dem es am schnellsten gelingen kann, klimaneutral zu werden. Deshalb investieren wir auf Rekordniveau. Wir setzen nach dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung alles daran, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Im Fern- und Güterverkehr zum Beispiel haben wir die Trassenpreise deutlich gesenkt. Im Fernverkehr haben wir zudem die Mehrwertsteuer reduziert. Im Nahverkehr haben wir die Regionalisierungsmittel auf Rekordniveau gesteigert. Das ist mehr als im Koalitionsvertrag vereinbart. Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zudem weitere Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. Euro bis 2030 zur Stärkung der Schiene bereitgestellt. In einer Absichtserklärung zwischen Bund und Deutsche Bahn sind die dafür notwendigen Maßnahmen festgehalten. Diese bringen mehr Kapazität, Qualität sowie eine attraktivere Schiene und damit mehr Klimaschutz im Verkehr. Diese Mittel werden ausschließlich für Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Sie sollen je zur Hälfte für Eigenkapitalerhöhungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und als Zuschüsse ausgezahlt werden. Damit werden die finanzielle Stabilität der Infrastruktur und die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors weiter gestärkt. Denn die Schieneninfrastruktur ist das Fundament für umweltfreundliche Mobilität. Mit den zusätzlichen Finanzmitteln machen wir sie robuster, leistungsfähiger und digitaler, die Bahnhöfe attraktiver und barrierefreier.

Die Mittel sollen in folgenden vier Bereichen eingesetzt werden:

- **Robustes Netz (4 Mrd. Euro):** Investitionen in Stellwerke, kleine und mittlere Maßnahmen an überlasteten Schienenwegen und zur Realisierung von Etappen des Deutschlandtakts, Streckenelektrifizierung für die Güterbahnen, Infrastruktur für alternative Antriebe und Investitionen in Terminals des kombinierten Verkehrs, Zugbildungsanlagen sowie die Anbindung von Gleisanschlüssen.
- **Digitale Schiene (4 Mrd. Euro):** Zusätzliche Mittel für das "Starterpaket" sowie den Flächenrollout der Europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS sowie Digitaler Stellwerke. Investitionen in Digitale Bahntechnologien.
- **Attraktive Bahnhöfe (1 Mrd. Euro):** Finanziert werden zahlreiche Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der Bahnhöfe sowie für Barrierefreiheit, Brandschutz und den Zustand von Empfangsgebäuden.
- **Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen (2 Mrd. Euro):** Ausweitung des Engagements der DB AG u.a. für mehr Qualität und Kapazität im Rahmen des Programms "Starken Schiene".

Eine große Herausforderung bleibt die Beschleunigung von Planung und Realisierung der Bauvorhaben sowie die Steigerung ihrer gesellschaftlichen Akzeptanz. Wichtige Ansätze bieten hierfür die bereits begonnenen Arbeiten des Bundes und der DB AG zur

Beschleunigung, Digitalisierung und Modularisierung von Bau- und Planungsprozessen. Dabei wird weiterhin, besonders in Fragen des Lärmschutzes, die Teilhabe der betroffenen Anwohner sichergestellt. Der Gesetzgeber hat weitere Gesetze zur Planungsbeschleunigung beschlossen. Damit sollen insbesondere Vorhaben zur Elektrifizierung und Digitalisierung der Eisenbahninfrastruktur schneller realisiert werden können. Dies kommt allen Netznutzern zugute und stärkt die Konjunktur in der Bahn- und Bauindustrie. Weiterhin wollen Vorhabenträger und Behörden in ihren Organisationen Potenziale zur Planungsbeschleunigung (z. B. durch Verkürzung der Entscheidungswege) prüfen.

Die Bahn macht auch die grenzüberschreitende Mobilität in Europa noch klima- und umweltfreundlicher. Gute Angebote können Lkw-Fahrten und Flüge ersetzen. Wir wollen den Schienengüterverkehr weiter stärken und dazu beitragen, die europäischen Metropolen mit Hochgeschwindigkeits- und Nachtzügen besser zu verbinden. Anlässlich der deutschen Ratspräsidentschaft haben wir das Konzept TransEuropExpress TEE 2.0 zur Stärkung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehrs vorgestellt. Wir setzen uns darin für eine weitergehende Abstimmung und Integration der Fahrpläne der vorhandenen Verbindungen zu einem Europakt ein. Hierzu wollen wir die Taktfahrpläne der europäischen Bahnen synchronisieren und mit dem TEE 2.0 durchgehende Zugverbindungen schaffen. Bahnunternehmen aus Deutschland, Österreich, Schweiz und Frankreich haben bereits am 08.12.2020 eine Vereinbarung bekannt gegeben, wonach sie ab Herbst 2021 neue grenzüberschreitende Nachtzugverbindungen in Europa anbieten und gemeinsam betreiben wollen; sie ist die erste neue Absichtserklärung zur Umsetzung des Konzepts TEE 2.0. Am 13.12.2020 wurde zum Fahrplanwechsel die neu elektrifizierte Verbindung München – Zürich eröffnet, die alle Anforderungen an eine Linie des TEE 2.0 erfüllt.

Über eine digitale Plattform sollen europäische Bahnverbindungen gebucht werden können. Die DB AG und weitere europäische Eisenbahnunternehmen haben dazu bereits Vorschläge erarbeitet. Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr sind teurer, als jene, die nur national einsetzbar sind (verschiedene Fahrstrom- und Zugsicherungssysteme; höhere Anforderung an Ausstattung). Deutschland setzt sich für ein entsprechendes EU-Förderprogramm ein. Am 17.05.2021 haben sich 21 Staaten in einer politischen Erklärung (Letter of Intent) auf die Umsetzung des Konzepts TEE 2.0 verständigt. Das ist eine enorme Zustimmung zu dem Konzept und passt gut zu den Zielen des European Green Deal. Auch die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs auf der Schiene wollen wir durch die Befahrbarkeit des Netzes für 740 m lange Güterzüge und beschleunigte Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) europaweit stärken. Auch diese Ergebnisse gehen weit über den Koalitionsvertrag hinaus.

Der Schienenpakt ist der Pakt für den Takt - und der Start in eine neue, moderne, klimafreundliche Zukunft der Eisenbahn. Wir werden sie zum Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts machen - und geben damit die Antwort auf die Mobilitätsbedürfnisse in einem immer weiter zusammenwachsenden Europa!

<http://www.zukunftsbuendnis-schiene.de/>



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur