

Warum die Verlagerung von Transporten auf die Schiene nicht schneller vorankommt

2 EISERNER VORHANG FÜR E-LOKS NACH POLEN UND TSCHECHIEN



Von den 24 Grenzübergängen im Schienennetz nach Tschechien und Polen sind nur drei elektrifiziert. E-Loks werden systematisch ausgebremst.

PROBLEM

Durch Umwege oder Lokwechsel vor der Grenze wird der Gütertransport auf der Schiene preislich unattraktiv, die Güter werden grenzüberschreitend per Lkw transportiert.

LÖSUNG

Grenzübergänge elektrifizieren.



4 VERALTETES KUPPLUNGSSYSTEM

Die Güterwaggons werden nahezu weltweit automatisiert aneinander gekuppelt, nur in Europa noch wie vor 100 Jahren per Handarbeit.

PROBLEM

Die Zusammenstellung von Güterzügen ist in Europa zeitaufwändig und teuer.

LÖSUNG

Die EU muss die flächendeckende Umrüstung aller Güterwaggons auf die Digitale Automatische Kuppelung (DAK) bis 2030 vorschreiben und fördern.

1 ZWEITHÖCHSTE STROM- STEUER IN EUROPA



In Europa zahlen Güterbahnen nur in Österreich (1,5 Cent pro Kilowattstunde) eine höhere Stromsteuer als in Deutschland (1,14 Cent).

PROBLEM

Deutschland ist Vize-Europameister bei der steuerlichen Belastung der Güterbahnen.

LÖSUNG

Entlastung der Güterbahnen bei der Stromsteuer.

3 LANGE GÜTERZÜGE KÖNNEN NETZ KAUM NUTZEN



Lange Güterzüge sind langsam und können ohne zusätzliche Überholgleise nicht überholt werden. Derartige Gleise gibt es in Deutschland zu wenige.

PROBLEM

Auf 90 Prozent des Netzes in Deutschland können Güterzüge ihre Längenvorteile und damit ihre Preisvorteile gegenüber dem Lkw nicht voll ausschöpfen.

LÖSUNG

Das gesamte Schienennetz für 740-Meter-Güterzüge (EU-Standard) ertüchtigen.



5 GEWERBEGEBIETE OHNE GLEIS- ANSCHLUSS

Jedes Gewerbegebiet bekommt mit Steuergeld einen Straßenanschluss. Gleisanschlüsse gibt es nur mit finanzieller Beteiligung der Unternehmen.

PROBLEM

Gleisanschlüsse werden häufig gar nicht erst gebaut.

LÖSUNG

Neue, aufkommensstarke Gewerbegebiete dürfen nur mit Gleisanschluss genehmigt werden.



LKW PROFITIEREN VON MAUTLÜCKE

Lkw fahren jenseits der Bundesfernstraßen mautfrei. Güterbahnen zahlen auch auf Nebenstrecken Maut.

PROBLEM

Güterbahnen sind im Wettbewerb mit dem Lkw finanziell benachteiligt.

LÖSUNG

Lkw-Maut auf allen Straßenkategorien einführen.

KAUF-PRÄMIEN FÜR LKW



Zuschüsse zahlt der Staat für neue E-Lkw und Gas-Lkw, nicht für Güterzug-Lokomotiven. Diese Lkw sind zudem komplett von der Maut befreit.

PROBLEM

In Kombination mit weiteren Ermäßigungen für alternativ angetriebene Lkw gerät die energieeffizientere Güterbahn preislich zunehmend ins Hintertreffen.

LÖSUNG

Keine Kaufprämien und Mautbefreiungen für Lkw.

FEHLENDES DIGITALES EINSTIEGSPORTAL FÜR NEUKUNDEN



Schiengüterverkehr ist für Neukunden komplizierter als der Lkw. Ein Branchen-Portal, das die Angebote der Firmen bündelt, gibt es nicht.

PROBLEM

Insbesondere kleinere Unternehmen werden abgeschreckt oder finden ohne Hintergrundwissen kein passendes Angebot.

LÖSUNG

Die Branche sollte schnellstens eine unternehmensübergreifende digitale Plattform für Einsteiger auf den Weg bringen.

DIESEL-SUBVENTION



Wer Diesel statt Benzin tankt, zahlt 19 Cent weniger Steuern. Anders als beim Pkw gibt es beim Lkw keine Korrektur über Kfz-Steuersätze.

PROBLEM

Güterbahnen, die ihre Transportleistung zu 93 Prozent elektrisch erbringen, kämpfen preislich gegen einen subventionierten Dieselantrieb auf der Straße.

LÖSUNG

Abschaffung des Dieselsteuerprivilegs.



FEHLENDE KOSTENWAHRHEIT

Umwelt- und Unfallschäden gehen großteils nicht in die Preise ein. Lkw verursachen mehr als doppelt so hohe externe Kosten wie Güterbahnen.

PROBLEM

Der Straßengüterverkehr verursacht in Deutschland jährlich 28,7 Mrd. Euro Folgeschäden, der Schienengüterverkehr 2,6 Mrd. Euro.

LÖSUNG

Verursachergerechte Zuordnung der tatsächlich anfallenden Kosten im Gütertransport für alle Verkehrsträger.

