

Güter auf die Schiene!

Forderungen an den Bund für mehr
Klimaschutz im Güterverkehr

2021–2025



VORWORT

In Deutschland werden immer mehr Güter über immer weitere Strecken transportiert. Allein in den vergangenen 20 Jahren ist die Verkehrsleistung dadurch um **40 Prozent** gewachsen.

Die Güterbahnen konnten im selben Zeitraum sogar um mehr als **70 Prozent** zulegen. Heute wird hierzulande knapp ein Fünftel des Warenverkehrs von den Bahnen bewältigt.

Der Schienengüterverkehr ist aber nicht nur leistungsfähig, er schafft auch eine Reihe von Vorteilen für uns alle:



Der Transport auf der Schiene schützt das Klima und die Umwelt: Ein Güterzug **ersetzt 52 Lkw** und verursacht **80 Prozent weniger CO₂** als der Straßengüterverkehr.



Der Schienengüterverkehr ist schon elektrisch: Mehr als **90 Prozent** der Transportleistung wird **elektrisch** erbracht.



Güterzüge sind sicher: Im Vergleich zum Lkw ist das Risiko eines Gefahrgutunfalls über **40-mal geringer**.

Doch das Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Nachbarländer wie die Schweiz und Österreich zeigen, dass mit einer ambitionierten Politik deutlich mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann.

Ein **Marktanteil von 30 Prozent** bis zum Jahr 2030 und eine Verdreifachung des Kombinierten Verkehrs ist in Deutschland machbar – wenn die verkehrspolitischen Weichen richtig gestellt werden.

Wie das geht, zeigen wir mit den folgenden konkreten Handlungsempfehlungen für die neue Legislaturperiode.

Armin Riedl

Sprecher Netzwerk Kombiniertes Verkehr

Diese Forderungen haben die Mitglieder des **Netzwerks Kombiniertes Verkehr der Allianz pro Schiene** gemeinsam erarbeitet. Im Netzwerk engagieren sich mehr als 80 Expertinnen und Experten für eine ambitionierte Verkehrspolitik und mehr Güter auf der Schiene.

www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/



1 INFRASTRUKTUR AUSBAUEN

TOP-FORDERUNG

Elektrifizierung vorantreiben



61% des Bundesschienenetzes sind derzeit elektrifiziert. In den vergangenen zehn Jahren kamen jährlich nur 65 km neue Oberleitung hinzu. Um das 70%-Ziel der Bundesregierung noch zu erreichen, müssen bis 2025 jährlich rund 570 km ausgerüstet werden. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes ist auch danach ein hohes Elektrifizierungstempo erforderlich. Von 57 grenzüberschreitenden Strecken sind lediglich 27 elektrifiziert.

Der Bund sollte...

75% des Schienennetzes einschließlich der Grenzübergänge und Umleitungsstrecken bis zum Jahr 2030 elektrifizieren.

TOP-FORDERUNG

Lange Güterzüge ermöglichen



Mit längeren Zügen werden die Güterbahnen effizienter und wettbewerbsfähiger. Die notwendigen Infrastrukturertüchtigungen, wie das Versetzen von Signalen und das Verlängern von Überhol- und Rangiergleisen, sind mit vergleichsweise geringem Aufwand realisierbar. Mit der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) ist bis 2030 eine Technologie für 1.500 m lange Züge verfügbar.

Der Bund sollte...

das 740-m-Netz für längere Güterzüge bis 2025 umsetzen und Pilotkorridore für 1.500-m-Züge bis 2030 ertüchtigen.

TOP-FORDERUNG

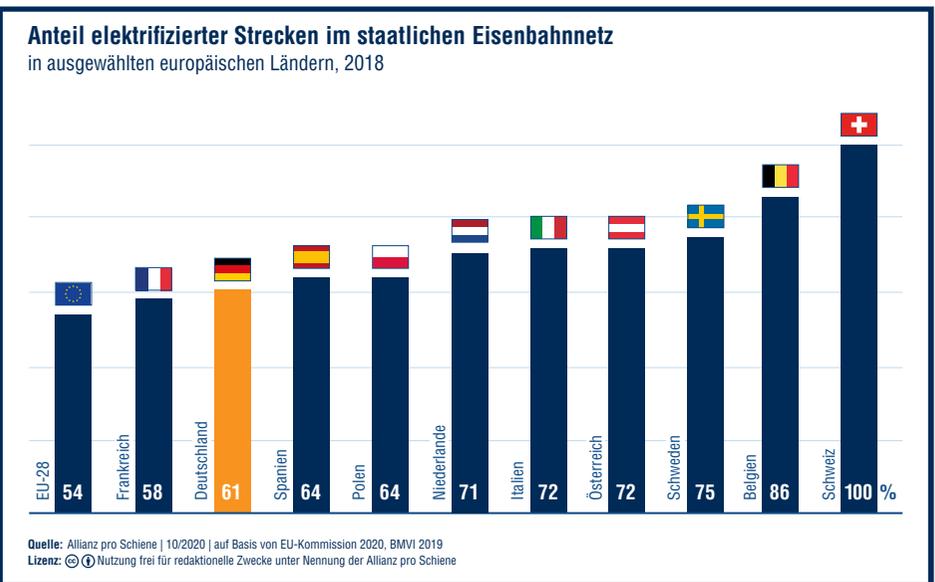
Gleisanschlüsse schaffen



Jedes Gewerbegebiet erhält mit Steuergeld einen Straßenanschluss. Einen Gleisanschluss müssen verladende Unternehmen dagegen zur Hälfte selbst zahlen und sich für zehn Jahre rechtlich verpflichten.

Der Bund sollte...

im Planungsrecht verankern, dass neue aufkommensstarke Industrie- und Logistikstandorte nur mit Gleisanschluss genehmigt werden dürfen.



1 INFRASTRUKTUR AUSBAUEN

Nichtbundeseigene Schieneninfra- struktur fördern



Nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungs-
gesetz (SGFFG) stellt der Bund jährlich lediglich 25
Millionen Euro für Investitionen in die nichtbundeseigene
Schieneninfrastruktur zur Verfügung. Das Antrag-
verfahren birgt für die Unternehmen Realisierungs-
hemmnisse wie vorgegebene Fristen, Bürgschafts-
anforderungen und Vorhalteverpflichtungen.

Der Bund sollte...

**die Förderung für Schienenwege nichtbundeseigener
Eisenbahnen (SGFFG) marktgerecht ausgestalten und
die Mittel mindestens verdoppeln.**

Planungsrecht vereinfachen



Obwohl die Verkehrsverlagerung auf den klima-
schonenden Schienengüterverkehr politisch gewollt ist,
werden Investoren beim Bau von Umschlagbahnhöfen
mit immer komplizierteren Planungsrechtsvorgaben
(u.a. Wasser- und Bodenbehandlung, Straßen- und
Schienenanschlüsse) konfrontiert.

Der Bund sollte...

**die Vorgaben des Planungsrechts für den Aus- und
Neubau von Umschlagbahnhöfen ohne Absenkung
von Umweltstandards vereinfachen und die Umsetzung
beschleunigen.**

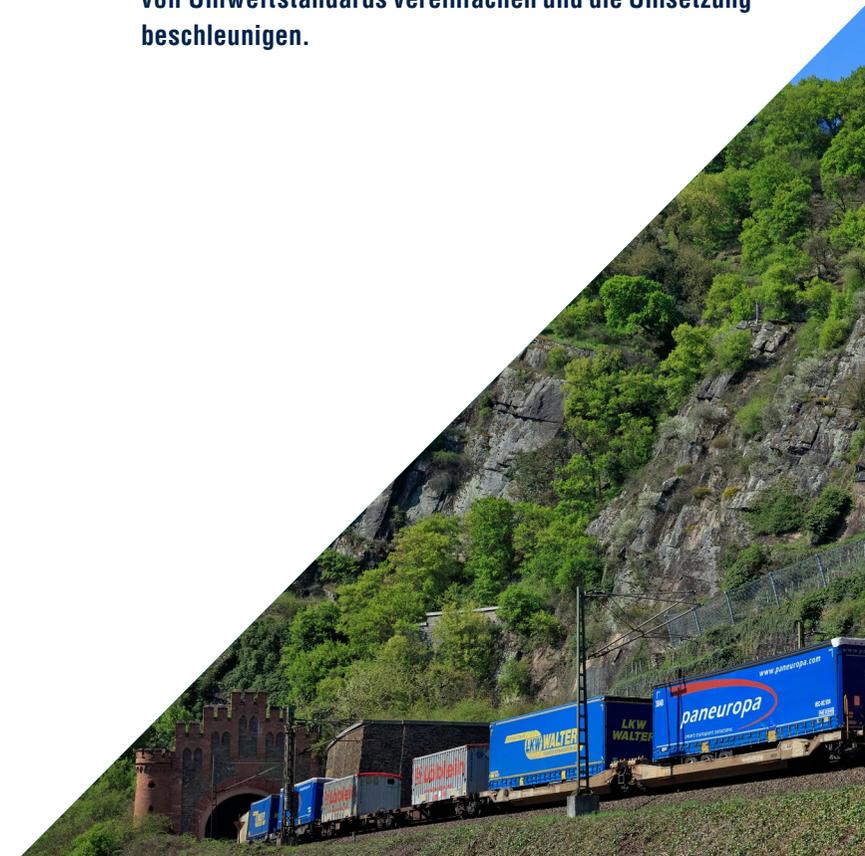
Eisenbahntunnel ausbauen



Lkw-Sattelanhänger mit vier Metern Höhe sind
europaweit Standard, können in Deutschland
aber noch immer nicht auf allen Strecken im
Kombinierten Verkehr transportiert werden. Der be-
grenzende Faktor ist das zu kleine Profil einiger
Eisenbahntunnel auf wichtigen Strecken (u.a. Au-Siegen,
Hagen-Siegen-Gießen).

Der Bund sollte...

**die Eisenbahntunnel für den Transport aller Lkw-
Sattelanhänger auf der Schiene ausbauen.**



1 INFRASTRUKTUR AUSBAUEN

Städtische Schieneninfrastruktur ertüchtigen



Viele städtische Flächen für den Schienengüterverkehr werden überbaut oder anderweitig genutzt. Immer weitere Anfahrtswege per Lkw in die Stadtzentren, Staus und Umweltbelastungen sind die Folge.

Der Bund sollte...

städtische Flächen für den Schienengüterverkehr und die städtische Schieneninfrastruktur mit Cityportalen für den Umschlag zum urbanen Straßengüterverkehr ertüchtigen und fördern.

Tank- und Ladeinfrastruktur errichten



Wenn Infrastrukturen für alternative Lkw-Antriebe im Umfeld von Umschlagbahnhöfen errichtet werden, tragen sie zur Verknüpfung der Verkehrsträger bei, ermöglichen eine durchgehend elektrische Transportkette und leisten einen Beitrag für weniger Lkw-Fernverkehr.

Der Bund sollte...

Lade-, Tank- und Oberleitungsinfrastruktur für Batterie-, Wasserstoff- und Oberleitungs-Hybrid-Lkw an Umschlagbahnhöfen errichten.

Innovative Hubs bauen



Mit dem Mega-Hub Lehrte hat 2020 der erste Schiene-Schiene-Umschlagbahnhof den Betrieb aufgenommen. Solche innovativen Hubs steigern die Leistungsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs und ermöglichen neue Logistikkonzepte. Mit der angestrebten Verkehrsverlagerung und dem Wachstum des Schienengüterverkehrs steigt auch der Bedarf nach zusätzlichen Anlagen wie Abstell- und Rangiergleisen.

Der Bund sollte...

Pilotvorhaben für innovative Hubs und Umschlagbahnhöfe zur Erschließung der Fläche und suburbaner Räume fördern und Investitionen in Anlagen des Schienengüterverkehrs finanzieren.



2 WETTBEWERB FAIR GESTALTEN

TOP-FORDERUNG

Trassenpreise fördern



Bis zum Jahr 2023 fördert der Bund einen Teil der Schienenmaut. Diese Förderung wird coronabedingt bis Ende 2021 auf 98 Prozent angehoben. Den klimaschonenden, aber kostenintensiven Einzelwagenverkehr entlastet der Bund durch eine separate Förderung. Beide Instrumente unterstützen Güterbahnen und Verloader bei der Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

Der Bund sollte...

Die Trassenpreisförderung nach 2023 mit einem erhöhten Fördersatz fortsetzen; die Anlagenpreisförderung ausweiten, auf jährlich 100 Millionen Euro erhöhen und nichtbundeigene Infrastrukturen einbeziehen.

TOP-FORDERUNG

Umsteigerprämie gewähren



Der Kombinierte Verkehr mit der Schiene bietet Vorteile beim Klimaschutz und entlastet die Straßen. Doch viele Unternehmen scheuen den Umstieg auf die Schiene, weil sie ihre Logistik kostenintensiv anpassen müssten.

Der Bund sollte...

eine Umsteiger- und Nutzerprämie für den Kombinierten Verkehr mit der Schiene gewähren.

TOP-FORDERUNG

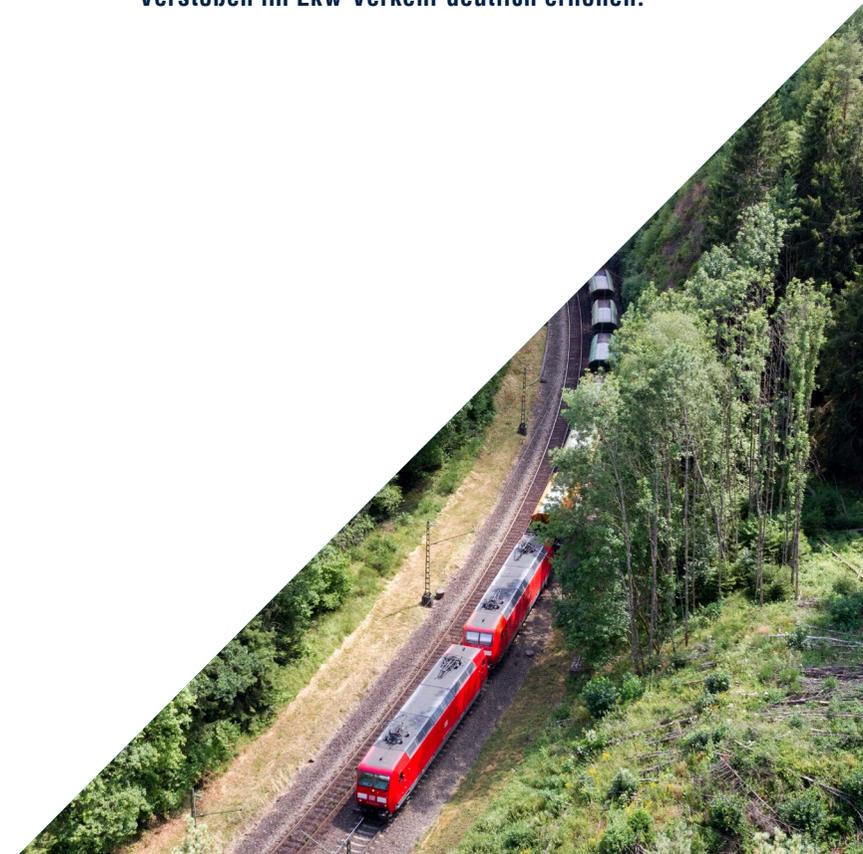
Lkw-Kontrollen intensivieren



Derzeit stehen dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) nur etwa 250 Mitarbeitende für Lkw-Kontrollen in ganz Deutschland zur Verfügung. Die geringe Kontrolldichte und nicht abschreckende Bußgelder schaffen Anreize für systematische Verstöße und verzerren den Wettbewerb im Güterverkehr.

Der Bund sollte...

geltendes Recht mit mehr Personalstellen im Straßenkontrolldienst durchsetzen und Bußgelder bei Verstößen im Lkw-Verkehr deutlich erhöhen.



2 WETTBEWERB FAIR GESTALTEN

Steuern und Abgaben reduzieren



Während Diesel steuerlich subventioniert wird, erhebt Deutschland europaweit einen der höchsten Steuersätze für Bahnstrom. Gleichzeitig werden die Bahnen als einziger Verkehrsträger mit der EEG-Umlage belastet und sind zu 100 % kostenpflichtig in den Emissionshandel einbezogen.

Der Bund sollte...

die Bahnen von der Stromsteuer und der EEG-Umlage für elektrisch betriebene Züge befreien.

Aus- und Weiterbildung fördern



Der Bund fördert die Aus- und Weiterbildung in Unternehmen des Straßengüterverkehrs mit jährlich 100 Millionen Euro. Unternehmen der Binnenschifffahrt werden mit 5,3 Millionen Euro pro Jahr unterstützt. Die Güterbahnen erhalten dagegen keine Fördermittel für die Aus- und Weiterbildung ihrer Beschäftigten.

Der Bund sollte...

Fördermittel zur Aus- und Weiterbildung auch für Unternehmen des Schienengüterverkehrs bereitstellen.

Maut ausweiten



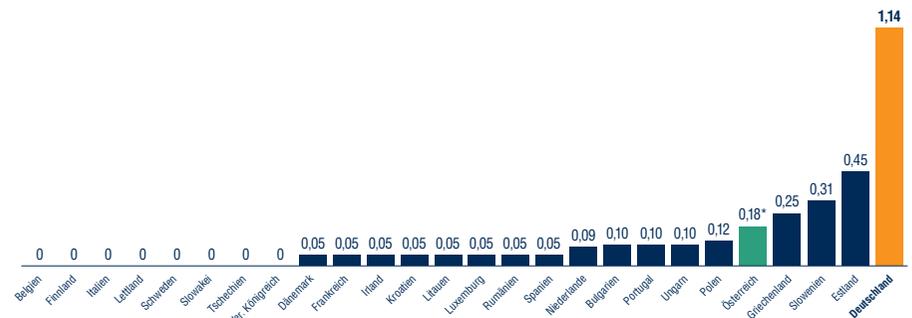
Während die Güterbahnen auf 100 % des Streckennetzes eine kilometerabhängige Schienenmaut (Trassenpreis) entrichten, zahlen Lkw erst ab 7,5 Tonnen und auf weniger als 10 % des Straßennetzes eine Maut.

Der Bund sollte...

die Lkw-Maut auf alle Straßen ausweiten und Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen einbeziehen.

Höchste Stromsteuer in Europa

Steuer für Eisenbahn-Fahrstrom in Cent pro Kilowattstunde, 2021



Quelle: Allianz pro Schiene | 08/2021 | mit Material von Europäische Kommission, Statistisches Bundesamt, BMWi
Lizenz: ©  Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

*Von Eisenbahnunternehmen selbst erzeugter Fahrstrom aus erneuerbaren Energieträgern steuerfrei

3 INNOVATIONEN FÖRDERN

TOP-FORDERUNG

Digitale Automatische Kupplung einführen



Bis zum Jahr 2030 sollen alle Güterzug-Loks und 450.000 Güterwagen in Europa mit der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) ausgerüstet sein. Die Umrüstung soll 2023 beginnen und wird – verteilt über die siebenjährige Migrationsphase – europaweit mehr als acht Milliarden Euro kosten. Diese Herkulesaufgabe können die Bahnen und Wagenhalter finanziell nicht allein schultern.

Der Bund sollte...

die Markteinführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) mit einer Umrüstungsförderung unterstützen.

TOP-FORDERUNG

On-Board-Units fördern



Das Bundesschiennetz soll bis zum Jahr 2035 digitalisiert sein. Dafür werden digitale Stellwerke gebaut und die Strecken mit der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS ausgerüstet. Die angestrebte Kapazitätssteigerung kann aber nur erreicht werden, wenn parallel auch die Loks mit ETCS On-Board-Units ausgerüstet werden.

Der Bund sollte...

die Ausrüstung von Lokomotiven mit On-Board Units für das europäische Zugsicherungssystem ETCS fördern.

TOP-FORDERUNG

Innovationsprogramm finanzieren



Mit dem Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr unterstützt der Bund die Erprobung und Markteinführung von neuen Technologien bei den Güterbahnen. Derzeit sind für diese wichtige Innovationsförderung lediglich 30 Millionen Euro pro Jahr im Bundeshaushalt vorgesehen.

Der Bund sollte...

das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr mit jährlich 100 Millionen Euro finanzieren.



4 VERLÄSSLICHE RAHMENBEDINGUNGEN SCHAFFEN

TOP-FORDERUNG

Gleiche Bedingungen in Europa schaffen



Derzeit gelten in den EU-Ländern unterschiedliche Regelungen für den Kombinierten Verkehr, z.B. für das zulässige Lkw-Gewicht und die erlaubte Streckenlänge im Vor- und Nachlauf zur Schiene. Dadurch kann die Beförderung einer Ladeinheit, die im Entsendungsland regelkonform war, im Empfängerland illegal sein.

Der Bund sollte...

sich dafür einsetzen, dass die Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr auf EU-Ebene harmonisiert werden.

TOP-FORDERUNG

Lkw-Maße und -Gewichte beibehalten



Riesen-Lkw verbilligen den Straßengüterverkehr und führen so zur Verkehrsverlagerung von der Schiene zurück auf die Straße. Einige übergroße Lkw sind auch nicht kompatibel zu den gängigen Eisenbahnwagen und können nicht auf die Schiene verladen werden.

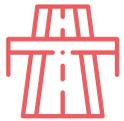
Der Bund sollte...

die Stabilität der Lkw-Maße und -Gewichte langfristig sicherstellen und keine Lang-Lkw-Fahrten erlauben.



4 VERLÄSSLICHE RAHMENBEDINGUNGEN SCHAFFEN

Kombinierten Verkehr mautbefreien



In Deutschland sind Lkw mit Erdgasantrieb von der Maut befreit. Obwohl die Fahrzeuge gegenüber Diesel-Lkw kaum CO₂ einsparen und im Fernverkehr als Konkurrenz zu den klimaschonenden Güterbahnen eingesetzt werden, gilt die Befreiung noch bis Ende 2023. Anders in der Schweiz: Dort wird die Lkw-Maut nur für Fahrten von und zum Umschlagbahnhof zurückerstattet.

Der Bund sollte...

Lkw nur im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs von der Maut befreien.

Lkw verladbar machen



Weniger als 10% der Lkw-Sattelanhänger in Deutschland verfügen über eine spezielle Ausrüstung für den Kombinierten Verkehr und können per Kran auf die Schiene verladen werden.

Der Bund sollte...

sich für eine EU-weit obligatorische KV-Fähigkeit von neuen Sattelaufliegern ab 2025 einsetzen.

Förderung entbürokratisieren



Mit der Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs will der Bund Anreize für Energieeinsparungen schaffen. Doch das bürokratische Bewilligungsverfahren mit den umfangreichen Maßnahmennachweisen ist für viele Unternehmen nicht handhabbar.

Der Bund sollte...

die Energieeffizienzförderung des elektrischen Eisenbahnverkehrs marktgerecht ausgestalten, Zuwendungsvoraussetzungen reduzieren und die Mittelausstattung erhöhen.



IMPRESSUM

Herausgeber:

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin

T +49 30 246 25 99-0
www.allianz-pro-schiene.de



Redaktion:

Martin Roggermann

Gestaltung:

Cliff Nußbaum, Dennis Junghans

V.I.S.D.P.:

Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz pro Schiene e. V.

Stand:

September 2021

BILDNACHWEISE

Seite 1:
mauritus images / Harald Schön
Seite 2:
Federico Paoletti / Lokomotion
Seite 4:
Deutsche Bahn AG / Georg Wagner
Seite 5:
Benedikt Altschuh
Seite 6:
Deutsche Bahn AG / Kai Michael Neuhold
Seite 8:
Deutsche Bahn AG / Oliver Lang
Seite 9:
Captrain
Seite 10:
Deutsche Bahn AG / Michael Rauhe