pwc

Zeitenwende auf der Schiene

Deutschland als verlässliche Drehscheibe Europas



Deutschland als verlässliche Drehscheibe: Analyse der aktuellen Zusammenarbeit

Relevanz der Schienenlogistik

Vor dem Hintergrund der erhöhten Bedrohungslage in Europa durch Russland und der Zuspitzung globaler Konflikte rückt die Notwendigkeit, Kräfte und Material zeitgerecht in großem Umfang zu verlegen, wieder in den Fokus. Deutschland kommt in diesem Kontext eine entscheidende Rolle als logistischer Hub und zentrale Drehscheibe Europas zu. Dabei ist Deutschland bestrebt, seine Bündnisverpflichtungen im Rahmen des NATO New Force Model in vollem Umfang zu gewährleisten. Dies beinhaltet die Verlegefähigkeit großer eigener sowie verbündeter Truppenverbände.

Der Verlegung auf der Schiene kommt dabei eine elementare Rolle zu: Sie ermöglicht das orchestrierte Zusammenspiel effektiver Verlegungen über den Landweg unter Einbeziehung der Anlandung von Truppenteilen über den Seeweg an Nord- und Ostseehäfen.



Wichtige Stakeholder für die Drehscheibe der Schienenlogistik in Deutschland

Aufgrund seiner zentralen geografischen Lage nimmt Deutschland eine Schlüsselrolle bei militärischen Truppenverlegungen in Zentraleuropa ein. In diesem Kontext gibt es eine Vielzahl relevanter Stakeholder (Abbildung 1) mit jeweils vereinfacht dargestellten Rollen und Verantwortlichkeiten.

Abb. 1 Relevante Stakeholder und ihre Funktion

Multinational

Europäische Union
- Festlegung von Normen und Standards
- Initiativen zur grenzüberschreitenden Vereinheitlichung und Kapazitätsanalyse

NATO
- Übergeordnete multinationale Planung
- Koordinierung von Bedarf und verfügbaren Kapazitäten der Mitgliedstaaten

SHAPE
- Militärisches Hauptquartier der NATO
- Steuerung der operativen Planung

AMCC
- Unterstützung im Auftrag von SHAPE
- Koordinierung grenzüberschreitender militärischer Verlegungen

JFC Brunssum
- Koordinierung von Truppenbewegungen und logistische Unterstützung im zugewiesenen Verantwortungsbereich

JSEC
- Joint Command mit Funktion als strategische Schnittstelle für Verlegung, Versorgung und Verstärkung von NATO-Kräften in Europa

National

BMVg
- Übergeordnete strategische Planung militärischer Mobilität
- Funktion als Schnittstelle zwischen Politik und Streitkräften

Bundeswehr
- Nutzer der logistischen Infrastruktur
- Beschaffung neuer Systeme nach bahnrelevanten Kriterien

UstgKdoBw
- Bündelung sämtlicher Unterstützungsleistungen für die Bundeswehr

OpFüKdoBw
- Verantwortung der Operationsplanung und -führung der Bundeswehr
- Vorgaben für den Kräfteeinsatz aller Streitkräfte und für die Verlegeplanung

LogKdoBw
- Planung zur Umsetzung der geforderten Transportkapazitäten
- Planung und Entwicklung der Logistik der Bundeswehr im In- und Ausland

LogZBw
- Umsetzung und Steuerung der Schienenlogistik für alle Streitkräfte
- Verantwortlich für den Host-Nation-Support

Dienstleister

DB Cargo
- Größter Vertragspartner von Nationalstaaten für die Durchführung militärischer Bahntransporte
- Bereitstellung von eigenen und gemieteten Transport- und Ladekapazitäten

DB InfraGO
- Bereitstellung von Eisenbahninfrastruktur sowie Steuerung der Leit- und Sicherungstechnik

Nationale Austauschformate

Auf Bundesebene existieren bereits verlässliche institutionalisierte Austauschformate, die einen kontinuierlichen und vertrauensvollen Dialog zwischen den relevanten Stakeholdern wie zum Beispiel dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg), unter anderem auf Staatssekretärsebene, der DB AG sowie dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) gewährleisten. Besonders hervorzuheben ist dabei das BLKG MM/ZV[1]. Dieses ressort- und ebenenübergreifende Gremium bringt Bund und Länder regelmäßig zusammen, um Fragen der militärischen Mobilität – insbesondere im Verkehrs- und Eisenbahnbereich – abzustimmen und Zuständigkeiten, Prioritäten sowie Unterstützungsleistungen zwischen ziviler und militärischer Seite zu koordinieren. Darüber hinaus dient das BLKG MM/ZV der strukturierten Erhebung und Aktualisierung von Daten, allerdings ist man hier ebenfalls auf eine Datenzulieferung der DB InfraGO angewiesen. Das Gremium legt beispielsweise fest, welche Routen für Militärtransporte in den jeweiligen Bundesländern nutzbar sind, und eruiert dabei unter anderem, ob kritische Infrastrukturen wie Brücken für den Transport schwerer Gefechtsfahrzeuge ausgelegt sind.

Auf militärischer Ebene legt das Operative Führungskommando der Bundeswehr (OpFüKdoBw) die Weichenstellung für militärische Transporte, indem es Ziele von Verlegungen definiert, Prioritäten und Kräfteumfang vorgibt oder Einsatzräume festlegt. Folglich gibt das OpFüKdoBw Verlegeaufträge an untergeordnete Kommandos weiter und stimmt sich eng mit NATO-Pendants ab. Im Verteidigungsfall fungiert das Kommando auch als zentraler Schaltpunkt für alle militärischen Vorhaben in Abstimmung mit übergeordneten Institutionen (z. B. NATO/EU, Bundeskanzleramt etc.).

Das Unterstützungskommando der Bundeswehr (UstgKdoBw), welches als Bindeglied zwischen operativer und logistischer Ebene fungiert, ist verantwortlich für die Bündelung aller Unterstützungsleistungen der Bundeswehr. Das Logistikkommando der Bundeswehr (LogKdoBw) ist zuständig für die Planung der Verlegungen und dazugehörigen Truppenkapazitäten. Weiterhin plant das LogKdoBw Transportwege, Umschlagpunkte und Versorgungsketten und koordiniert sich eng mit zivilen Stellen, um militärische Anforderungen mit zivilen Kapazitäten abzustimmen. Unterhalb des Logistikkommandos der Bundeswehr leitet das Logistikzentrum der Bundeswehr (LogZBw) die logistische Umsetzung und Steuerung. Darüber hinaus ist das LogZBw verantwortlich für den Host Nation Support und arbeitet auch in Abstimmung mit NATO-Partnern.

[1] Bund-Länder-Koordinierungsgremium für Angelegenheiten der zivilen Unterstützung militärischer Mobilität einschließlich Belange der zivilen Verteidigung im Bereich Verkehr.

Diese etablierten Kommunikations- und Koordinationsformate ermöglichen eine effiziente Bereitstellung von Kapazitäten, sorgen für Flexibilität und gewährleisten die Abstimmung bei Planung und Durchführung – selbst unter außergewöhnlichen Bedingungen oder bei kurzfristigen Engpässen.

Multinationale Austauschformate

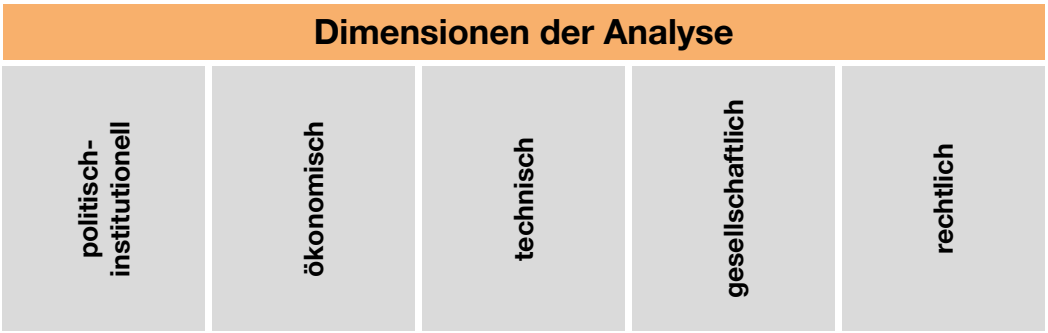
Auf NATO-Ebene fungiert das Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE) als militärisches Hauptquartier der Allianz und steuert die übergeordnete operative Planung. Es spielt eine zentrale Rolle bei der Koordination logistischer Abläufe und Ressourcen auf strategischer Ebene. Das Allied Movement Coordination Centre (AMCC) handelt im Auftrag von SHAPE und berichtet unmittelbar an den Supreme Allied Commander Europe (SACEUR). Es sammelt die National Detailed Deployment Plans (DDPs) der Mitgliedstaaten und konsolidiert sie zu einem übergeordneten Multinational Detailed Deployment Plan (MNDDP). Dabei erstellt das AMCC Einsatzempfehlungen für den SACEUR und stellt sicher, dass begrenzte Transportressourcen effizient genutzt werden.

Das Joint Support and Enabling Command (JSEC) in Ulm übernimmt eine permanente Planungs- und Koordinationsfunktion. Es analysiert kontinuierlich Kapazitäten, entwickelt Mobilitätspläne, stimmt diese zwischen den Mitgliedstaaten ab und liefert damit die strukturelle Grundlage für strategische Entscheidungen. Das JSEC untersteht dem SHAPE und steht in engem Austausch mit nationalen Truppenkommandos, um die operative Umsetzung strategischer Vorgaben sicherzustellen. Das Joint Force Command Brunssum (JFC Brunssum) ist SHAPE ebenfalls untergeordnet und übernimmt die zentrale Koordinierung aller Truppenbewegungen innerhalb des eigenen Verantwortungsbereichs sowie der logistischen Unterstützung.

Neben diesen NATO-Institutionen sind nationale Ministerien, Bahnunternehmen und zivilgesellschaftliche Stellen zentrale Akteure. Deutschland nimmt hier als logistische Drehscheibe eine besondere Rolle ein, indem es nationale Kapazitäten bereitstellt und die Schnittstellen zu multinationalen Strukturen betreut. Eine enge Abstimmung zwischen allen Beteiligten ist daher entscheidend, um Truppenbewegungen auf der Schiene zeitgerecht, sicher und effizient umzusetzen.

Analyse der Leistungsfähigkeit in der Schienenlogistik

Abb. 2 Dimensionen unserer Analyse zur Leistungsfähigkeit der deutschen Schienenlogistik



In diesem Viewpoint werden auszugsartig die Ergebnisse unserer Analyse der Leistungsfähigkeit der deutschen Schienentransportlogistik für militärische Großverlegungen vorgestellt. Für die Untersuchung wurden öffentlich zugängliche Informationen aufbereitet, Gesetzestexte gesichtet und durch Hintergrundgespräche mit relevanten Stakeholdern angereichert bzw. verifiziert. Unsere Betrachtung der Schienenlogistik Deutschlands erfolgt in fünf Dimensionen (Abbildung 2).

Politisch-institutionelle Dimension

Deutschland hat bereits robuste Austausch- und Abstimmungsmechanismen etabliert, in welchen verkehrs- und sicherheitsrelevante Ressorts regelmäßig gemeinsam mit militärischen Akteuren über strategische Mobilitätsfragen beraten. Der institutionalisierte Dialog zwischen dem BMVg, dem BMV sowie den relevanten Infrastruktur- und Bahnbetreibern ermöglicht es, nationale Ressourcen und Kapazitätsfragen frühzeitig mit multinational abgestimmten Mobilitätszielen zu verknüpfen. Flankiert wird dieser Ansatz durch das im Dezember 2025 verabschiedete Infrastruktur-Zukunftsgesetz, welches die Planung und Genehmigung von Verkehrsprojekten beschleunigt und damit die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur auch für militärische Verlegebedarfe indirekt stärkt.[2]

Auf multilateraler Ebene zeigt sich ein differenzierteres Bild: Die Zusammenarbeit zwischen nationalen, europäischen und transatlantischen Akteuren ist zwar institutionalisiert – etwa über das erwähnte JSEC mit Sitz in Ulm oder das AMCC als Spezialorganisation für Verlegung und Logistik im Bündnis, jedoch bleibt die tatsächliche Integration noch ausbaufähig. So existieren Doppelstrukturen mit parallelen Zuständigkeiten von EU und NATO sowie länderspezifische verwaltungstechnische Verfahren, die grenzüberschreitende Verlegungen verzögern können. Zugleich findet der Daten- und Kapazitätsaustausch noch nicht in der gewünschten Echtzeit oder abgestimmten Form statt, sodass Potenziale zur Beweglichkeit und Reaktionsgeschwindigkeit militärischer Großverlegungen in Europa weiterhin nicht voll ausgeschöpft werden. Betrachtet man allerdings die NATO Doktrinen isoliert, ergibt sich hier ein klarer Referenzrahmen für das Handeln der Mitgliedsstaaten. Die Allied Joint Doctrine for Movement and Transportation (AJP-4.4) und einschlägige NATO-Standardisierungsabkommen (STANAGs), darunter insbesondere STANAG 2468, 2456 und 2236 für den militärischen Schienenverkehr, definieren Grundsätze, Verfahren und Schnittstellen für die Planung und Durchführung multinationaler Bewegungen. Die Allied Joint Doctrine for Host-Nation Support konkretisiert zudem, wie Truppenverlegungen beim Transit durch Aufnahmestaaten unterstützt werden.[3]

Trotz (oder auch wegen) der NATO-Strukturen gewinnt eine EU-weite Perspektive ebenfalls an Bedeutung. So erarbeitet das European Network of Infrastructure Managers (ENIM) parallel Frameworks mit gemeinsamen Fallback-Prozessen, Rerouting-Regeln und abgestimmter Krisenkoordination, was die operative Robustheit deutlich erhöhen und nationale Unterschiede überbrücken würde.[4]

---

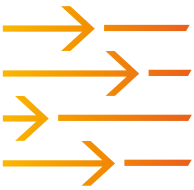
[2] Vgl. Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes, BR-Drucksache 780/25.

[3] NATO (2013): AJP-4.4 Allied Joint Movement and Transportation Doctrine (2025)

[4] Council of the European Union: Council and Parliament agree on rules for a better management and increased use of Europe's railway infrastructure (2025)

In der Gesamtbetrachtung lässt sich feststellen: Der politische Wille zur Verbesserung der militärischen Mobilität, insbesondere im Bereich der Schienenverkehrslogistik, ist unverkennbar und auf nationaler Ebene durch funktionierende Austauschformate gut verankert. Dennoch lassen sich noch einige offene Handlungsfelder im Bereich der militärischen Mobilität im europäischen Raum identifizieren (z. B. Konzeptionierung eines Military-Schengen-Raums), welche sukzessive angegangen werden müssen.

Abb. 3 Auf einen Blick: Die politisch-institutionelle Dimension



Verbesserung politisch-institutioneller Prozesse

Ein enger Austausch zwischen Verteidigungs- und Verkehrsministerium sowie das verabschiedete Infrastruktur-Zukunftsgesetz stellen sicher, dass die Planung und die Genehmigung von Verkehrsprojekten beschleunigt werden, was die Bereitschaft des deutschen Schienennetzes nachhaltig sicherstellen soll.



Beschränkungen durch NATO-EU-Doppelstrukturen

Parallelitäten von Zuständigkeiten zwischen NATO und EU sowie länderspezifische Verfahren verlangsamen den internationalen Schienentransport. Fehlender Austausch von (Echtzeit-)Daten verhindert die effektive Koordination und Planung bei grenzüberschreitenden Verlegungen.

Ökonomische Dimension

Deutschland hat im Rahmen der politischen Zeitenwende seine Verteidigungsausgaben deutlich erhöht und überschritt erstmals seit Jahrzehnten das NATO-Mindestziel von zwei Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP).[5] Parallel dazu wurden Sondervermögen und Infrastrukturprogramme verabschiedet, die im Gesamtvolumen Milliardenbeträge umfassen und unter anderem der Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur dienen. Diese zusätzlichen Mittel wirken direkt auf die Leistungsfähigkeit und Resilienz des deutschen Schienennetzes: Investitionen in den Ausbau von Bahntrassen, die Verstärkung von Brücken und Tunneln, die Erweiterung von Umschlag- und Abstellkapazitäten sowie die Integration von 740-Meter-Güterzügen auf der West-Ost-Achse Richtung Polen und Baltikum sind Teil dieses Ansatzes. Diese ökonomischen Rahmenbedingungen schaffen die Voraussetzung dafür, dass militärische Schienenverkehrslogistik in Deutschland nicht nur als operatives Randphänomen, sondern als strategischer Faktor politisch verankert und finanziell gestützt wird.

[5] Deutscher Bundestag, Etat 2026: Verteidigungsausgaben von 108 Milliarden Euro (2025.)

Auf der internationalen Ebene zeigt sich ein ähnlich positives Bild. Während des NATO-Gipfels in Den Haag im Juni 2025 verpflichteten sich die Mitgliedstaaten, ihre Verteidigungsausgaben bis zum Jahr 2035 nochmals auf insgesamt fünf Prozent des BIP jährlich zu erhöhen – davon sollen mindestens 3,5 Prozent des BIP in „Kern-Verteidigungsausgaben“ und bis zu 1,5 Prozent des BIP in verteidigungs- und sicherheitsrelevante Investitionen wie Infrastruktur, Resilienz oder Cyberschutz fließen.[6]

Neben den vereinbarten Zielen innerhalb der NATO gibt es auch dezidierte Bestrebungen innerhalb der EU, Finanzierungsinstrumente und -möglichkeiten auszubauen, die Deutschland im Rahmen der Drehscheibenfunktion zu nutzen. Eine zentrale Rolle kommt hier dem Finanzierungsinstrument SAFE (Security Action for Europe) zu, das bis zu 150 Milliarden Euro an günstigen Darlehen zur Stärkung der Verteidigungsfähigkeiten der Mitgliedstaaten bereitstellt. Auch mit der Veröffentlichung des White Papers Readiness 2030 bekräftigt die EU ihr Vorhaben des Ausbaus der europäischen Verteidigungsfähigkeiten, indem sie einen deutlichen Anstieg gemeinsamer Investitionen, die stärkere Bündelung nationaler Verteidigungshaushalte sowie die gezielte Förderung von Forschung, Entwicklung und Beschaffung im Rahmen eines integrierten europäischen Rüstungsmarktes anstrebt.[7]

Gleichwohl lässt sich feststellen: Zwar existieren eine klare finanzielle Aufstockung und ein politischer Konsens hinsichtlich verstärkter Investitionen, aber die eigentliche Herausforderung liegt nun in der effizienten Umsetzung dieser Mittel in projektspezifische Strukturen, die für großvolumige militärische Transporte über das Schienennetz geeignet sind. Vielmehr muss das Ziel sein, geplante Bau- und Sanierungsvorhaben effizienter und vor allem schneller umzusetzen, ohne sich durch langsame Genehmigungsverfahren ausbremsen zu lassen. In der ökonomischen Dimension kommt es somit nicht allein auf die Höhe der Mittel an, sondern auf deren zielgerichtete Allokation und operative Verwertbarkeit im Sinne gesteigerter militärischer Verlegefähigkeit.

[6] Bev: NATO Gipfel - (2025a)

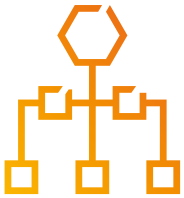
[7] European Commission: White Paper for European Defense - Resilience 2030 (2025a)

Abb. 4 Auf einen Blick: Die ökonomische Dimension



Langfristige Bereitstellung von Finanzmitteln

Seit 2025 sind die NATO-Mitgliedsstaaten dazu verpflichtet, ihre Verteidigungsausgaben bis 2035 auf fünf Prozent ihres BIP anzuheben. Ein substanzieller Teil soll in die Erneuerung der Infrastruktur investiert werden, inklusive eines erweiterten Schienennetzes. Auf EU-Ebene gibt es mit SAFE & Readiness 2030 Finanzierungsinstrumente für den Ausbau der Verteidigungsfähigkeit.



Priorisierte Steuerung von Finanzmitteln

Zwar ist mit der Bereitstellung von finanziellen Mitteln eine Basis für die angestrebte Erneuerung des nationalen Schienennetzes geschaffen, dennoch müssen diese Mittel nun auch effizient genutzt werden. Das fortgeschrittene Alter der Infrastruktur und auch die gemeinsame Nutzung des Personen- und Güterverkehrs müssen bei der Bereitstellung einer effektiven militärischen Mobility-Fähigkeit besonders beachtet werden.

Technische Dimension

In der Mitte Europas liegend bildet Deutschland das Drehkreuz für grenzüberschreitende Truppenverlegungen und hat bereits relevante Grundsteine für eine technische Vereinheitlichung gelegt. Deutschland baut die Transportkapazitäten im Güterverkehr in zwei Schwerpunkten aus: Zum einen wird der Ausbau des Schienennetzes vorangetrieben. Deutschland gliedert sich in ein grenzübergreifendes einheitliches europäisches Schienennetz ein, das durch konstante Elektrifizierung und Digitalisierung für mehr Interoperabilität im Schienenverkehr sorgt. Zum anderen modernisiert die DB Cargo ihren Bestand an Zugmaschinen durch den Kauf von 400 neuen, leistungsstarken Zweikraftloks (Antrieb durch Diesel und Strom möglich) und gewährleistet dadurch einen resilienteren Güterverkehr.[8] Dies geschieht in den oben angeführten Abstimmungen mit dem BMVg. Bei dem Ausbau des Schienennetzes muss allerdings stets die militärische Sicht mit der zivilen Notwendigkeit abgewogen werden. Beispielsweise stellen Oberleitungen durch ihre exponierte Verwundbarkeit im Verteidigungsfall aus militärischer Sicht eine Schwachstelle dar, dennoch ist ihr Ausbau zwingend notwendig, um einen effizienten Güterverkehr umsetzen zu können. Somit zeigt sich einmal mehr die dringende Notwendigkeit, dem Schutz solcher kritischen Infrastruktur mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Instandsetzung und Reparaturfähigkeit werden zum entscheidenden Faktor einer resilienten Schieneninfrastruktur werden.

Zwar bleibt der technische Ausbau hin zur Erfüllung militärischer Mindestanforderungen mit Bezug auf Achslast und Zuglängen ein zentrales Thema, doch kritische Schienenkorridore sind weiterhin nicht durchgehend hierfür ausgelegt. Um solche Belastbarkeiten im Güterverkehr gewährleisten zu können, verfolgt Deutschland den weiteren Ausbau entsprechender Güter-

[8] Der Spiegel, DB Cargo kauft bei Siemens Hunderte Güterloks (2020)

verkehrskorridore wie beispielsweise des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors (Scanne)[9] und des North-Sea-Baltic-Korridors (Abbildung 5)[10]. Ergänzend dazu treibt die EU im Rahmen des Military Mobility Package[11] die Vereinfachung und Beschleunigung militärischer Verlegungen voran, indem technische, infrastrukturelle und administrative Anforderungen europaweit harmonisiert werden. Besonders hervorzuheben ist die enge trilaterale Zusammenarbeit zwischen Polen, Deutschland und den Niederlanden, die entlang des North-Sea-Baltic-Korridors eine gemeinsame Military Mobility Area etablieren, um diese zentrale Achse für großvolumige Truppenbewegungen weiter zu optimieren. Dieser Ausbau des Schienennetzes führt unter anderem zu einer priorisierten Sanierung, Instandhaltung und Verstärkung militärisch relevanter Brücken, mit klaren Standardisierungen bei Bau- und Lastprofilen. Zusätzlich sollten Planungen für Hilfsbrücken als temporäre Redundanzen frühzeitig in die Auslegung der Hauptachsen integriert werden.

Abb. 5 Übersicht der relevanten Güterverkehrskorridore



Scan – Med North Sea – Baltic

Quelle: RailNetEurope (2026), https://cip.rne.eu/apex/f?p=212:65

[9] Deutsche Bahn AG, Infrastrukturprojekt Korridor Skandinavien-Mittelmeer (2025)
[10] DB InfraGO AG, Schienengüterverkehrskorridor North Seas-Baltic (2024a)
[11] Europäische Kommission, Military Mobility Package (2025.)

Deutschland baut vermehrt die eigenen Transportkapazitäten aus. Dies zeigt unter anderem die ausreichende Verfügbarkeit von, um militärische Verbände bis Divisionsgröße zu transportieren, wie eine Untersuchung über 50 Fahrzeugklassen der 10. Panzerdivision ergeben hat. Maßgeblich sind diese Kapazitäten in eigenen Verträgen zwischen der Bundeswehr und der DB Cargo geregelt.

Im Bereich der militärischen Beschaffung zeigt sich jedoch ein zentraler Zielkonflikt: Leistungsfähiges militärisches Gerät lässt sich teilweise nur schwer mit der bestehenden Flachwagenflotte verlegen. Deutschland begegnet diesem Spannungsverhältnis, indem es einerseits EU-weite Vorgaben zur Standardisierung von Flachwagen bereits integriert und andererseits relevante Kriterien zur Verlegung auf der Schiene zunehmend systematisch in den Beschaffungsprozess neuer militärischer Plattformen einbezieht. Auf diese Weise trägt die Bundeswehr als aktiver Nutzer der Transportkapazitäten dazu bei, die Verlegefähigkeit schweren Großgeräts langfristig zu sichern und die Interoperabilität im multinationalen Kontext weiter zu erhöhen.

Deutschland erfüllt somit seine NATO-Verpflichtungen als zentrale Drehscheibe für militärische Verlegungen und hat die unter dem NATO New Force Model geforderten Fähigkeiten belastbar nachgewiesen. Um die militärischen Transportkapazitäten in Europa weiter zu stärken, gilt es, verbleibende Herausforderungen gezielt anzugehen. Erstens muss der Ausbau wesentlicher Güterverkehrskorridore mit der Vereinheitlichung der Spurweiten über die Ländergrenzen hinweg einhergehen. Zusätzlich müssen leistungsfähigere Spurwechsel-/Reloading-Lösungen mit kürzeren Umschlagzeiten und planbaren Zeitfenstern erarbeitet werden, bis eine ganzheitliche Durchgängigkeit des Schienennetzes für den Güterverkehr geschaffen ist. Zweitens muss die unterstützende Infrastruktur für Munitions- und Betriebsstofftransporte an die steigenden Kapazitäten zur Verlegung militärischer Großgeräte angeglichen werden. Drittens sind modulare, schnell umrüstbare Konfigurationen für Verwundeten- und Gefallenentransporte zu standardisieren, sodass im Bedarfsfall Zugkonstellationen ohne signifikante Zeitverluste umgestellt werden können.

Abb. 6 Auf einen Blick: Die technische Dimension



Strategischer Ausbau des Schienennetzes

Deutschland treibt die Angliederung nationaler Güterverkehrsnetze an das europäische Schienennetz weiter voran und baut insbesondere die zentralen Nord-Süd- und West-Ost-Achsen resilient aus, um großvolumige Truppenbewegungen entlang dieser Schlüsselrouten zu vereinfachen.



Steigerung nationaler Transportkapazitäten

Über Zukäufe durch die DB Cargo erhält Deutschland 400 neue, leistungsstärkere Zweikraftloks, um die Anzahl an Truppentransporten im Ernstfall drastisch erhöhen zu können. Darüber hinaus bestehen jetzt schon ausreichende Bestände an Flachwägen, um alle Fahrzeugklassen einer Panzerdivision unmittelbar per Bahn verlegen zu können.



Zunehmender Bedarf an Unterstützungssystemen

Um sicherzustellen, dass beschafftes Gerät im Einklang mit vorhandenen Transportkapazitäten steht, werden bahnrelevante Kriterien systematisch in Beschaffungsprozesse der Bundeswehr integriert. Des weiteren muss die Verfügbarkeit von Unterstützungssystemen zum Spurwechsel und zur Verladung von Munition, Treibstoff oder Verwundeten an die gesteigerten Kapazitäten angepasst werden.

Gesellschaftliche Dimension

Die gesellschaftliche Dimension militärischer Schienenlogistik wird zunehmend sichtbar. Truppenverlegungen auf der Schiene durch Deutschland rücken stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit. Übungsserien wie Steadfast Defender 2024 und Quadriga 2025 führen diese Bewegungen regelmäßig vor Augen und tragen dazu bei, dass die Bevölkerung die Notwendigkeit von Abschreckung und Bündnisverteidigung besser nachvollzieht. Die kontinuierliche Übungspraxis und die sichtbaren Truppenverlegungen schaffen Verständnis dafür, dass militärische Mobilität ein zentraler Bestandteil strategischer Sicherheit und Abschreckung ist. Gleichzeitig erhöhen diese Vorhaben im besten Fall die gesellschaftliche Akzeptanz für priorisierte Infrastrukturmaßnahmen und Transportkapazitäten. Diese Erkenntnis konnte eine PwC-Studie zur Wahrnehmung der aktuellen Sicherheitslage in der deutschen Gesellschaft zeigen: 51 Prozent der Befragten befürworten regelmäßige Übungen zu den Verlegungen von Truppen und Material nach Osteuropa.[12] Zugleich wächst das Bewusstsein dafür, dass der Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzes im Sinne der Sicherheitsvorsorge zeitweise Einschränkungen und Wartezeiten im Personenverkehr mit sich bringen können, die im gesamtgesellschaftlichen Interesse akzeptiert werden müssen. Darüber hinaus stärkt die Modernisierungen für militärische Mobilität

[12] PwC Deutschland und Strategy&, Die aktuelle Sicherheitslage aus Sicht der deutschen Bevölkerung (2025)

(höhere Achslasten, Elektrifizierung, Signalisierung) zugleich Güterverkehr und Klimaziele. Diese positiven Sekundäreffekte unterstützen daher, auch wenn die Einsatzfähigkeit im Vordergrund steht, die Modernisierungsvorhaben der allgemeinen Schieneninfrastruktur und somit die geplante Verkehrswende.

Infolgedessen entstehen Spannungen zwischen militärischen Prioritäten und zivilem Bahnverkehr. Durch etablierte rechtliche Grundlagen und abgestimmte Priorisierungslogiken werden diese Konflikte jedoch abgefedert: Nationale und internationale Austauschformate stellen sicher, dass Vorfahrt und Kapazitäten für militärische Transporte frühzeitig erkannt, abgestimmt und im regulären Netzbetrieb berücksichtigt werden. Gleichzeitig steigt mit der Sichtbarkeit auch das Risiko von Widerstand oder gezielten Störungen entlang der Verlegekorridore. Hybride Bedrohungsszenarien wie Sabotage oder Spionage erfordern eine enge Abstimmung zwischen Polizei, militärischen Dienststellen und Bahnunternehmen. Diese Verwundbarkeit wird durch Brandanschläge auf neuralgische Punkte oder durch gezielten Kabeldiebstahl offenbart[13]. Aktuell verfügen die DB Cargo und die Bundespolizei nicht über ausreichende Mittel, um die rund 40.000 Kilometer Schienennetz in Deutschland überwachen zu können. Abhilfe kann hier möglicherweise der erweiterte Einsatz von modernen Überwachungssystemen zumindest an den kritischsten Infrastrukturpunkten schaffen.

Abb. 7 Auf einen Blick: Die gesellschaftliche Dimension



Steigende Akzeptanz durch vermehrte Präsenz

Mit dem vermehrten Auftreten von militärischen Verlegungen im Bundesgebiet im Zuge von Übungsserien im osteuropäischen Raum wächst bereits jetzt die Akzeptanz der Zivilbevölkerung für solche groß angelegten Truppentransporte. Zudem steigt das Bewusstsein für die Instandhaltung des Schienennetzes im Sinne der nationalen Sicherheitsvorsorge.



Transparenz ohne Sicherheitsrisiken

Auch wenn der Großteil der Bevölkerung die Wichtigkeit militärischer Logistik zunehmend anerkennt, muss sichergestellt werden, dass eine öffentlichkeitswirksame Kommunikation erfolgt und die Bevölkerung so wenig wie möglich eingeschränkt wird, ohne gleichzeitig das Risiko für hybride Kriegsführung wie Sabotage oder Spionage zu erhöhen.

[13] Tagesschau, EU will Infrastruktur besser schützen – Sabotage bei der Deutschen Bahn (2025)

Rechtliche Dimensionen

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für militärische Truppenverlegungen in Deutschland sind an unterschiedliche juristisch definierte Zustände gebunden (Abbildung 8). Maßgeblich ist dabei die Differenzierung, wann und in welchem Umfang militärische Transporte gegenüber dem zivilen Verkehr, priorisiert werden können.

Abb. 8 Auf einen Blick: Die rechtlichen Rahmenbedingungen



Quelle: Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) (2016) https://bmvg.de

Friedenszeiten – Vorbereitung ohne Vorzugsrechte

Im Friedensfall unterliegen militärische Transporte grundsätzlich dem regulären Verkehrs- und Eisenbahnrecht. Gleichwohl sieht die StrKrVerkLeistV bereits für den Friedensfall einen gesetzlich verankerten Vorrangmechanismus vor: Das BMVg kann Verkehrsleistungen der öffentlichen Eisenbahnen und weiterer Verkehrsträger für die Streitkräfte mit Vorrang anfordern, sofern das Bundesministerium für Verkehr seine Zustimmung erteilt. Dieses Instrument wird in der Praxis seit mehreren Jahren aktiv genutzt und ist fester Bestandteil der Verlegeplanung der Bundeswehr. Ergänzend erfolgen Truppenverlegungen für Übungen und Manöver auf Grundlage vertraglicher Vereinbarungen und Abstimmung zwischen Bundeswehr und DB Cargo.

Gleichwohl ist dieser Vorrangmechanismus in Friedenszeiten kein Automatismus: Er setzt eine ministerielle Abstimmung zwischen BMVg und BMV voraus und kommt nicht flächendeckend, sondern anlassbezogen im Rahmen konkreter Verlegeplanungen zur Anwendung. Die zugrundeliegenden Rechtsnormen (VerkSiG, StrKrVerkLeistV sowie die zugehörigen Verwaltungsvorschriften) dienen in dieser Lage somit primär der Vorsorge und gezielten Einzelanforderung, nicht einer generellen, dauerhaften Priorisierung militärischer Transporte gegenüber dem zivilen Verkehr.



Spannungsfall – Übergangszustand ohne Antwort auf hybride Bedrohungen

Zwischen Friedens- und Verteidigungsfall kennt das Grundgesetz mit dem Spannungsfall einen eigenständigen rechtlichen Zustand (Art. 80a GG).[14] Dieser ist jedoch nicht als dauerhaft tragfähiger Zwischenzustand konzipiert, sondern kann primär als „formaler Vorabend“ gesehen werden, also einem Zeitraum unmittelbar vor Ausrufen des Verteidigungsfalls. Er dient dazu, einzelne gesetzgeberische Maßnahmen zu beschleunigen und vorbereitende Sicherstellungsgesetze früher in Anwendung zu bringen, wenn ein Angriff auf deutsches Bundesgebiet unmittelbar bevorsteht. Ab Feststellung des Spannungsfalls entfällt das Zustimmungserfordernis des Verkehrsministeriums und das BMVg kann Verkehrsleistungen fortan eigenständig und unmittelbar mit Vorrang anfordern. Die StrKrVerkLeistV bietet damit ein abgestuftes Instrumentarium, das bereits im Frieden mit ministerieller Abstimmung greift und im Spannungsfall eine direkte, beschleunigte Priorisierung ohne zusätzliche Genehmigungsschritte ermöglicht.

Doch die gegenwärtige sicherheitspolitische Lage in Europa ist zunehmend durch hybride Bedrohungen geprägt, etwa Sabotageakte gegen kritische Infrastruktur, Cyberangriffe oder gezielte Desinformations-kampagnen. Für diesen Zustand unterhalb der „Schwelle des Krieges“ existiert bislang keine eigenständige juristische Grundlage, die eine systematische Priorisierung militärischer Transporte bereits vor Feststellung des Verteidigungsfalls erlauben würde. Rechtlich bleibt der Spannungsfall auf seine Rolle als Übergangsinstrument beschränkt und bildet die heutige sicherheitspolitische Realität nur unzureichend ab.

Während der Vorrangmechanismus der StrKrVerkLeistV bereits im Frieden greift, bleibt die Frage offen, inwieweit er für Szenarien hybrider Bedrohungen unterhalb klar definierter Eskalationsstufen hinreichend skalierbar und schnell genug aktivierbar ist. Die strukturelle Herausforderung liegt somit weniger im Fehlen rechtlicher Instrumente als vielmehr in deren operativer Skalierbarkeit und Reaktionsgeschwindigkeit bei ambigen Bedrohungslagen. Eine zentrale Herausforderung für den Gesetzgeber besteht daher darin, diese Bedrohungslage rechtlich zu erfassen und in bestehende Rahmenwerke zu integrieren. Nur so können klare Zuständigkeiten, Handlungskompetenzen und Befugnisse für zivile Sicherheitsbehörden und die Streitkräfte geschaffen werden, um auch vor Ausrufen des Verteidigungsfalls handlungsfähig zu bleiben.

[14] Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG), Art. 80a Abs. 1 (2025)

Auf multilateraler Ebene sorgen unterschiedliche Standpunkte in der Ausarbeitung einer EU-Kapazitätsverordnung im Schienenverkehr noch für erhebliche Abstimmungsbedarfe in der Vorbereitung auf hybride Bedrohungen. Während Deutschland militärische Übungen als Bereichsausnahme in die EU-Kapazitätsverordnung mit aufnehmen will und Unterstützung vom EU-Rat erhält, stellen sich das Europäische Parlament und die EU-Kommission aktuell weiter gegen dieses Vorhaben.

Verteidigungsfall – Aktivierung bestehender Sicherstellungsgesetze

Der Verteidigungsfall ist im Grundgesetz eindeutig geregelt. Nach Artikel 115a GG stellt der Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates fest, dass das Bundesgebiet mit Waffengewalt angegriffen wird oder ein solcher Angriff unmittelbar droht. Die Artikel 115a bis 115l GG schaffen den verfassungsrechtlichen Rahmen, innerhalb dessen weitreichende staatliche Eingriffe zulässig werden. Das Grundgesetz selbst verleiht jedoch keinen unmittelbaren Transportvorrang, sondern öffnet den Rechtsraum für die Anwendung spezieller Sicherstellungsgesetze.[15]

Die Priorisierung militärischer Transporte im Verteidigungsfall ergibt sich aus der Aktivierung und Anwendung bereits bestehender Regelwerke – insbesondere des Verkehrssicherstellungsgesetzes (VerkSiG). Dieses stellt die zentrale gesetzliche Grundlage dar, um Verkehrsleistungen für Zwecke der Verteidigung sicherzustellen. Es ermöglicht dem Staat der Eisenbahn Leistungspflichten (§10 VerkSiG) aufzuerlegen und somit Transportkapazitäten verbindlich zu reservieren, umzuleiten oder gegenüber zivilem Verkehr zu priorisieren.

Das VerkSiG wird durch die StrKrVerkLeistV konkretisiert.[16] Entgegen einer verbreiteten Annahme beschränkt sich ihr Anwendungsbereich nicht auf den Schienenverkehr, sondern umfasst alle Verkehrsleistungen öffentlicher Verkehrsträger, einschließlich des Straßentransports. Sie ist das operative Instrument, mit dem der militärische Vorrang praktisch umgesetzt wird, etwa durch die verpflichtende Bereitstellung von Trassen, Zügen, Rangier- und Umschlagleistungen, aber auch durch die Anforderung von Straßentransportkapazitäten. Ergänzende Verwaltungsvorschriften regeln Zuständigkeiten, Verfahren und Meldewege.

[15] Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG), Art. 80a Abs. 1 (2025)
[16] Verkehrssicherstellungsgesetz (VerkSiG) (2024)

Handlungsempfehlungen

Gerade vor dem Hintergrund der erhöhten Bedrohungslage in Europa und geopolitischen Sicherheitsarchitektur gilt es, die Zeitenwende konsequent auf die Schienenlogistik zu übertragen. Deutschland hat in der militärischen Schienenlogistik eine starke Ausgangsposition: Es erfüllt seine NATO-Verpflichtungen, verfügt über tragfähige rechtliche Rahmenbedingungen und überzeugt durch eine gut abgestimmte Zusammenarbeit der relevanten Stakeholder. Während es national noch Ansatzpunkte zur Optimierung gibt, liegen die wesentlichen Herausforderungen derzeit jedoch in der multinationalen Kooperation der EU- und NATO-Staaten. Gerade als logistische Drehscheibe Europas hat Deutschland hier die größte Hebelwirkung, um Integration, Standardisierung und Verlässlichkeit voranzutreiben. Vor diesem Hintergrund wurden folgende Handlungsempfehlungen (Abbildung 9) für die internationale Zusammenarbeit erarbeitet:

Abb. 9 Handlungsempfehlungen für eine verbesserte Leistungsfähigkeit in der Schienenlogistik

1	Im Krisenfall braucht es klar definierte Zuständigkeiten zwischen EU und NATO, mit eindeutiger Kompetenzabstimmung zur Reduktion von Doppelstrukturen und zur Sicherung der Reaktionsfähigkeit. Die Abstimmung vor dem Eintreten eines Krisenfalls ist entscheidend.
2	Für eine zentrale, verbesserte Bewegungssteuerung braucht es die konsequente Nutzung von NATO-Kommandostrukturen (z. B. JSEC/AMCC) mit verbindlicher Anbindung nationaler Führungsstellen zur Vermeidung von unkoordinierten Truppenverlegungen einzelner NATO-Staaten.
3	Ausreichende Flachwagen- und Infrastrukturkapazitäten lassen sich verlässlich nur sichern, wenn B2G-Vertragsbeziehungen verschlankt und in interoperable, multinationale Kooperationsmodelle überführt werden.
4	Der multinationale Datenaustausch muss weiter vorangetrieben werden in den bestehenden Formaten wie LOGFAS – ohne verlässliche Echtzeitlagebilder und durchgängiges End-to-End-Monitoring über Grenzen hinweg gibt es keine planbare Drehscheibenfunktion.

Damit internationale Truppenverlegungen künftig noch verlässlicher umgesetzt werden können, muss die bestehende positive nationale Ausgangslage Deutschlands in multinationale Verpflichtung übersetzt werden. Die in Abbildung 9 beschriebenen Maßnahmen bilden dafür den konkreten Rahmen: Sie schaffen Klarheit, Verbindlichkeit, Effizienz und digitale Sichtbarkeit. Wenn es gelingt, diese Hebel gemeinsam mit NATO- und EU-Partnern umzusetzen, werden nationale Fortschritte zu einem messbaren europäischen Reaktions- und Mobilitätsvorteil – und damit zu einem konkreten Beitrag zur Verteidigungs- und Abschreckungsfähigkeit unseres Bündnisses.



Ihre Ansprechpersonen



Frank Dürrbeck
Partner
Tel.: +49 151 23843082
frank.duerrbeck@pwc.com



Anna Lena Hohmann
Senior Manager
Tel.: +49 170 1785061
anna.lena.hohmann@pwc.com

Über uns

Unsere Mandanten stehen tagtäglich vor vielfältigen Aufgaben, möchten neue Ideen umsetzen und suchen unseren Rat. Sie erwarten, dass wir sie ganzheitlich betreuen und praxisorientierte Lösungen mit größtmöglichem Nutzen entwickeln. Deshalb setzen wir für jeden Mandanten, ob Global Player, Familienunternehmen oder kommunaler Träger, unser gesamtes Potenzial ein: Erfahrung, Branchenkenntnis, Fachwissen, Qualitätsanspruch, Innovationskraft und die Ressourcen unseres Expert:innennetzwerks in 136 Ländern. Besonders wichtig ist uns die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Mandanten, denn je besser wir sie kennen und verstehen, umso gezielter können wir sie unterstützen.

PwC Deutschland. Mehr als 15.000 engagierte Menschen an 20 Standorten. Rund 3,27 Mrd. Euro Gesamtleistung. Führende Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft in Deutschland.

Autoren



Linus Wittenburg
Senior Associate
Tel.: +49 171 5246921
linus.wittenburg@pwc.com



Justus Johannes Blum
Associate
Tel.: +49 160 95341672
justus.johannes.blum@pwc.com



Karl-Oskar von Sandrart
Associate
Tel.: +49 151 50983322
karl-oskar.von.sandrart@pwc.com

© August 2026 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Alle Rechte vorbehalten.
„PwC“ bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die eine Mitgliedsgesellschaft der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) ist. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.

www.pwc.de