

Eine Erfolgsgeschichte

1

Wie alles begann: Gemeinsam für die Schiene

Nach dem Fall der Mauer explodierte in den 1990er-Jahren der Lkw-Verkehr in Deutschland. Das Schienennetz schrumpfte ungebremst, und zur Jahrtausendwende begann der Boom der Billigflieger in Europa. Die Marktanteile des Schienengüterverkehrs und des Schienenpersonenverkehrs kannten trotz der Bahnreform im Jahr 1994 in Deutschland seit Jahrzehnten nur eine Richtung: nach unten. Und als Folge der Bahnreform diversifizierte und fragmentierte sich das Eisenbahnsystem in Deutschland.

Gesucht wurde eine starke Stimme für den Schienenverkehr, die gemeinsame Interessen und Positionen des Verkehrsträgers Schiene gebündelt an Politik und Medien heranträgt. Im Sommer 2000 war es so weit: Auf Initiative der Transnet-Gewerkschaft (heute EVG Verkehrsgewerkschaft) wurde die Allianz pro Schiene als strategisches Bündnis in der Rechtsform eines eingetragenen Vereins (e.V.) mit dem Ziel der Marktanteilssteigerung des Schienenverkehrs gegründet. Die ordentlichen Mitglieder aus der Zivilgesellschaft bilden den e.V., die Unternehmen der Bahnbranche unterstützen (finanziell) als Fördermitglieder. Das war die Konzeption für die neuartige Allianz, die auch heute noch ihresgleichen sucht: Der einzige Verband in Deutschland, der das System Eisenbahn ganzheitlich vertritt. Non-Profit-Organisationen und Unternehmen gemeinsam für die Schiene. So lautet seit der Gründung die Devise unseres gemeinnützigen Bündnisses, das mittlerweile auf eine 25-jährige Geschichte zurückblicken kann. Zeit für eine Zwischenbilanz und einen Blick auf die größten Erfolge.

2

Der größte Erfolg: Den Schienenverkehr ins Zentrum der Debatte gerückt

Ende des vergangenen Jahrhunderts galt der Schienenverkehr in Europa nahezu als klinisch tot. Die EU-Kommission brachte 1996 ein EU-Weißbuch mit dem Titel „Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft“ heraus, in dem es hieß, die Eisenbahn sei „im Niedergang begriffen“, verliere Marktanteile und scheine „Schwierigkeiten zu haben, sich an die Entwicklung des Marktes und die Bedürfnisse ihrer Kunden anzupassen“.

Heute ist die Eisenbahn in aller Munde. Sie verzeichnet in Deutschland eine stark steigende Nachfrage und gilt als Hoffnungsträger für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft. Unter anderem wegen der jahrzehntelangen Vernachlässigung der Infrastrukturinvestitionen durch die Politik hat der Bahnverkehr massive Qualitätsprobleme und Wachstums-

schmerzen. Dennoch: Ihr Energieeffizienzvorteil im Vergleich zu anderen motorisierten Verkehrsmitteln ist unbestritten, ebenso ihr Klimavorteil, ihr Sicherheitsvorteil, ihre soziale Bedeutung und ihre volkswirtschaftlichen Vorzüge. Die Allianz pro Schiene hat maßgeblich an dieser „Revitalisierung“ mitgewirkt. Sei es mit Studien zur Vorteilhaftigkeit des Schienenverkehrs bei den „externen Kosten des Verkehrs“, der Auszeichnung von kundenfreundlichen „Bahnhöfen des Jahres“ und „Eisenbahner/innen mit Herz“, sei es mit unzähligen Pressemitteilungen und Interviews zum Umwelt- und Sicherheitsvorteil des Verkehrsträgers Schiene oder zur Sinnhaftigkeit von Streckenreaktivierungen. Auch der jährlich von der Allianz pro Schiene koordinierte bundesweite „Tag der Schiene“ zeigt die Eisenbahn von ihrer lebendigen Seite und macht sie greifbar. Mehrere hunderttausend Menschen feiern die Eisenbahn jedes Jahr drei Tage lang und erleben sie als sympathisch und menschlich, kulturell wertvoll und innovativ. Auf mehreren hundert Veranstaltungen vor Ort schauen sie hinter die Kulissen, reden mit Beschäftigten und feiern auf Bahnhofsfesten oder in Werkstätten das Verkehrsmittel Bahn. Dieser von der Allianz pro Schiene mitgestaltete Bewusstseinswandel in Politik und Öffentlichkeit „pro Schiene“ - weg von einem Patienten im Siechtum hin zu einem Hoffnungsträger für alle - lässt sich schwer messen, dürfte aber der größte Erfolg der Allianz pro Schiene der vergangenen 25 Jahre sein.

3

Mehr Marktanteile für die Eisenbahn

Als unser strategisches Verbändebündnis vor 25 Jahren aus der Taufe gehoben wurde, war der Anteil der Bahnen an der gesamten Verkehrsleistung in Deutschland nach jahrzehntelangem Sinkflug in der Talsohle: sieben Prozent Marktanteil im Personenverkehr und 16 Prozent Marktanteil im Güterverkehr. Heute, im Jahr 2025, liegt der Marktanteil der Personenzüge um zwei Prozentpunkte über dem historischen Tiefstand zur Jahrtausendwende und die Güterbahnen konnten vier Prozentpunkte zulegen. Da die Marktanteilssteigerung des energieeffizienten und umweltfreundlichen Schienenverkehrs das Hauptziel in unserer Vereinssatzung ist, freuen wir uns darüber natürlich ganz besonders. Auch, wenn wir mit dem Tempo der Marktanteilssteigerung alles andere als zufrieden sind.

4

Mehr Geld für die Schieneninfrastruktur

Als die Allianz pro Schiene 2005 zum ersten Mal die Investitionen europäischer Nationalstaaten in das Schienennetz in ein Pro-Kopf-Ranking umwandelte und der Presse vorstellte, gab es eine große Medienresonanz aber auch Gegenwind aus den eigenen Reihen. In den Nuller-Jahren herrschte ein neoliberaler Zeitgeist, die Börsenbahn war jahrelang Regierungsziel, möglichst geringe Investitionen des Staates in die Infrastruk-

tur galten als Zeichen der Effizienz staatlichen Handelns. Heute ist das Pro-Kopf-Ranking unangefochten und das wahrscheinlich bekannteste „Produkt“ der Allianz pro Schiene. Wenn es um den Zustand des Schienennetzes geht, wird das Ranking regelmäßig zitiert – von der Talkshow im Fernsehen bis zum Fachkongress. Den jahrelang vorgetragenen Allianz pro Schiene-Weckruf „Deutschland investiert im Vergleich zu seinen europäischen Nachbarn zu wenig ins Schienennetz“ kennt mittlerweile jeder. Die Investitionen des Bundes steigen inzwischen deutlich – auf bislang in Deutschland ungekannte Rekordhöhen.

5

Mehr Gleise und bessere Bahnhöfe

Als die Allianz pro Schiene im Jahr 2000 gegründet wurde, war das Schienennetz in Deutschland in einem dramatischen Schrumpfungsprozess, der Jahrzehnte zuvor in Westdeutschland und dann zeitversetzt in Ostdeutschland eingesetzt hatte. Eine Gegenbewegung mit Reaktivierungen stillgelegter Schienenstrecken begann nach der Bahnreform Mitte der 1990er Jahre. Das Comeback der Schiene in der Fläche wurde jedoch lange Zeit lediglich in Fachkreisen erörtert. Für die Bundespolitik und die Massenmedien war es kein Thema. Geändert hat sich das erst durch eine gemeinsame Pressekonferenz von Allianz pro Schiene und VDV im Mai 2019, die bundesweit ein enormes Medienecho hervorrief. Wenige Tage später signalisierte der Bundesverkehrsminister Unterstützung. Kurz vor Jahresende gab die Deutsche Bahn bekannt, künftig keine Strecken mehr stilllegen zu wollen. Heute schrumpft das Schienennetz nicht mehr, es wächst wieder leicht. Ein Erfolg, auf den wir durchaus stolz sind – auch, wenn das Reaktivierungstempo zu wünschen übrig lässt.

Drei Jahre später, im Juli 2022, gab die Deutsche Bahn bekannt, dass der Konzern ab sofort auch keine Bahnhofsgebäude mehr verkauft. Unmittelbar zuvor hatte die Allianz pro Schiene mit großer Medienresonanz darauf hingewiesen, dass die DB AG seit der Jahrtausendwende rund 80 Prozent der Bahnhofsgebäude veräußert hat. Was kundenfreundliche Bahnhöfe – unabhängig von den Eigentumsverhältnissen – auszeichnet, zeigen wir seit 2004 jährlich mit dem Wettbewerb „Bahnhof des Jahres“. Für die DB InfraGO sind die Bahnhöfe des Jahres mittlerweile ein Vorbild für ihre „Zukunftsbahnhöfe“. Die Allianz pro Schiene-Kombination aus Lob und konstruktiver Kritik hat bei den Bahnhöfen und der Schieneninfrastruktur zu handfesten Verbesserungen geführt.

6

Mehr Sichtbarkeit für die Alltagshelden der Schiene

Als die Allianz pro Schiene 2011 mit der Auszeichnung „Eisenbahner/in mit Herz“ anfang, beherrschten Schaffnerinnen und Schaffner die Schlagzeilen, die Schulkinder bei Minustemperaturen des Zuges verwiesen, weil sie kein gültiges Ticket hatten. Das

Image des Zugpersonals war schlecht, verstaubt und kalt. Heute gelten viele Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter als Helden des Alltags. Sie werden bewundert - ob ihrer stoischen Ruhe bei unpünktlichen Zügen, ihrer Hilfsbereitschaft in Notsituationen oder ihrer guten Laune und ihres Humors im stressigen Alltag. Der Wettbewerb „Eisenbahner/in mit Herz“ gibt diesen vielen engagierten Beschäftigten ein Gesicht. Die ideelle Auszeichnung ist der Dank der Fahrgäste. Sie motiviert, regt zur Nachahmung an und hat die Personalpolitik der Bahnunternehmen verändert. Heute tragen die Schaffnerinnen und Schaffner ihre Uniform mit neuem Selbstbewusstsein – und die Fahrgäste wissen: Auf sie ist Verlass.

Unser 2013 ins Leben gerufenes Stellenportal SchienenJobs.de sorgt im Zusammenspiel mit dem seit 2022 alljährlich von uns koordinierten bundesweiten Tag der Schiene dafür, dass die Vielfalt der Berufe in der Bahnbranche sichtbar wird und möglichst viele Menschen sich für die Arbeit in der Schienenbranche begeistern.

7

Mehr Umweltschutz und Ressourcenschonung für uns alle

Von Beginn an waren die Bahnen Effizienz-Champion. Stahl auf Stahl erzeugt deutlich weniger Rollwiderstand als Gummi auf Asphalt. Im Vergleich zu anderen motorisierten Verkehrsmitteln benötigen Bahnen weniger Energie für den Transport, stoßen dementsprechend weniger Treibhausgase und Luftschadstoffe aus und verbrauchen weniger Fläche. Eine Schwachstelle gab und gibt es jedoch in der ansonsten nahezu makellosen Umweltbilanz: den Lärm. Insbesondere Güterzüge waren und sind für Anwohnerinnen und Anwohner an vielbefahrenen Strecken zu laut. Jahrelang hat die Allianz pro Schiene hinter den Kulissen Lärm-Betroffene, Güterbahnen, Wagenhalter, Wissenschaft, Politik und Ministerien zusammengebracht. In Projekten wie „Plattform Leise Bahnen“ wurde diskutiert, gestritten und moderiert. Mit Erfolg: Noch vor einer EU-weiten Regelung hat in Deutschland das Schienenlärmschutzgesetz ab Dezember 2020 den Einsatz lauter Güterwaggons beendet. Das Gesetz wurde übrigens im Bundestag – auch dank der jahrelangen Vorarbeiten – einstimmig (!) verabschiedet. Die Lärmbelastung ist seitdem spürbar zurückgegangen. Wir freuen uns leise und arbeiten weiter an der Lärmreduzierung.

Auch der Abschied vom Diesel im Schienenpersonennahverkehr hätte ohne die Allianz pro Schiene nicht so schnell Fahrt aufgenommen. Eingeläutet wurde der heutige Serieneinsatz von Wasserstoff- und Akkutriebzügen im April 2018 durch die Veröffentlichung der unter Federführung der Allianz pro Schiene erarbeiteten Sektor-Position zum „Nahverkehrszug der Zukunft“, in welcher der Verbrennungsmotor im Nahverkehr auf der Schiene zum Auslaufmodell erklärt wurde.

Der Verbrennungsmotor im Nahverkehr auf der Schiene ist ein Auslaufmodell. Der elektrische Schienenverkehr nicht. Unsere Arbeit geht weiter. Für die Schiene. Für die Menschen. Für die Umwelt.

Berlin, Oktober 2025