

## Übersicht Zahl des Tages

500.000 Liter - Diesel können die Güterbahnen täglich mit dem Einsatz ihrer Dual-Mode-Lokomotiven einsparen.....	4
191.000.000 Tonnen CO <sub>2</sub> - Erwartete "Klimalücke" im Verkehrssektor bis 2030 .....	7
160 Kilometer - Umweg, den ein Güterzug während der Vollsperrung Hamburg-Berlin 2025 zurücklegen soll.....	10
60 Flaschen - Bierflaschen, die im Kasten sein müssten, sollte der Handel den Preis wegen der Lkw-Maut tatsächlich um 50 Cent erhöhen .....	13
45.000.000.000 Euro - Für 2024 bis 2027 versprochene zusätzliche Investitionsmittel in die Schiene.....	16
2.200.000.000 Euro - Zusätzliche Finanzmittel durch Ausweitung der Maut auf alle Straßen .....	19
4 Gleise - Anzahl der 740-Meter-Gleise, die DB Netz 2023 in Betrieb nimmt .....	21
1,23 Prozent - Geplante Erweiterung des DB-Schienennetzes bis 2030 .....	24
14 Prozent - Leistung in Einzelwagensystemen im Schienengüterverkehr .....	26
20,2 Prozent - Marktanteil der Schiene im Güterverkehr 2021.....	29
20 Prozent - Steigerung der Kapazität einer zweigleisigen Bahnstrecke, wenn ein drittes Gleis hinzukommt.....	32
45 Jahre - Kann es bis zu 45 Jahre dauern, um eine bestehende Bahnstrecke zu elektrifizieren?.....	35
6.000.000.000 Euro - Jährlich nötige Mittel für den Schienenwegeausbau, um die Projektliste aus dem Bedarfsplan Schiene bis 2046 umzusetzen .....	38
28 Prozent – Im Jahr 2023 befürchteter Stromanteil an den Gesamtkosten im Schienengüterverkehr .....	40
6 Prozent - Steigerung der Beschäftigtenzahlen gegenüber dem Vorjahr bei den GÜTERBAHNEN.....	42
1.880.000.000 Euro - Differenz der Ausgaben der Ampelregierung 2023 in Bundesfernstraßen und den Neu- und Ausbau der Schienenwege.....	45
2,4 Prozent - Umsatzrendite der Güterbahnen (allerdings ohne DB Cargo).....	48
0 (Null) - Effizienzsteigerung für die Bundesnetzagentur durch das Eisenbahnregulierungsgesetz .....	50
210 000 000 000 Tonnenkilometer - 25 % Marktanteil bis 2030 für den SGV in Tonnenkilometer .....	53

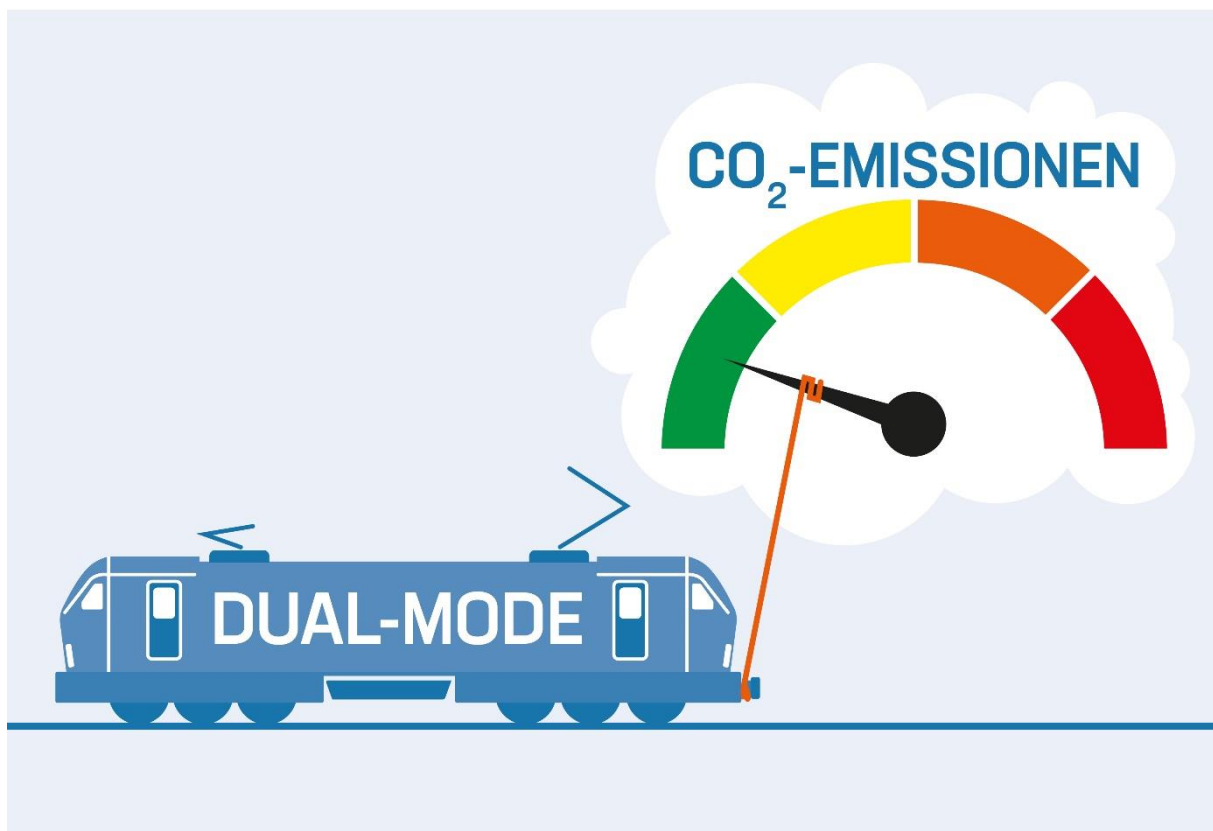
644.000 Tonnen CO <sub>2</sub> - Potenzial der Emissionseinsparung bei Verschiebung des Marktanteils auf die Schiene um einen Prozentpunkt.....	56
4 Promille - Empfohlene maximale Steigung für neu gebaute Schienenstrecken .....	59
71 Prozent - Anteil der Lkw-Transporte mit Trailern in Deutschland .....	61
2 - Verdopplung der Bahnstromkosten im Jahr 2021 .....	63
115.000 Menschen - Beschäftigungswirkung der Eisenbahnunternehmen, die nicht zur DB gehören.....	65
1 000 000 000 Euro – Subventionierung von Gas-LKW durch Mautbefreiung.....	67
67 Prozent - Zustimmung zum Schienenausbau als Priorität für den neuen Verkehrsminister .....	69
10 000 000 Tonnen CO <sub>2</sub> - Mittelfristige jährliche Einsparung von CO <sub>2</sub> bei konsequenter Verkehrsverlagerung .....	71
2,5 Prozent - Durchschnittlicher Trassenpreisanstieg.....	73
839 000 000 Euro - Betrag nicht ausgegebener Mittel für den Schienenwegeausbau ...	75
532 - Anzahl Kleiner und Mittlerer Maßnahmen bis maximal 5 Millionen Euro .....	77
7 - Faktor, um den der Lkw mehr Treibhausgasemissionen als der Güterzug produziert.	79
55 Euro - Preis für eine Tonne CO <sub>2</sub> ab 2025.....	81
4,2 Kilometer - Neue Gleise in Deutschland im Jahr 2021 .....	83
57 Prozent - Marktanteil der nicht zur DB gehörenden Güterbahnen .....	85
57,7 Prozent - Anteil der DB Netz am Gewinn des gesamten DB-Konzerns .....	87
5 Prozent - Kranbarkeit von Sattelaufliegern.....	89
30,3 Prozent - Geschätzter Transportkostenanteil an einem Produkt .....	91
6 Prozent - Anteil mautpflichtiger Straßen für Diesel-Lkw .....	93
18,4 Cent - Dieselsubvention pro Liter .....	95
7 - Zusätzliche Elektrifizierungsvorhaben des Bundes für die Güterbahnen .....	97
2 000 000 000 Euro - Bundesmittel für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes ab 2023.....	99
740 Meter - Normalzuglänge .....	101
63 Prozent - Zustimmung für die Priorisierung der Schiene.....	103
5 Kilometer - Schrumpfung des Schienennetzes.....	105
152.000 Tonnen CO <sub>2</sub> - Täglicher Treibhausgasausstoß des Straßengüterverkehrs.....	106
72 Prozent - Marktanteil der Straße im Güterverkehr .....	107
35 Prozent - NEE-Marktanteilsziel des SGV bis 2035.....	108



## 500.000 Liter - Diesel können die Güterbahnen täglich mit dem Einsatz ihrer Dual-Mode-Lokomotiven einsparen

12. Dezember 2023

**500.000 Liter Diesel**  
können die Güterbahnen  
täglich mit dem Einsatz ihrer  
Dual-Mode-Lokomotiven  
einsparen



Die Erfahrungen innovationsfreundlicher Güterbahnen zeigen: werden ihre Schienentransporte mit Dual-Mode-Lokomotiven anstelle herkömmlicher Diesellokomotiven erbracht, können sie jeden Tag rund 500.000 Liter Diesel einsparen – das entspricht dem Tagesverbrauch von rund 2.500 schweren Lkw. Allein durch diesen Antriebswechsel werden pro Jahr 1,32 Millionen Kilogramm CO<sub>2</sub> nicht in die Atmosphäre geblasen. Trotz Krisen haben die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen in den

vergangenen Jahren investiert und 281 Dual-Mode-Lokomotiven gekauft, was rund 7 Prozent der Flotte in Deutschland ausmacht. Weil Bund und DB mit der Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes entgegen langjähriger Versprechungen überhaupt nicht vorankommen, sind die Dual-Mode-Beideskönner zu einem unentbehrlichen Bestandteil der Flotten und Klimaschutzinstrument geworden.

Eine Dual-Mode- bzw. Zweikraftlokomotive vereint zwei vollwertige Lokomotiven in einem Fahrzeug, weil sie zwei voneinander getrennte Energieversorgungssysteme besitzt. Die Radsätze der Lokomotive werden durch Elektromotoren angetrieben. Auf Strecken mit Oberleitung bleibt der Dieselmotor aus, während über den Stromabnehmer die Energie ins Fahrzeug gelangt. Gleichzeitig kann beim Bremsen über sog. Rekuperation zurückgewonnene Energie in die Oberleitung zurückgespeist werden. Auf Abschnitten ohne Oberleitung erzeugt der leistungsstarke Dieselmotor über einen Generator den benötigten Fahrstrom. Mit der Dual-Mode-Lokomotivtechnologie können erstmalig viele Fahrten von reinen Dieselloks unter der Oberleitung vermieden werden, weil die Eisenbahnunternehmen bisher eine Diesellok für die gesamte Fahrstrecke einsetzen mussten, sobald auf nur einem kleinen Teilstück der Strecke keine Oberleitung vorhanden war. So können die auf nur 61 Prozent der deutschen Schienenstrecken vorhandenen Oberleitungen auch bei der unerklärlicherweise weiter stagnierenden Elektrifizierung des Netzes maximal genutzt werden. Vereinfacht gesagt: Im Güterverkehr ersetzen Dual Mode-Loks reine Dieselloks. Damit sparen die Transportunternehmen aufgrund des besseren Wirkungsgrades von Elektro- gegenüber Dieselmotoren Energiekosten und verbessern gleichzeitig die Klimabilanz. Pro Liter nicht verbranntem Diesel entstehen 2,65 Kilogramm weniger CO<sub>2</sub>, die "Vorkette" aus Förderung, Verarbeitung, Transport des Kraftstoffs noch gar nicht mitgerechnet.

Neu an den europaweit erstmals 2019 von der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) und kurze Zeit später von European Loc Pool und dem Unternehmen ITL und dann immer mehr Güterbahnen im Betrieb eingesetzten Dual-Mode-Lokomotiven war, dass auch abseits der Oberleitung eine hohe Leistung zur Verfügung steht. Der Zug kann also mit voller Güterzug-Geschwindigkeit weiterfahren und schont dadurch auch die Kapazität im Schienennetz. Zum jetzigen Zeitpunkt sind Dual-Mode-Loks folglich die energieeffizienteste Alternative im Schienengüterverkehr zum Dieselantrieb und ermöglichen auch zuvor nicht machbare Transporte auf der Schiene.

Es ist zwar denkbar, dass der Dieselmotor perspektivisch durch einen großen Energiespeicher ersetzt werden kann, die weitere Notwendigkeit zur Elektrifizierung der Strecken ersetzt das jedoch nicht. Reiner Stromantrieb mit Oberleitungen wird auch in Zukunft günstiger und energieeffizienter und damit deutlich umweltfreundlicher sein, nicht zuletzt auch, weil Dual-Mode-Loks wegen der doppelten Energieversorgung teurer sind als rein elektrisch angetriebene Loks.

Exkurs:

Warum können Batterien im Güterfernverkehr anders als bei Nahverkehrszügen den Diesel als zweites Energiesystem neben der Oberleitung – noch – nicht ersetzen? Ein voll besetzter „Bombardier Talent 3“ im Nahverkehr wiegt unter 150 Tonnen, das entspricht weniger als zwei vollen Güterwagen. Ein Schwerlast-Güterzug mit einer Länge von rund 600 Meter fährt mit 47 Wagen, was 4.230 Tonnen Gesamtgewicht und entsprechend höherer Energiebedarf bedeuten kann. Mit der Batterie eines „Bombardier Talent 3“ fährt der Schwerlastzug nur 13 Kilometer weit. Oder anders: Bei Berücksichtigung von Wirkungsgraden wöge ein Lithium-Polymer-Akku, der einen 8.000 Liter-Dieseltank ersetzen könnte, etwa 172 Tonnen. Abgesehen von der Größe wäre auch das Zusatzgewicht gegenüber einer üblichen Elektrolok mit rund 90 Tonnen Gesamtgewicht nicht mehr unterzubringen. Je 22,5 Tonnen Lokgewicht würde z. B. eine weitere Achse fällig.

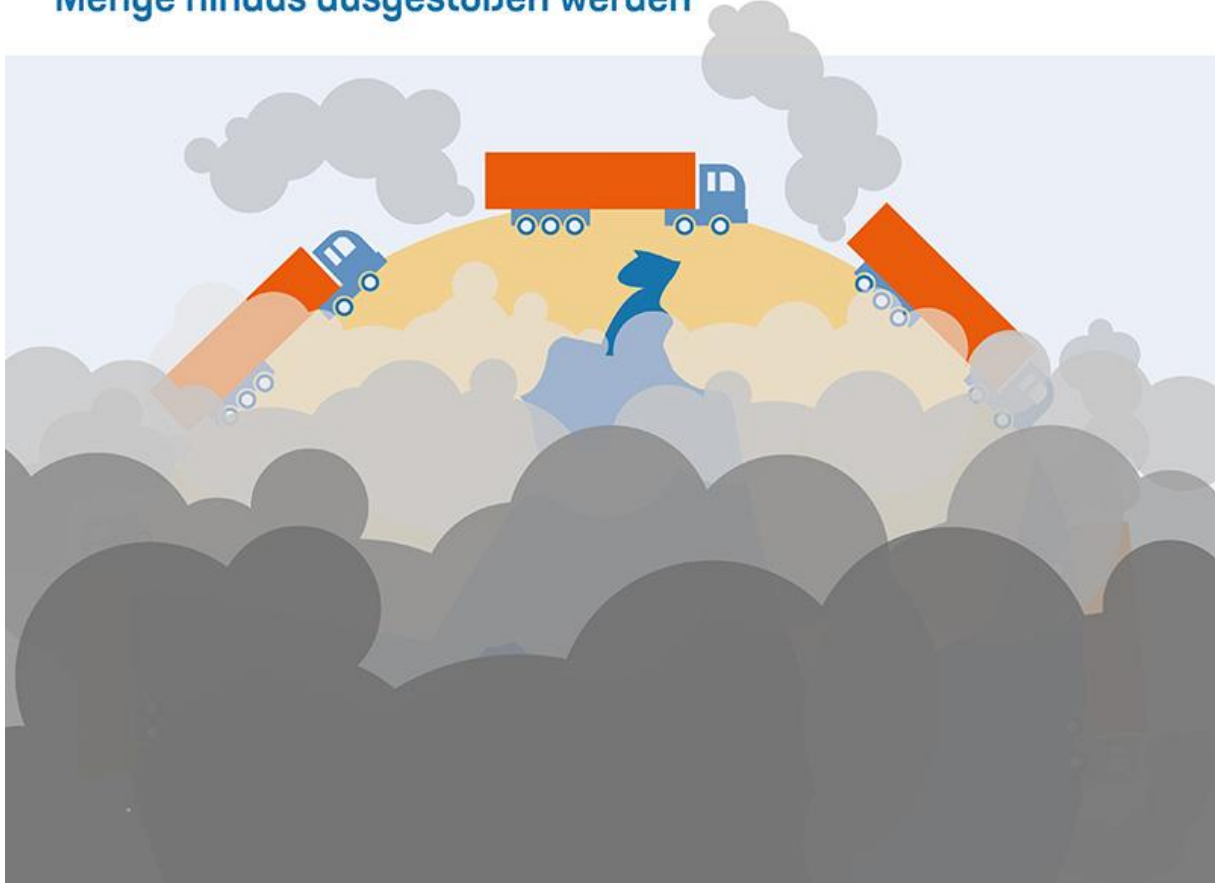
Umso wichtiger ist es, dass die Bundesregierung sich an die Ziele des eigenen Koalitionsvertrages hält und das Schienennetz bis 2030 zu 75 Prozent mit Oberleitungen ausstattet. Heute sind lediglich 61 Prozent elektrifiziert. Zwar werden bereits heute über 90 Prozent aller Verkehrsleistungen auf der Schiene elektrisch erbracht, trotzdem schlagen die sogenannten „Elektrifizierungslücken“ (Strecken ohne Oberleitung) auf die Klimabilanz, auch weil sie zu „Umwegfahrten“ und der Nutzung heute schon hoch belasteter Strecken führen. Da aber DB Netz und Bund mit der Elektrifizierung nicht schnell genug voranschreiten, gibt es Dual-Mode-Loks, die das Problem lösen. Beim Einsatz dieser modernen Loks sind die GÜTERBAHNEN-Unternehmen seit Jahren Schrittmacher. Die teuren Anschaffungen können sich die vom Staat dabei nicht gestützten GÜTERBAHNEN-Unternehmen leisten, weil sie stetig wachsen und finanziell stabil sind.

## 191.000.000 Tonnen CO<sub>2</sub> - Erwartete "Klimalücke" im Verkehrssektor bis 2030

29. November 2023

# 191 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>

könnten allein im Verkehrssektor bis 2030 über die gesetzlich erlaubte Menge hinaus ausgestoßen werden



Das noch von der Großen Koalition beschlossene Klimaschutzgesetz (KSG) schreibt vor, dass im Jahr 2030 aus dem Verkehrssektor (ohne Luft- und Seeverkehr) nicht mehr als 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente in die Atmosphäre gelangen dürfen. 2022 waren es noch 147,9 statt der erlaubten 139 Millionen Tonnen. Die gesetzliche Vorgabe droht deutlich verfehlt zu werden: Der Expertenrat der Bundesregierung für Klimafragen hat errechnet, dass bis dahin kumuliert 191 Millionen Tonnen verkehrsbedingter

Treibhausgase in der Umwelt angereichert werden, weil die bisher vorgesehenen Reduktionsmaßnahmen nicht ausreichen.

Im KSG ist geregelt, welche Mengen an Treibhausgasemissionen jeder einzelne Sektor in Deutschland (Landwirtschaft, Gebäude, Verkehr usw.) in jedem Jahr bis 2030 ausstoßen darf und dass in Deutschland im Jahr 2045 netto keine weiteren Treibhausgase mehr die Erwärmung treiben sollen. Der Verkehr wird seit vielen Jahren etwas verharmlosend als „Sorgenkind“ des Klimaschutzes bezeichnet, weil die Emissionen steigen, statt zu sinken. Der Straßenverkehr ist für rund 97 Prozent der verkehrsbedingten Gesamtemissionen verantwortlich, der Güterverkehr insgesamt für etwa 30 Prozent – mit steigender Tendenz. Die Bundesregierung ist gesetzlich verpflichtet, Maßnahmen im Rahmen eines Sofortprogramms für eben jene Sektoren vorzulegen, die ihre Jahresziele verfehlen (vgl. KSG § 8 Abs. 1). Die bisher vom BMDV vorgelegten Maßnahmen reichen bei weitem nicht aus, um die Klimaschutzziele bis 2030 zu erreichen und den Verkehr bis 2045 zu einem klimaneutralen Sektor mit der Schiene als Rückgrat umzubauen. Zu dieser Bewertung kommen jedes Jahr sowohl der Expertenrat für Klimafragen als auch das Umweltbundesamt (UBA) in voneinander unabhängigen Stellungnahmen. Beide Institutionen prognostizieren zwar unterschiedlich große „Minderungslücken“ bis 2030, doch selbst bei der Bewertung des „regierungsfreundlichsten“ BMDV-Gutachtens, das die Behörde zur Bilanzierung der eigenen Maßnahmen jedes Jahr in Auftrag gibt, ist die Minderungslücke etwa so groß wie das 1,4-fache der gesamten im Jahr 2030 noch zulässigen verkehrsbedingten Emissionen (Expertenrat für Klimafragen 2023). Expertenrat und UBA urteilen identisch: das BMDV überschätzt die Minderungswirkung seiner Maßnahmen.

Neben dem Gebäudebereich gefährdet der Verkehr die Erreichung der Emissionsminderungsziele Deutschlands insgesamt. Auch diese sind nicht beliebig, sondern völkerrechtlich verbindlich im Vertrag von Paris und der daraus abgeleiteten Verteilung auf die EU-Mitgliedstaaten festgehalten. Überschreitet Deutschland seine Höchstgrenzen, müsste es anderen EU-Ländern Emissionserlaubnisse abkaufen. Verkäufer könnten Staaten sein, die ihre Ziele übererfüllen. Trotz der negativen Prognose hat der Koalitionsausschuss der Ampel im März 2023 beschlossen, die sektorspezifische Betrachtung zu lockern. Überschreitungen im Verkehr könnten mit Übererfüllungen in anderen Sektoren verrechnet werden. Die entsprechende Novelle des KSG wird aktuell verhandelt und soll noch in diesem Jahr verabschiedet werden. Der Entwurf wird von Expert:innen und Verbänden scharf kritisiert, denn, so die Befürchtung, die faktische Aufhebung der Sektorziele werde dazu führen, dass man sich im BMDV auf die Reduktionsbemühungen der anderen Ressorts verlässt. Dabei ist es sehr unrealistisch, dass im vorgeschlagenen "sektorübergreifenden Weg" einer der anderen Sektoren die Ziele des Verkehrssektors nebenbei miterfüllen wird.

Gleichzeitig sind die Spielräume da: Im Sofortprogramm der Bundesregierung für den Verkehrssektor befinden sich unter den fünf Maßnahmen mit größter Minderungswirkung laut Expertenrat gleich zwei Maßnahmenbündel des Güterverkehrs, darunter auch die „Stärkung des Schienengüterverkehrs“. Dahinter verbirgt sich u. a. die Fortführung der



Trassenpreisförderung. Bereits im Voraus des KTF-Urteils wurde geplant, diese bis 2027 abzuschmelzen – das hätte fatale Auswirkungen auf die politischen Verlagerungsziele. Andere vorgeschlagene Maßnahmen, wie beispielsweise „Ausbau und Kapazitätsverbesserungen Schienennetz“ kommen viel zu langsam voran. Die Bundesregierung muss nun – auch in Zeiten der Finanzierungs Krise – den Weg zum Erreichen der Verkehrswende ebnen und die zugrundeliegende Chance nutzen, den Schienenverkehr durch einen Investitionshochlauf zu stärken.

Kurzfristig gilt: Mit dem Abbau von Subventionen, die bislang den Klimaschutz konterkarieren und der Umschichtung dieser Mittel hin zu klimafreundlichen Verkehrs- und Transportalternativen können Beträge in Milliardenhöhe generiert werden. Die Aufnahme von Krediten, um Zukunftsinvestitionen wie die Dekarbonisierung des Transports zu erreichen, ist außerdem vertretbar.

## 160 Kilometer - Umweg, den ein Güterzug während der Vollsperrung Hamburg-Berlin 2025 zurücklegen soll

24. Oktober 2023

# 160 Kilometer Umweg

soll ein Güterzug während der Vollsperrung Hamburg-Berlin 2025 zurücklegen



Es wäre wohl eine mediale Sensation und würde etliche Demonstrationen auf den Plan rufen, wenn die Autobahn GmbH des Bundes bekanntgeben würde, die Autobahn zwischen den zwei größten deutschen Städten über Monate vollständig zu sperren. Doch genau dies soll für eine so genannte Generalsanierung 2025 auf der Schienenstrecke zwischen Berlin und Hamburg, sowie bis Ende 2030 auf 39 weiteren Korridoren in Deutschland geschehen. Streckensperrungen haben für Lkw und Güterzug eine sehr

unterschiedliche Bedeutung: Durch das dichte Streckennetz haben Lkw in den meisten Fällen einen deutlich kürzeren Umweg zu bewältigen als die Kolleg:innen im Güterzug. Während der Generalsanierung der Strecke Hamburg-Berlin, die von der DB Netz AG für das zweite Halbjahr 2025 geplant wird, sollen die Güterzüge aus Hamburg nach Berlin, Polen, Tschechien und weiter in Richtung Südosteuropa über Uelzen, Lehrte bei Hannover und Magdeburg umgeleitet werden. Mehraufwand gegenüber dem 267 Kilometer langen regulären Laufweg über Wittenberge: 160 Kilometer und – sofern es keine weiteren Störungen gibt – drei Stunden Fahrzeit extra. Bis zu 300 Kilometer Umweg sind auf anderen Strecken während der Generalsanierung möglich.

Für Lkw blieb es in den vergangenen Jahren auf der 237 Kilometer langen A 24 vom Horner Kreisel in Hamburg bis zum Autobahndreieck Berliner Ring bei – im doppelten Wortsinn – kurzen Vollsperrungen. Im Juni 2023 wurde beispielsweise an der Anschlussstelle zwischen Wittenburg und Zarrentin für rund sieben Stunden eine Vollsperrung eingerichtet. Die Umfahrung bedeutete sechs zusätzliche Kilometer abseits der Autobahn. Eine Vollsperrung über die gesamte Strecke von Hamburg nach Berlin findet auf der Straße nicht statt. Doch für den Güterzug würde auch eine punktuelle Vollsperrung den gleichen riesigen Umweg bedeuten, während Lkw bei einer hypothetischen Komplet-Sperrung der A 24 nicht wie der Güterzug eine völlig andere Richtung einschlagen müssten, sondern auf parallel liegende Autobahnen oder Landstraßen ausweichen könnten.

Die Generalsanierung ist unterstützenswert. Dennoch: Der zeitliche und finanzielle Mehraufwand, den Güterbahnen in den Jahren der Generalsanierung werden tragen müssen, wird enorm sein und das Image des Schienengüterverkehrs bei seinen Kunden dürfte leiden. Gleichzeitig tragen die Eisenbahnunternehmen keinerlei Verantwortung für die desaströse Situation im Netz. Sie sollten nicht die Zeche dafür zahlen, dass DB Netz und Bund bis 2030 ihre selbst eingestandenen Versäumnisse nachholen wollen. Der Ausgleich der so genannten Betriebserschwerniskosten (Umwegbedingte Mehrkosten für Lok, Personal, Energie, Wagenmiete) oder womöglich sogar an den Straßengüterverkehr verlorene Verkehre wären ein probates Gegenmittel, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene während der Generalsanierung zu erhalten – das ist auch im Sinne der politischen Wachstumsziele für die Schiene. Im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) könnte durch eine Ergänzung geregelt werden, dass Betriebserschwerniskosten im Zuge der Generalsanierung durch den Infrastrukturbetreiber und Bauherren DB Netz zu übernehmen und durch den Bund zu finanzieren sind. Dies wurde jedoch vom Verkehrsministerium in einer ersten Reaktion abgelehnt mit der Begründung, dass es solche Zahlungen im Straßenverkehr auch nicht gäbe. Allerdings lassen sich die bevorstehende Extremsituation für die Schienen-Unternehmen kaum mit den minimalinvasiven Sperrungen im dichten Netz des Straßenverkehrs vergleichen.

Ein ausgereiftes Umleiterkonzept liegt für die Strecke Hamburg-Berlin bisher nicht vor. Passende Rechtsgrundlagen für die Verteilung knapper Kapazität existieren ebenfalls nicht. Eine gute Vorleistung wäre die laufende Wiederherstellung des zweiten Gleises zwischen Stendal und Uelzen sowie die Elektrifizierung des dritten Gleises zwischen

Berlin und Stendal. Weder das eine noch das andere soll jedoch nach Aussagen der DB Netz beschleunigt und vor die Vollsperrung gezogen werden. Vor allem der nur zweigleisige Abschnitt zwischen Lüneburg und Uelzen dürfte so zu einem Nadelöhr werden. Neben dem regulären Verkehr des Schienengüter- und Personenverkehrs zwischen Hamburg und Hannover werden dann fünf Monate lang auch die umgeleiteten Züge des Schienengüter- und Personenfernverkehrs die Strecke passieren müssen.

**60 Flaschen - Bierflaschen, die im Kasten sein müssten, sollte der Handel den Preis wegen der Lkw-Maut tatsächlich um 50 Cent erhöhen**

28. September 2023

# 60 Flaschen

müssten in einem Kasten Bier sein, wenn der Handel den Preis tatsächlich um 50 Cent erhöht und dies mit der Lkw-Maut begründet.\*



Das Münchner Oktoberfest geht auf die Schlussgerade. Am Ende werden vermutlich wieder mehr als sechs Millionen Liter Bier in annähernd ebenso viele Kehlen geflossen sein. Einige norddeutsche Besucher:innen werden nach einer Pause vielleicht noch einmal nachschmecken wollen und im heimischen Supermarkt eine der Münchner Biermarken suchen. 10 Liter in der 20-Flaschen-Bierkiste gibt es da für den Preis von

einhalb frisch gezapften Maß in München. Transportwirtschaft und Teile des Lebensmittelhandels warnen nun davor, dass zum 01. Dezember die Bierkiste um gleich 50 Cent teurer würde – und zwar nicht nur für Münchner Bier in Hamburg. Schuld sei die von der Bundesregierung geplante Erhöhung der Lkw-Maut. DIE GÜTERBAHNEN hatten bereits Ende 2022 das Schweizer Beratungsunternehmen INFRAS gebeten, eine Verdoppelung der Lkw-Maut auf den Transport einer Flasche Bier von München nach Hamburg herunterzurechnen. Ergebnis: selbst bei dieser unüblich großen Transportentfernung für Bier von über 800 Kilometern steigt der Flaschenpreis nur um 0,8 Cent – für die ganze Kiste um 16 Cent. Um auf einen halben Euro mehr je Kiste zu kommen, müsste die Kiste demzufolge etwa 60 Flaschen beinhalten. Würde das bayerische Helle nur beispielsweise nach Fulda ausgeliefert, würde der plakative Wert für den angeblichen Inflationsbooster Lkw-Maut schon nur noch zu einer 120-Flaschen-Kiste passen. Inflationstreiber dürfte rein rechnerisch also eher eine ungerechtfertigt starke Preiserhöhung unter dem Deckmäntelchen der Mauterhöhung sein.

Aus dem Straßengüterverkehrsgewerbe gibt es Widerstand gegen die Umsetzung der EU-weiten Verpflichtung, die Klimaschäden durch die hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Lkw in die Maut einzubeziehen. Beim Bahnstrom, soweit er noch CO<sub>2</sub>-Emissionen hat, ist das schon seit 2005 der Fall. Mal wird die mit der neuen „CO<sub>2</sub>-Komponente“ der Maut verbundene Kostenerhöhung als Belastung der Lkw-Unternehmen kritisiert, Mal die Endverbraucher:innen als Getroffene bezeichnet. Richtig ist, dass generell die Maut und ihre Erhöhung bei den Endkund:innen landet. Nicht anders als die Posten für Personal, Abschreibung des Fahrzeugs, Energie, Verwaltung und den in der Transportbranche üblichen geringen Gewinn führen auch Steuern oder eben die Maut zu einem Lkw-Transportpreis, der einer Studie für das Bundesverkehrsministerium von 2022 zufolge je nach Transportgut zwischen 0,4 und 55,3 und über alle Güter gemittelt bei 2,1 Prozent liegt. Die Maut selbst ist wiederum nur ein kleiner Teil der Transportkosten. Pro Kilometer eines 40-Tonnen-Lkw sollen die Klimafolgen ab Dezember mit 15,8 Cent angelastet werden. Im Mittel, so die Studie, würde selbst eine noch etwas größere Mauterhöhung – von 20 Cent – pro Lkw-Kilometer nur 0,1 Prozentpunkte Kostensteigerung verursachen, gemessen am Wert des Transportgutes. Übrigens: In einer repräsentativen Umfrage des Instituts Kantar im Auftrag der GÜTERBAHNEN aus dem August 2021 überschätzten die Menschen hierzulande den Anteil der Transportkosten gnadenlos. Im Schnitt wurde er auf 30,3 Prozent geschätzt.

Die Regierung sagt richtigerweise, dass Umweltschäden von den Verursacher:innen und nicht der Allgemeinheit bezahlt werden sollen und die Mauterhöhung außerdem zwei weitere Vorteile hat. Erstmals seit langer Zeit soll das Mehraufkommen wieder zu einem nennenswerten Teil in den zukunftsfähigen Umbau des Verkehrssystems und nicht nur in noch mehr Straßenbau gesteckt werden. 40 Prozent der geschätzten jährlichen Zusatzeinnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Komponente von 6,65 Milliarden Euro sollen in die Modernisierung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur gehen, um der verladenden Wirtschaft bessere Alternativen zum Lkw anzubieten. Diese Verknüpfung von höheren Verlagerungsanreizen durch die Maut und die Mittelverwendung für den Ausbau von Alternativen zum Lkw macht die Schweiz bereits seit 2001 erfolgreich vor. Vor allem dank

des Ausbaus der Schieneninfrastruktur samt der großen Alpentunnel wurde der Schienenanteil im Nord-Süd-Transit des Alpenlandes auf 75 Prozent gesteigert. In Deutschland insgesamt liegt der Schienenanteil im Güterverkehr zurzeit bei 20 Prozent und soll bis 2030 auf 25 Prozent gesteigert werden. Damit das gelingt, müssen die zusätzlichen Mittel auch in Infrastrukturmaßnahmen gehen, die einen Nutzen für den Schienengüterverkehr und die intermodalen Logistikketten gehen, bei denen der größte Teil der Strecken auf der Schiene zurückgelegt wird. Viele Unternehmen der verladenden Wirtschaft suchen anders als früher nach klimafreundlichen und personaleffizienten Transportalternativen zum Lkw. Die Schiene ist eine Option, die indirekt durch die geplante Lkw-Mauterhöhung auch wirtschaftlich attraktiver wird.

Die höhere Maut soll allerdings auch die Attraktivität von klimafreundlich angetriebenen Lkw erhöhen, die beim aktuellen Dieselpreisniveau schlicht keine Chance haben, sich auf dem Markt durchzusetzen – zumal der Straßengüterverkehr zu einem immer größeren Teil von europäischen Unternehmen gefahren wird. Hier hat eine Anlastung der Umweltkosten über die Maut den großen Vorteil, dass alle gleiche Kosten haben – egal, ob der Lkw aus Deutschland, Litauen, Spanien oder Bulgarien kommt.

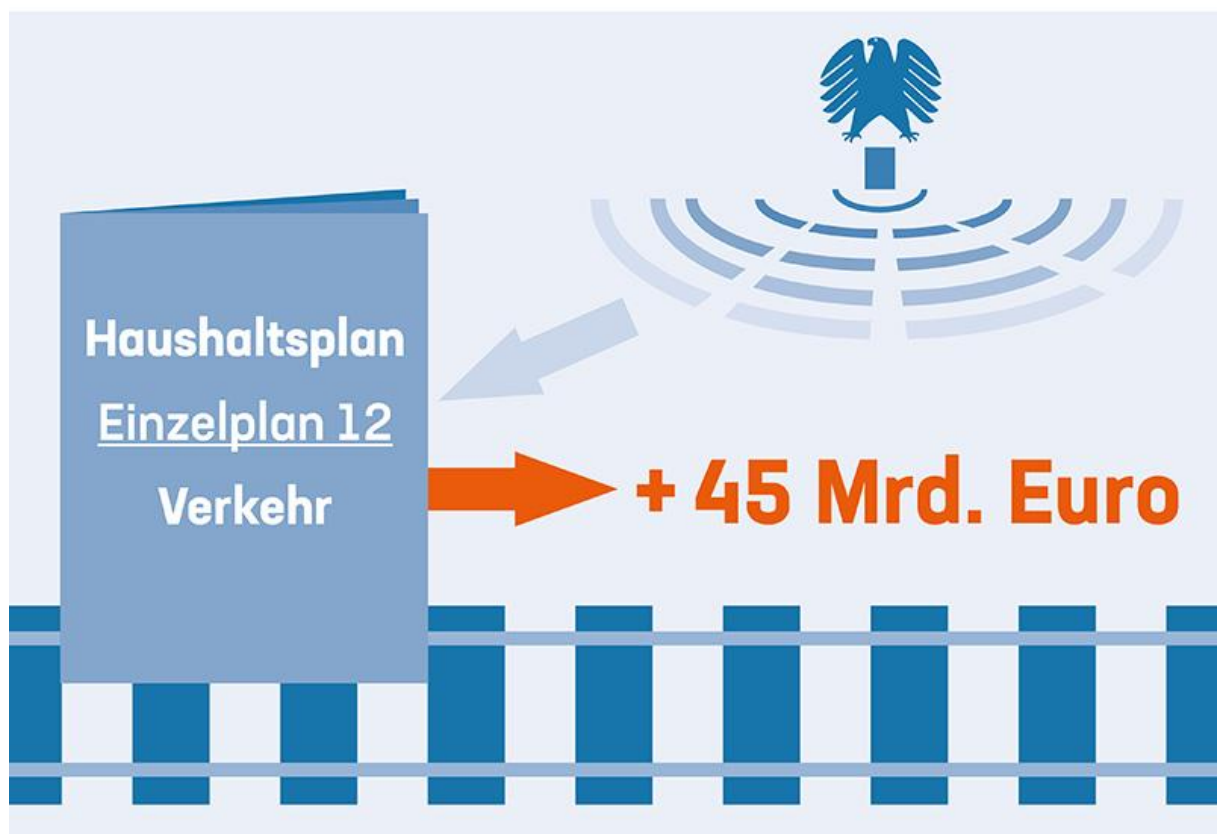
## 45.000.000.000 Euro - Für 2024 bis 2027 versprochene zusätzliche Investitionsmittel in die Schiene

31. August 2023

# 45 Mrd. Euro

## zusätzlich für Investitionen in die Schiene bis 2027

Beschluss des Koalitionsausschusses 03/2023



Die Ampel-Regierung hatte sich Ende März 2023 im Koalitionsausschuss das Ziel gesetzt, bis 2027 45 Milliarden Euro zusätzliche Investitionsmittel für die Schiene zur Verfügung zu stellen. Das ist eine gute Nachricht für Deutschland, wirft allerdings viele Fragen auf, vor allem: Woher kommt das Geld, wofür sollte es verwendet werden – und mittlerweile auch: kommt es überhaupt in der Höhe? Üblicherweise werden sämtliche durch das Verkehrsministerium angemeldete Ausgaben zum Thema Verkehr im



Bundeshaushalt im so genannten Einzelplan 12 Verkehr gelistet, also Gelder für Schienen, Straßen, Radwege usw. in Form von Investitionen, Verwaltungsaufwand und Beihilfen. Am 05. September beginnen die parlamentarischen Beratungen zum Bundeshaushalt 2024. Der gesamte Prozess mit Plenar- und Ausschussberatungen wird sich bis Anfang Dezember hinziehen.

Nur erste Schritte zur Umsetzung des anspruchsvollen Ziels hat die Bundesregierung gemacht. Im klassischen Haushaltsplanentwurf sollen im Einzelplan 12 insgesamt 11,5 Milliarden Euro zusätzlich bereitgestellt werden. Weitere 12,5 Milliarden Euro sollen bis 2027 erstmals aus dem „Klima- und Transformationsfonds“ (KTF) kommen. Das innerhalb der Bundesregierung begehrte und von den Unionsfraktionen in Teilen als verfassungswidrig bezeichnete und beklagte Sondervermögen sieht jedoch zurzeit nur eine erste Jahrestanche vor. Presseberichten zufolge werden außerdem eine Neuverschuldung der DB im Umfang von rund drei und eine Eigenkapitalzuführung seitens des Bundes in Höhe von 11,5 Milliarden Euro geprüft, die keine Konflikte mit der Schuldenbremse auslösen.

Um den Schienenverkehr nachhaltig zu stärken, müssen die 45 Milliarden Euro (und damit gut elf Milliarden Euro pro Jahr) auch wirklich „on top“ kommen sowie investiv und kapazitätssteigernd verausgabt werden. Wäre dies der Fall, würde die Regierung erstmals 2024 ihr Versprechen aus dem Koalitionsvertrag einlösen, „mehr in die Schiene als in die Straße [zu] investieren“. Aktuell sieht der Haushaltsentwurf jedoch vor, dass insgesamt lediglich 350 Millionen Euro der im Vergleich zum Haushaltsplan 2023 zusätzlich vorgesehenen Mittel für Bundesschienenwege in kapazitätssteigernde Investitionen fließen sollen – das wären nur 12 Prozent mehr von einer schon sehr niedrigen Basis aus. Klar ist schon einmal, dass die Mittel zur sogenannten Generalsanierung des jahrelang vernachlässigten bestehenden Netzes einen großen Teil des Bedarfs ausmachen. Sanierung ist in erster Linie Wiederherstellung. Von der DB in diesem Zusammenhang geplante zusätzliche Erneuerungen auf den schon heute hochbelasteten Strecken können nur begrenzt zusätzliche Kapazität schaffen. Es ist daher entscheidend, dass der Bund endlich auch zusätzliche Mittel in Größenordnungen für den Ausbau des Netzes gibt. Ansonsten sind die politischen Ziele einer deutlichen Steigerung der Verkehrsleistung im Schienengüter- und Personenverkehr nicht erreichbar.

Trotz einer Erhöhung der Lkw-Maut, deren Mittel der Begründung der entsprechenden Gesetzesnovelle zufolge künftig erfreulicherweise auch für Schienen-Investitionen zur Verfügung gestellt werden sollen, fehlt noch immer ein Löwenanteil zur Gesamtsumme. Die Lkw-Maut bringt laut Haushaltsentwurf etwa 5,4 der jährlich versprochenen rund elf Milliarden Euro ein – die Hälfte fehlt also noch.

Im Haushaltsentwurf lässt die Regierung die Maut-Mehreinnahmen in signifikantem Umfang in den allgemeinen Haushalt fließen, sodass Mehreinnahmen größtenteils nicht zusätzlich und schon gar nicht für Alternativen für industrielle Verlade zur Verfügung stehen würden. So verpufft der Effekt schneller als der Verkehrsminister „Autobahnbau“ sagen kann.

Die schwächelnde Infrastruktur wird seit Jahren als größter Hemmschuh der Branche wahrgenommen. Ein Investitionshochlauf in dem für Neu- und Ausbau relevanten Bedarfsplan Schiene (Haushaltstitel 891 01-742) auf die vom BMDV als umsetzbar bezeichneten sechs Milliarden Euro ist nicht geplant, 2024 sieht der Regierungsentwurf mit 2,3 Mrd. Euro nur 14 Prozent mehr vor als 2023. Außerdem müssen die Mittel stetig und sicher sein, die Vielzahl der „Finanzierungstöpfe“ wollte die Regierung verringern. Die neue DB-Infrastrukturgesellschaft und die Bauindustrie brauchen Planungssicherheit, wenn sie Planungs- und Baukapazitäten erhöhen sollen. Das heißt, es braucht mehr Geld und die Gewissheit, dass im Jahr danach nicht plötzlich wieder drastisch gekürzt wird. Die Beschleunigungskommission Schiene hat bereits vor einigen Monaten angeregt, die Finanzierung der Schienenwege auf zwei überjährige Infrastrukturfonds umzustellen (einer für Bestandserhalt, einer für den Ausbau), um diese Planungssicherheit zu schaffen. Das könnte im Zuge der Reformen zur Gemeinwohlorientierung der DB-Infrastruktursparten gleich mit erledigt werden, fehlt in den bisherigen Diskussionen jedoch.

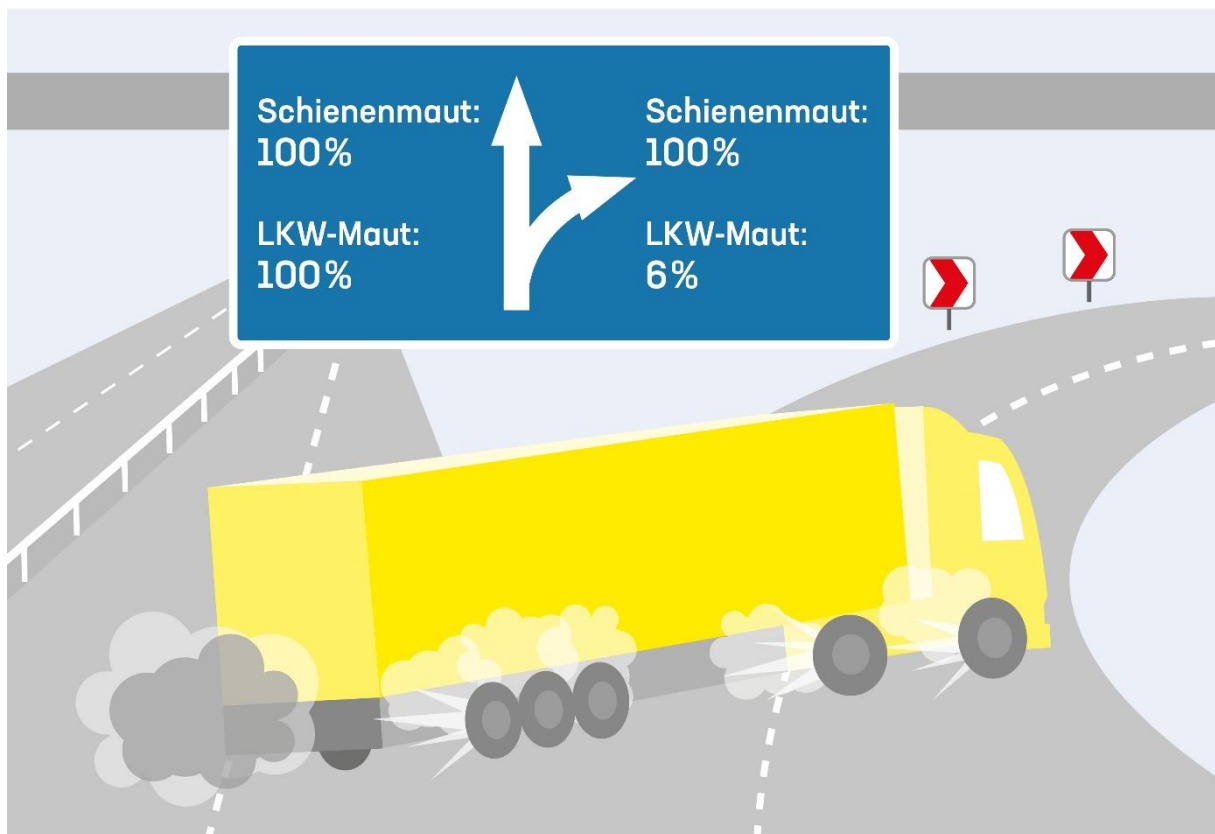
Dass die versprochenen Mittel in voller Höhe im Einzelplan 12 Verkehr des Bundeshaushalts ankommen, ist vor allem eine Frage des politischen Willens. Das Geld ist da: So ließen DIE GÜTERBAHNEN bereits im Mai durch eine Studie des „Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)“ errechnen, dass durch den Abbau klimaschädlicher Subventionen im Güterverkehr bis zu 6,5 Milliarden Euro zusätzlich pro Jahr zur Verfügung stünden.

## 2.200.000.000 Euro - Zusätzliche Finanzmittel durch Ausweitung der Maut auf alle Straßen

14. Juni 2023

# 2,2 Mrd.

## Euro zusätzlich durch Lkw-Maut auf allen Straßen



Anders als im Schienenverkehr, wo seit der Einführung von „Trassenpreisen“ im Jahr 1994 volle 100 Prozent der Strecken mautpflichtig sind, wird für Pkw, Busse und einige spezielle Straßenfahrzeuge gar keine und für Lkw eine Maut erst seit 2005 und auch nur auf einem kleinen Teil des Straßennetzes erhoben. Anfangs mussten nur Lkw oberhalb von 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf den Autobahnen zahlen. Erst 10 Jahre später, seit 2015, gilt die Mautpflicht ab 7,5 Tonnen und erst seit 2018 auch auf allen

Bundesstraßen. Damit sind allerdings nur rund 6 Prozent aller Straßen mautpflichtig, denn das Gros des Straßennetzes wird von den Kommunen und Ländern betrieben und nicht vom Bund.

Die Ampel-Koalition hat sich auf die Eckpunkte einer Erweiterung der Maut auch auf leichtere Lkw (oberhalb 3,5 Tonnen), einige Ausnahmen und die Anlastung von bisher nicht berücksichtigten Umweltschäden in der Maut verständigt. Der Maut-Gesetzentwurf hat wegen der komplizierten Aushandlungsprozesse innerhalb der Koalition zwar bisher noch nicht den Segen des Kabinetts, gilt aber als wenig umstritten. Die Erhebung der Maut auf dem gesamten Straßennetz hat das für den Entwurf zuständige Bundesverkehrsministerium bisher noch nicht vorgesehen. Das ist nicht so recht zu verstehen, da natürlich auch auf dem oft so genannten „nachgeordneten“ Straßennetz Infrastruktur- und Umweltschäden durch Lkw-Fahrten ähnlich wie auf den Bundesfernstraßen entstehen. Bisher werden diese von der Allgemeinheit beziehungsweise aus dem Etat von Ländern und Kommunen finanziert – eine indirekte und klimapolitisch kontraproduktive Subvention, die auch nach der europäischen Gesetzgebung abgebaut werden sollen.

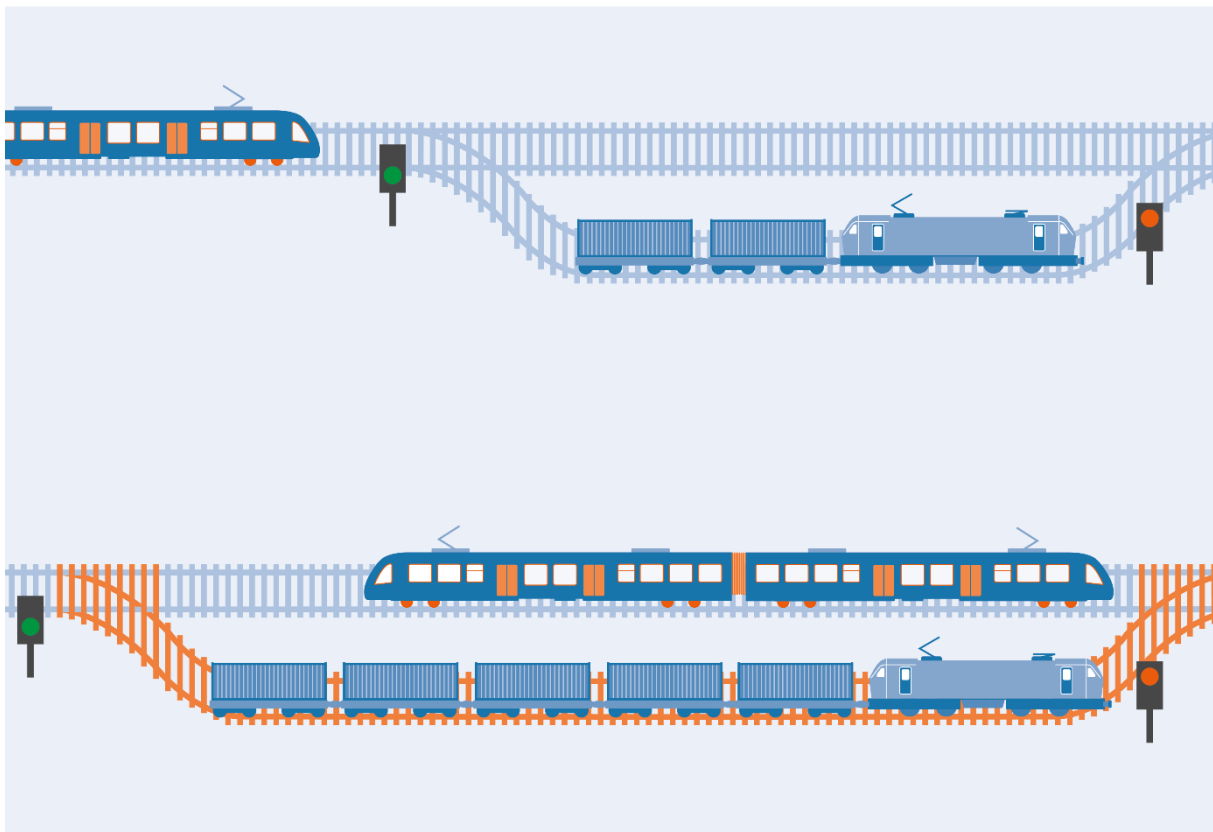
Würde das Lkw-Mautgesetz die durchgängige Erhebung der Lkw-Maut auf allen Straßen vorsehen, stiege das Lkw-Mautaufkommen um 2,2 Milliarden Euro pro Jahr an, schätzte das Schweizer Beratungsunternehmen Infras im Frühjahr 2022. Die Zahl basierte auf den seinerzeit erhobenen Lkw-Mautsätzen, beinhaltet also noch nicht die nun vorgesehene Einbeziehung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Exakte Zahlen zur Lkw-Fahrleistung auf den Landes- und Kommunalstraßen liegen nicht vor. Das Besondere: der Bund würde zwar die Erhebung gesetzlich einführen, das Aufkommen würde aber den Ländern zufließen, die damit die Sanierung der Straßen in ihrer „Baulastträgerschaft“ verursachergerecht aus dem sogenannten „Infrastruktur-Teilbeitrag“ der Lkw-Maut statt dem allgemeinen Steueraufkommen finanzieren könnten.

Die Einnahmenanteile, die sich aus den bisher ungedeckten Umweltfolgekosten ergeben, könnten Länder oder Kommunen für umweltentlastende Güterverkehrsprojekte einsetzen, von der Reaktivierung stillgelegter eigener Schienenstrecken bis zu modernen Verladestellen für klimafreundliche City-Logistik. Das Land Baden-Württemberg hat die Chancen der Zeit erkannt: die grün-schwarze Landesregierung hat 2021 in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, die Maut auf Landes- und Kommunalstraßen auszudehnen, am besten bundesweit, hilfsweise nur im Südwesten. Während neben dem Fiskus die verladende Wirtschaft durch eine flächendeckende und umweltfreundlich ausgerichtete Maut Impulse für mehr Schiene und mehr CO<sub>2</sub>-arme Lkw-Antriebe erhält, ist der Effekt an der Ladenkasse kaum bemerkbar. Beispiel: würde eine Bierflasche der berühmten Südschwarzwälder Staatsbrauerei Rothaus mit dem Lkw einmal quer durch's Ländle in einen Wertheimer Getränkemarkt transportiert, würde die neue Lkw-Maut sie um 0,0033 Euro verteuern.

## 4 Gleise - Anzahl der 740-Meter-Gleise, die DB Netz 2023 in Betrieb nimmt

08. Mai 2023

Nur **4** Überholgleise  
werden 2023 von der DB Netz AG  
auf die europäische Normlänge  
von 740 Metern gebracht



Vor kurzem feierte die Rail & Logistik Center Wustermark GmbH, ein Tochterunternehmen der Havelländischen Eisenbahn AG (HVLE), die Einweihung eines eigenen sogenannten „740-Meter-Gleises“ in ihrem Rangierbahnhof in Wustermark westlich von Berlin. DIE GÜTERBAHNEN gratulieren damit zur Inbetriebnahme des ersten von fünf Gleisen, die 2023 auf eine Nutzlänge von 740 Metern erweitert werden – (nur) vier weitere steuert die DB Netz AG 2023 bei. Die HVLE begann mit der Planung Ende

2021. Nach einem knappen Jahr konnte im Oktober 2022 mit dem Bau begonnen werden. Ein halbes Jahr später ist das Gleis in Betrieb gegangen, fünf weitere sollen in Wustermark bis Ende 2024 folgen. Erhebliche finanzielle Unterstützung kommt vom Land Brandenburg – eine beispielhafte Investition, die auch bei anderen Bundesländern Schule machen sollte. Warum die Absicht der DB Netz, bis Ende 2024 sechs 740-Meter-Gleise in Betrieb zu nehmen, zu wenig ist, erläutern wir in unserer heutigen Zahl des Tages.

Die DB Netz hat angekündigt, in diesem Jahr vier Gleise auf 740-Meter Nutzlänge zu bringen. Ein Erfolg?

Nur bedingt: Obwohl das 740-Meter-Programm schon 2010 auf den Weg gebracht wurde und endlich 2018 absolut unüberraschend die Nutzen-Kosten-Berechnung des Bundesverkehrsministeriums mit einem Rekordwert von 4,8 bestand, kommt das Programm nur schleppend voran. Einst kündigten Bund und DB als erste Tranche 75 740-Meter-Gleisvorhaben an, in Betrieb genommen wurden bisher aber nur 19.

740 Meter bzw. normallange Überhol- oder Abstellgleise sind nötig, um die knappen Kapazitäten im Schienennetz bestmöglich auszulasten und den Schienengüterverkehr im Wettbewerb mit dem Lkw wirtschaftlicher zu machen. Da Güterzüge in der Regel auf freier Strecke 100 km/h fahren, wollen die schnelleren Personenzüge immer wieder überholen. Dafür muss der Güterzug in ein neben dem Hauptgleis liegendes Abstellgleis fahren und dort anhalten. Ist dieses kürzer als die europäische maximale bzw. Normlänge eines gut ausgelasteten Güterzuges von 740 Metern plus Lok, muss der Güterzug kürzer fahren. Ähnlich ist es bei einer Abstellung für einige Stunden oder über Nacht. Die Länge des Überholgleises ist damit ausschlaggebend für die Länge des Güterzuges. Tatsächlich sind sogar rund 60 Prozent der Güterzüge unter 600 Meter lang. Nicht immer, aber sehr häufig wegen zu kurzen Überhol- und Abstellgleisen. Da ein:e Triebfahrzeugführer:in mit einem 740 Meter langen Güterzug bis zu 52 Lkw ersetzen kann, geht es um mehr Effizienz und weniger Treibhausgas-Emissionen sowie Kapazitätsbedarf im Schienennetz.

Die Einführung eines flächendeckenden 740-Meter-Netzes würde dem Schienengüterverkehr und dem Betriebsablauf im Netz insgesamt zugutekommen.

Die Nutzlänge zu erhöhen, scheint ein kleines Hexenwerk zu sein, so langsam wie es voran geht. In manchen Fällen sind die Gleise lang genug, aber es muss ein Signal versetzt werden. Bei der Verlängerung eines Gleises muss mindestens eine Weiche verlegt werden. Für den Neubau eines 740-Meter-Gleises ist in der Regel bereits ein Planfeststellungsverfahren notwendig und manche 740-Meter-Gleise will die DB offenbar nur zusammen mit anderen größeren Baumaßnahmen durchführen. Alles in allem geht es einfach zu langsam, denn die Vorteile des Ausbaus sind vielfältig:

1. Die Produktivität steigt und die Betriebskosten sinken: Die Kosten pro Tonnenkilometer sinken, denn in zusätzlichen Waggons können bei ein- und derselben Fahrt mehr Güter transportiert werden.

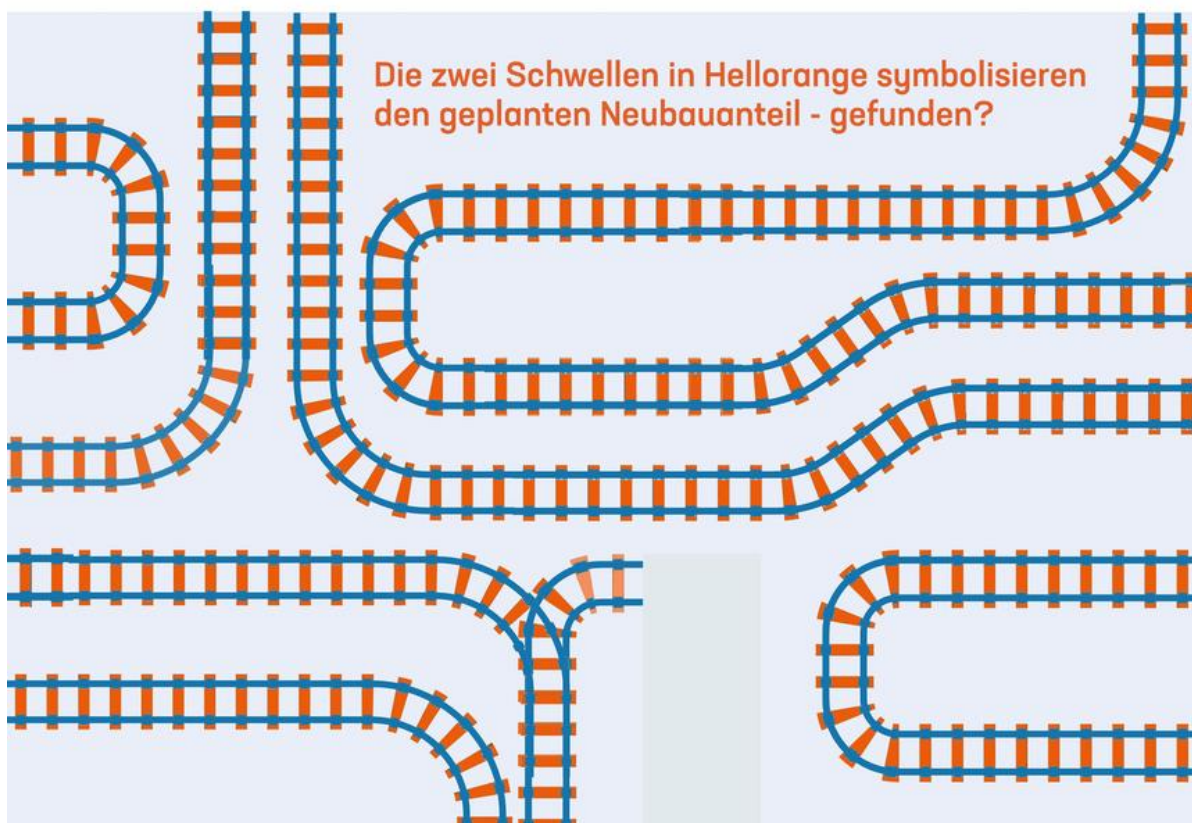
2. Die Auslastung des Schienennetzes entspannt sich, denn die bestehende Infrastruktur wird besser genutzt. So kann auch die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs steigen. DIE GÜTERBAHNEN und die verladende Wirtschaft brauchen das dringend als Übergangstrategie, bis neue Strecken fertig gebaut sind.

3. Der Energieverbrauch sinkt: Das Verkehrsvolumen kann durch weniger Züge abgedeckt werden. Das spart Strom und dessen Kosten. Die Koordination mit dem Personenverkehr wird vereinfacht. Unverständlich ist daher, warum Bund und DB in der laufenden Diskussion über die neue Richtlinie für die Transeuropäischen Netze die Mindestzahl der 740-Meter-Gleise auf den wichtigen Korridoren niedriger ansetzen will als die Europäische Kommission oder DIE GÜTERBAHNEN.

## 1,23 Prozent - Geplante Erweiterung des DB-Schienennetzes bis 2030

21. April 2023

Um lediglich **1,23 %**  
soll das DB-Schienennetz bis  
2030 erweitert werden.



Durch 750 neue „Gleiskilometer“ wollen das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn das Schienennetz bis einschließlich 2030 ausbauen. Ist das viel? Eher nicht – weder bezogen auf den Bedarf noch den Bestand.

Nach dem Willen aller demokratischen Parteien soll die Schiene ihren Marktanteil bis 2030 steigern – laut Ampel-Koalitionsvertrag im Güterverkehr auf 25 Prozent. Das



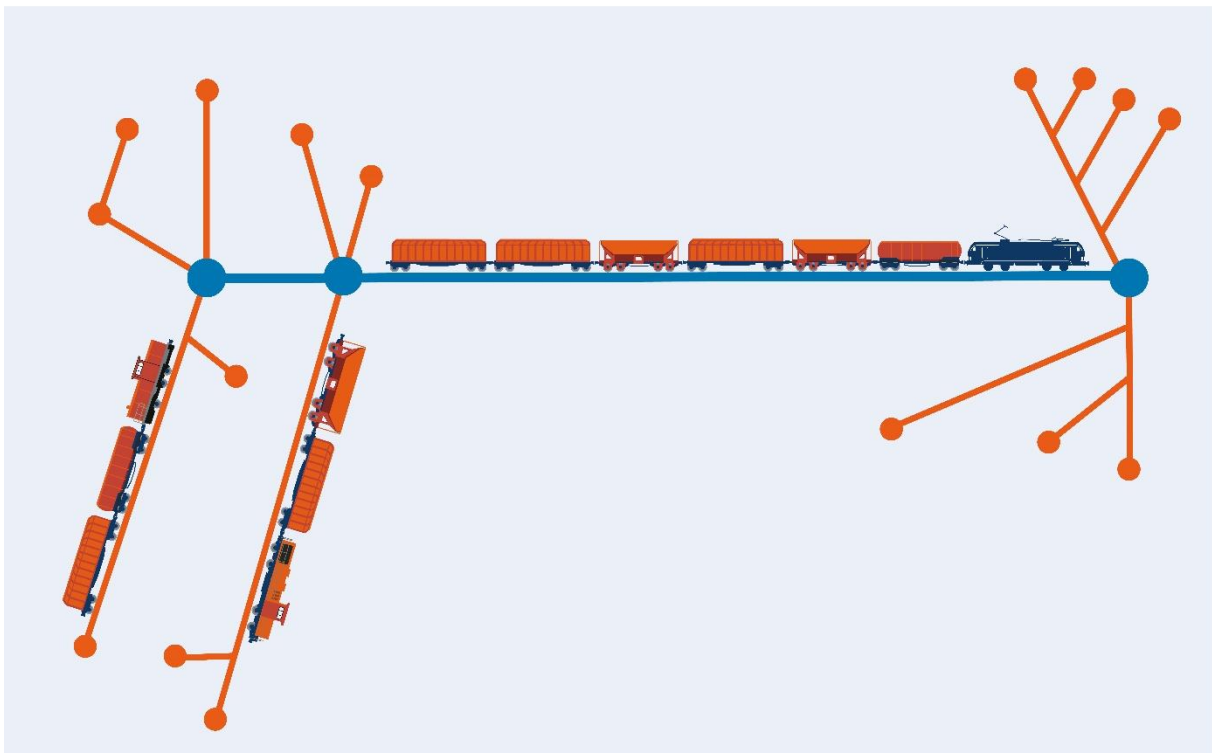
deutsche Schienennetz ist an vielen Stellen überlastet und für die Aufnahme zusätzlichen Verkehrs wird seit Jahren mehr Platz in Form von Schienen sowie Abstellanlagen, Bahnhöfen und Verladestellen angemahnt. Im Bundesschienenwegeausbaugesetz wird genau das von der Politik auch versprochen. Allerdings: Im Schnitt 100 neue Gleiskilometer in den siebeneinhalb Jahren bis 2030 ist gerade einmal ein Prozent der Kilometer, um die das deutsche Straßennetz jährlich erweitert wird (10.000 Kilometer). Das Schienennetz wurde viele Jahre geschrumpft und seit der Bahnreform 1994 nur an wenigen Stellen durch Neu- und Ausbauten um insgesamt knapp 1.800 Kilometer gestärkt. Die DB Netz AG betreibt etwa 95 Prozent des deutschen Schienennetzes mit einer Gleiskilometer-Länge von aktuell 60.999 Kilometern. Da viele Strecken zwei- oder mehrgleisig sind, beträgt die aktuelle Netzlänge 33.469 Kilometer. Das Zubauziel von 750 – angegeben in Gleiskilometern – würde also bis 2030 das DB-Netz um lediglich 1,23 Prozent erweitern. Kein Wunder, dass DIE GÜTERBAHNEN und auch die Betreiber des Schienenpersonenverkehrs die bisherigen Planungen für den Netzausbau von Bund und DB als zu schwach bezeichnet haben.

Zu der vor wenigen Tagen veröffentlichten Zahl „750 Gleiskilometer“ wurde zwar keine Projektübersicht veröffentlicht, nach Experteneinschätzungen passen sie aber zur bekannten Vorhabensliste, die seitens der DB Netz im Rahmen der Deutschlandtakt-Etappierung vor einem Jahr angekündigt worden waren. Das würde bedeuten, dass keine zusätzlichen Neu- und Ausbauprojekte auf dem Tisch liegen – dabei hat die Ampel-Regierung Ende März vereinbart, den Schienenausbau gesetzlich zu beschleunigen und 45 Milliarden Euro zusätzliche Investitionsmittel für das Schienennetz bereitzustellen. Um den Schienenverkehr – sowohl bei Güter- als auch Personentransporten – entsprechend der politischen Ziele anwachsen zu lassen, ist ein deutlich ambitionierteres Vorgehen und ein schnellerer Ausbau des Schienennetzes als bisher geplant erforderlich. Die Generalsanierung von 4.300 Streckenkilometern im hochausgelasteten Netz wird hier keinen großen Beitrag leisten können, da sie nur geringfügig zu tatsächlicher Steigerung der Kapazität beitragen wird und keine zusätzlichen Strecken schafft – wenngleich sie als solche zu begrüßen ist.

## 14 Prozent - Leistung in Einzelwagensystemen im Schienengüterverkehr

15. März 2023

**14 %** der Leistung im deutschen Schienengüterverkehr wird in Einzelwagensystemen erbracht.



Gerechnet in Tonnenkilometern als Einheit für die Verkehrsleistung, wird derzeit etwa ein Siebtel des Marktes im Schienengüterverkehr in Einzelwagenverkehrssystemen erbracht. Der Begriff ist nicht gesetzlich definiert. Im Kern geht es um den Transport kleiner Sendungsgrößen auf der Schiene – in kleinen Wagengruppen oder sogar nur einzelnen Wagen. Diese werden von verschiedenen Absendern abgeholt und nach einer Bündelung (Bildung eines längeren Zuges) weitergefahren und später nach Entbündelung wiederum

an verschiedene Empfänger verteilt. Die Bündelung soll dafür sorgen, dass die einzelnen Wagen und Wagengruppen über möglichst große Entfernungen zusammen mit anderen Sendungen in klugerweise hoch ausgelasteten Zügen verkehren. So werden sie durch nur eine:n Triebfahrzeugführer:in mit einer Lokomotive befördert, was hoch wirtschaftlich ist. Denn Züge können bis zu 740 Meter lang sein – und ersetzen damit bis zu 52 Lkw. Einen solchen langen bunten Zug zu fahren, ist genauso kostengünstig wie Fahrten von Ganzzügen (etwa mit Baustoffen, Flüssiggas, Erzen, Containern, Sattelaufliegern...), die hocheffektive Punkt-zu-Punkt-Güterverkehre über die Schiene sicherstellen.

Auf der Langstrecke gut ausgelastete Einzelwagenverkehrssysteme kommen an ihre Grenzen, wenn eine effektive Bündelung in schwach ausgelasteten Ästen nicht mehr möglich ist. In vielen Fällen müssen eine Lok beziehungsweise Lokführer:innen nur wenige Wagen über manchmal mehrere Dutzend Kilometer zustellen oder abholen. Auf überalterter Schieneninfrastruktur geht es dann häufig nur sehr langsam voran und zusätzliches Personal wird notwendig. Alles zusammen macht diesen Transportabschnitt sehr zeit- und kostenaufwändig. Unter Umständen wird der Gesamtfrachterlös überschritten und damit die Transportdurchführung insgesamt unwirtschaftlich.

In der Vergangenheit hat die Deutsche Bahn AG als Betreiber von 85 Prozent des hiesigen Einzelwagenverkehrs versucht, dieses Kostenproblem durch die Aufgabe der Bedienung kleiner Ladestellen in den Griff zu bekommen. Hierzulande und anderswo wurde mittlerweile erkannt, dass Gesundshrumpfen nicht die Lösung ist. Wer die kleinen Bäche trockenlegt, hat irgendwann auch im großen Fluss kein Wasser mehr. Auch wenn effektivere Einzelwagenproduktionssysteme anderer Anbieter hinzukamen, bleibt das Segment hinter seinen Möglichkeiten zur Entlastung von Straßen und Umwelt zurück. Nun soll in Deutschland der Einzelwagenverkehr wieder in die Offensive kommen und zum Instrument der Verkehrsverlagerung entwickelt werden. Dies kann nur gelingen, wenn es für die Eisenbahnunternehmen wieder lohnenswert wird, auch die vielen kleinen Anschlüsse anzufahren. Gleichzeitig muss sich am jetzigen Leistungsangebot qualitativ einiges ändern, damit es für Verlagerer als Alternative zum Lkw wieder attraktiver wird. Vor allem kurze Transportzeiten und Verlässlichkeit sind neben einem Preis auf Straßentransportniveau besonders wichtige Anforderungen der industriellen Verlagerer. Nur wenn alle Bedingungen zusammen erfüllt werden, können (auch kleinere) Mengen für den Schienentransport (wieder)gewonnen werden.

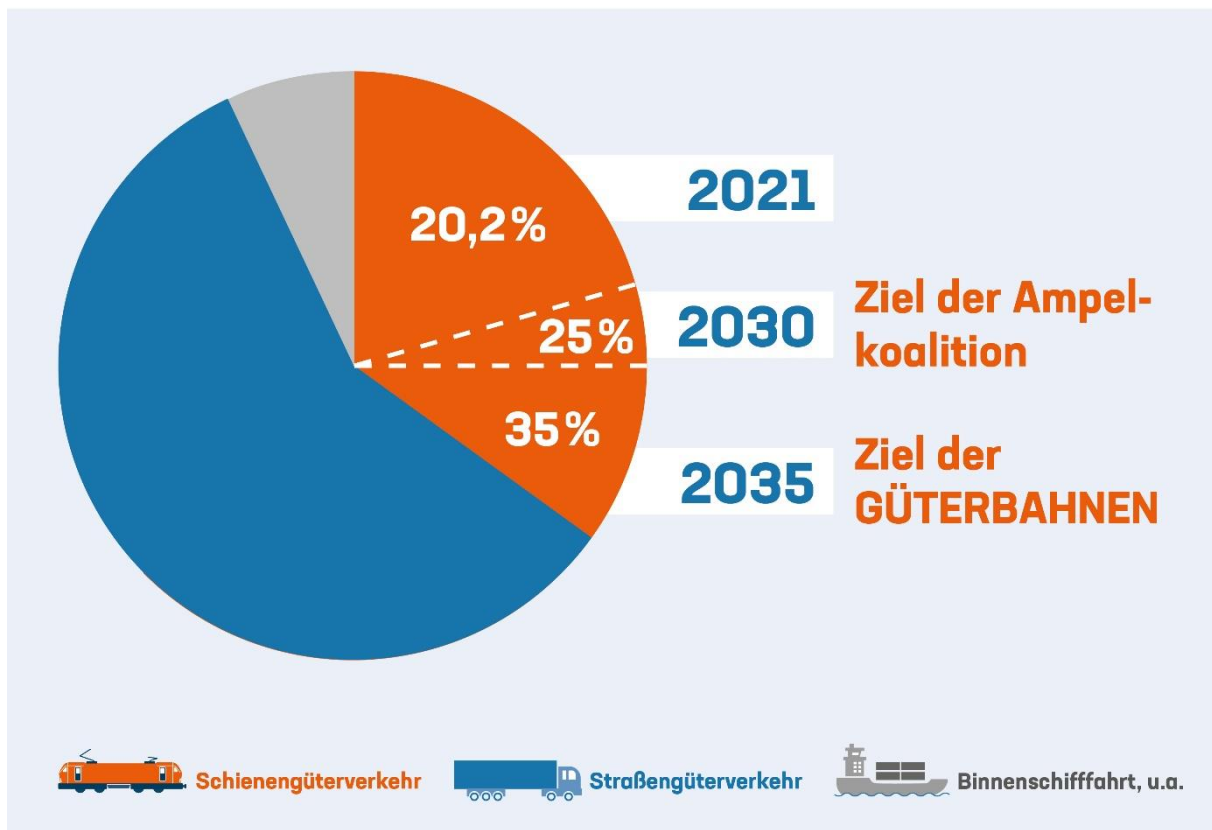
Der Staat hat finanzielle und infrastrukturelle Rahmenbedingungen geschaffen, die den Straßentransport massiv begünstigen und die Nachfrage nach klimafreundlichen Schienenverkehren vor allem in der Fläche immer weiter schrumpfen lassen. Im Herbst 2022 haben die Ampel-Frakturen im Bundestag nun eine neue Förderung des Einzelwagenverkehrs angekündigt. Die Branchenverbände NEE/DIE GÜTERBAHNEN und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben dazu das sogenannte [Branchenmodell](#) entwickelt, um die Steuermittel möglichst effizient in viel Mehrverkehr umzuwandeln. Demnach sollen Fahrten auf der „letzten Meile“ – bei aufkommensschwachen Anschlüssen ist sie wirtschaftlich besonders kritisch – mit einem degressiv gestaffelten Pauschalbetrag gefördert werden: Je mehr beladene Güterwagen

pro Jahr an einer Ladestelle abgeholt oder zugestellt werden, desto geringer soll die Förderung ausfallen. So werden die Fördermittel gezielt dahin geleitet, wo die Randbedingungen für die wirtschaftliche Durchführung von Schienentransporten besonders herausfordernd sind. Gleichzeitig wird eine Fehlallokation der Mittel auf Sendungen aus und zu aufkommensstarken Anschlüssen, die eigenwirtschaftlich auf der Schiene abgewickelt werden können, sicher vermieden. Die Eisenbahnunternehmen erwarten, dass damit nicht nur die aktuell bedienten ca. 1.300 Gleisanschlüsse gestärkt werden, sondern auch eine Vielzahl der verbliebenen, aber aktuell ungenutzten, weiteren 900 Verladestellen wieder neue Angebote erhalten und mehr neue Anschlüsse entstehen. Jetzt sollen Sie ein wichtiger Teil des Comebacks der Schiene auch bei kleinen Sendungsgrößen sein!

## 20,2 Prozent - Marktanteil der Schiene im Güterverkehr 2021

08. Februar 2023

Auf **20,2%**  
ist der Marktanteil der  
Schiene im Güterverkehr  
2021 angewachsen.



Mit 139 Milliarden Tonnenkilometern hat der Schienengüterverkehr im Jahr 2021 die höchste je von der Bundesnetzagentur dokumentierte Transportleistung in Deutschland erbracht. Der Wert entspricht einem Marktanteil von 20,2 Prozent des gesamten Gütermarktes. GÜTERBAHNEN haben nicht nur in der Corona-Krise „geliefert“. Vor allem die nicht-staatlichen Bahnunternehmen sind auch im Jahr 2022 mit den neuen Transportherausforderungen gut klargekommen, die Folge des russischen Angriffskrieges in der Ukraine waren. Der Marktanteil der Schiene ist also vermutlich noch weiter gewachsen.

Der Bundesverkehrsminister sagte dagegen jüngst mehrfach, dass die Schiene nur zehn Prozent des Güterverkehrs leiste. Woher kommt der Unterschied? Warum auch immer: Dr. Wissing stützt sich auf das sogenannte Transportaufkommen, das reine Gewicht des Transportguts. Auf der Schiene werden pro Tag ungefähr eine Million Tonnen Güter in Deutschland transportiert. Üblich oder aussagekräftig in der verkehrspolitischen Diskussion ist die Verwendung der so genannten Tonnage jedoch nicht und auch das güterverkehrspolitische Ziel der Ampel-Koalition wurde im Koalitionsvertrag als Anteil der Schiene an der Transportleistung definiert: Bis 2030 soll die Schiene 25 Prozent Anteil haben, vor allem, um Treibhausgasemissionen und den Energieverbrauch des Transportsektors zu senken. Herr Wissing hätte umso ehrgeizigere Ziele, wollte er die Tonnage im Schienengüterverkehr von 10 auf 25 Prozent steigern.

Die üblicherweise verwendete Transportleistung ergibt sich aus der Multiplikation des Gewichts (Aufkommen) mit der zurückgelegten Entfernung – daher die Einheit Tonnenkilometer (tkm). Für den Umfang der benötigten Infrastruktur macht es ebenso wie für die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Transports natürlich einen erheblichen Unterschied, ob der Transport über fünf oder 345 Kilometer (der aktuelle Durchschnittswert bei Schienentransporten) geht. Auch die unterschiedlichen Arten von Gütern erfasst die Verkehrsleistung etwas besser. Konsumgüter sind spezifisch leichter als Erze oder Baustoffe. Sie beanspruchen in – damit leichteren – Zügen aber ähnlich viel Kapazität des Schienennetzes.

Abschließende Zahlen zu beiden Größen liegen für 2022 noch nicht vor. Sie werden bei den Bahnunternehmen von gleich zwei Behörden erhoben – neben der Bundesnetzagentur auch vom Statistischen Bundesamt. Durch eine unterschiedliche Methodik, etwa bei der Erfassung von ausländischen Güterbahnen, unterscheiden sich auch die Ergebnisse. Die vom Kraftfahrtbundesamt nur per Stichprobe erfassten Werte beim Lkw dürften infolge von Mehrfachzählungen bei Umladungen überhöhte Zahlen zum Transportaufkommen ausweisen.

Ob Regierung und Wirtschaft ihren güterverkehrspolitischen Zielen näherkommen, wird weiterhin am besten mithilfe der tkm-Werte der Bundesnetzagentur bewertet werden können. 25 Prozent Marktanteil der Schiene im weiterwachsenden Gesamtmarkt würden im Jahr 2030 etwa 210 Milliarden Tonnenkilometern entsprechen. Immer noch steht allerdings der Bundesverkehrswegeplan 2030 im Raum, der 2016 beschlossen wurde. Damals plante der Bund für die Schiene nur einen Marktanteil von 18,3 Prozent im Jahr 2030 (154 Milliarden Tonnenkilometer). DIE GÜTERBAHNEN halten dagegen bis 2035 einen Marktanteil von 35 Prozent für erreichbar. Das wären ca. 264 Milliarden Tonnenkilometer. In diesem Fall wären nach den zugrundeliegenden Berechnungen etwa 10 bis 15 Prozent weniger Lkw auf den Autobahnen unterwegs als heute. Noch nicht deckungsgleich ist die Bundesregierung auch mit den ambitionierteren Plänen der EU-Kommission. Umgerechnet auf das größte und zentral als Transitland gelegene Deutschland würde die angestrebte Steigerung des Marktanteils um die Hälfte bis 2030

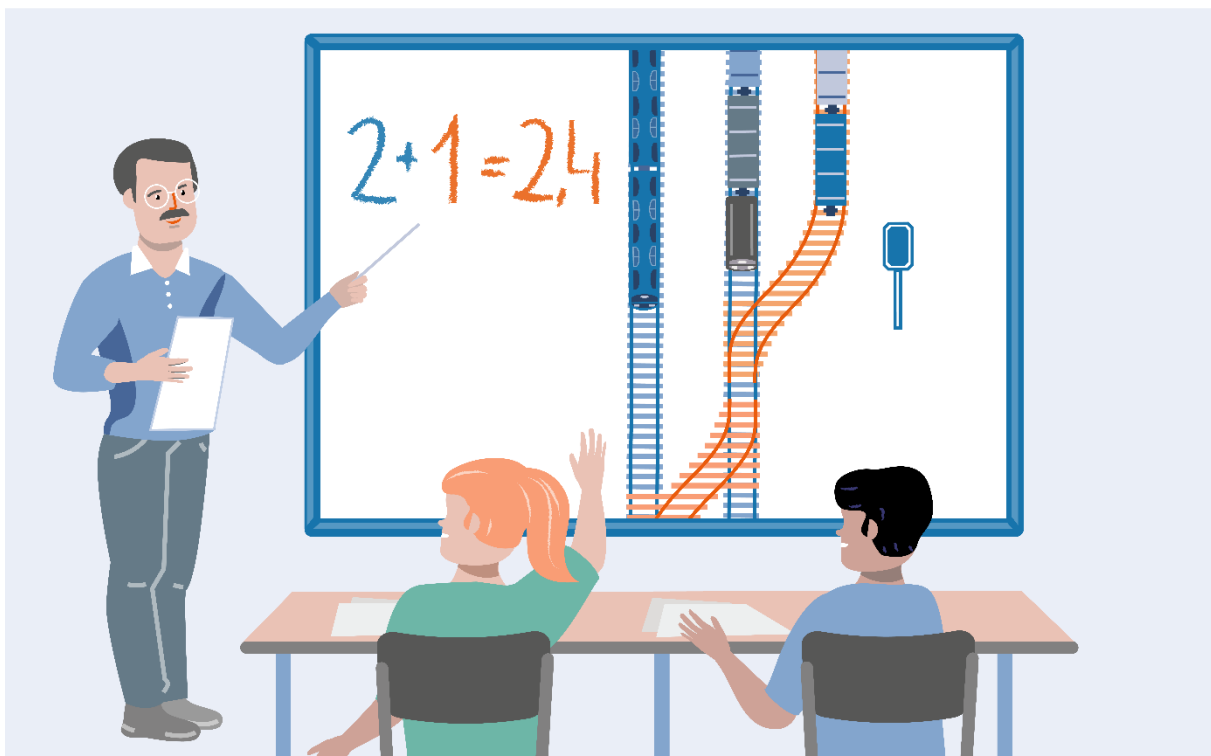
für die Schiene eine Transportleistung von etwa 282 Milliarden Tonnenkilometern bedeuten.

In jedem Fall müssen dafür zusätzliche Gleise in erheblichem Umfang gebaut werden, aber keine neuen Autobahnen. Bund und DB Netz haben von den vielen Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan kaum etwas realisiert. In den vergangenen fünf Jahren zusammen wurden insgesamt ganze 140 Kilometer Schienenstrecken neu in Betrieb genommen oder deutlich ertüchtigt. Seit der Bahnreform vor 28 Jahren ist das Schienennetz nur um etwa 1.800 Kilometer erweitert und gleichzeitig um etwa 5.400 Kilometer und viele Anlagen geschrumpft worden. Das Straßennetz wächst dagegen um etwa 10.000 Kilometer – pro Jahr.

## 20 Prozent - Steigerung der Kapazität einer zweigleisigen Bahnstrecke, wenn ein drittes Gleis hinzukommt

25. Januar 2023

Nur um **20 %** wächst die Gesamtkapazität einer zweigleisigen Bahnstrecke, wenn sie um ein drittes Gleis erweitert wird.



Eine bisher zweigleisige Eisenbahnstrecke mit zwei zusätzlichen Gleisen zu versehen, ermöglicht die Verdoppelung der Zugzahlen, steigert also grundsätzlich die Kapazität um 100 Prozent. Warum bringt dann ein kaum weniger aufwändiger dreigleisiger Ausbau nicht die erwartete Steigerung der Kapazität um 50, sondern nur etwa 20 Prozent?



Dass Züge hierzulande in der Regel auf dem rechten Gleis in die eine Richtung fahren und auf dem anderen Gleis entgegenkommen, ist üblich, aber nicht alternativlos, und wird in vielen Nachbarländern auch anders gehandhabt. Bei der Festlegung geht es, anders als viele Menschen vermuten, nicht um den Kollisionsschutz, da Gleise technisch in beide Richtungen befahren werden können. Bei eingleisigen Strecken ist das sogar zwingend. Signalisierung und Sicherungstechnik regeln aber die Fahrmöglichkeiten und verhindern Kollisionen. Wenn Züge hintereinanderfahren, wird die Kapazität der Strecke schlicht am effizientesten genutzt. Prinzipiell gilt auch: je ähnlicher die Geschwindigkeiten der Züge, desto mehr Züge können die Strecke nutzen. Am anspruchsvollsten ist die Organisation des Fahrplans für den Schienennetzbetreiber, wenn er schnelle Züge mit wenigen Halten (Personenfernverkehr), verschiedenen schnelle Züge mit vielen Halten (Personennahverkehr) und maximal 100 Stundenkilometer schnelle Züge mit besonders wenig notwendigen Halten (Güterverkehr) auf der Strecke planerisch und dann jeden Tag aufs Neue durch Fahrdienstleiter:innen möglichst effektiv koordinieren muss.

Das deutsche Schienennetz wurde über viele Jahre überwiegend geschrumpft und nur an wenigen Stellen durch zusätzliche Gleise oder Strecken erweitert. Es wird auf immer mehr Strecken immer voller. Bei allen drei Verkehrsarten wächst die Nachfrage. Doch der Verkehr lässt sich immer häufiger nicht mehr weiter verdichten. Es müssen neue Gleise her. Viele Aus- oder Neubaumaßnahmen hat der Bundestag bereits mehrfach anlässlich der aktualisierten Beschlüsse des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beim Bundesverkehrsministerium und der Deutschen Bahn in Auftrag gegeben – ohne dass sie realisiert wurden. Mangelnde Finanzmittel und zurückhaltende Annahmen zum erwarteten Wachstum des Schienenverkehrs – die sich nun als zu zurückhaltend erwiesen haben – spielten dabei eine wichtige Rolle. In manchen Fällen kommt die obligatorische, aber veraltete Nutzen-Kosten-Rechnung des Bundes zum Ergebnis, für ein zusätzliches Gleis gebe es einen volkswirtschaftlichen Nutzen, für zwei auf einmal jedoch nicht. Das so verursachte Zögern des Bundes hat mit dem dreigleisigen Ausbau von Strecken ein Phänomen hervorgebracht, das möglichst bald der Vergangenheit angehören sollte. Strecken wie Hanau-Gelnhausen in Hessen, von Stelle (südlich von Hamburg) nach Lüneburg oder aktuell von Emmerich am Niederrhein nach Oberhausen und möglicherweise auch zwischen Lüneburg und Uelzen. Das neue Gleis ist kein klassisches Richtungsgleis. Es soll in beide Richtungen genutzt werden. Trotz intelligenter Kombination mit einem der beiden Richtungsgleise gelingt das nur suboptimal. Und zwar in der Regel wegen der großen Abstände, die zwei sich entgegengerichtete Züge im gesicherten Zugbetrieb einhalten müssen.

Nur der Ausbau von zwei auf vier Gleise schafft die im Verhältnis zum Aufwand viel höhere, nämlich verdoppelte Kapazität einer Strecke und damit auch Qualitäts- und Wachstumsreserven. Also lieber gleich richtig ausbauen. Denn volkswirtschaftlich ist der Verzicht auf das vierte Gleis besonders dann unsinnig, wenn in einem wachsenden Markt schon nach kurzer Zeit die Prämissen der Wirtschaftlichkeitsrechnung durch steigende Zugzahlen überholt sind und kaum nach Fertigstellung des dritten Gleises die Planung für das vierte beginnen muss, bzw. müsste. Die Begeisterung ist dann sehr begrenzt: nochmal Diskussionen mit Anwohner:innen und Kommunalpolitik, Planungsaufwand,

Rechtsverfahren und schließlich ein Umbau erst kürzlich errichteter Lärmschutzwände, Oberleitungen und Stellwerke. Mit dem Ziel, den Marktanteil der Schiene im Güterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent zu erhöhen, gibt es einen guten Grund, längerfristiger zu denken und den Ausbau der vorhandenen Schienenstrecken nachhaltiger zu organisieren.

## 45 Jahre - Kann es bis zu 45 Jahre dauern, um eine bestehende Bahnstrecke zu elektrifizieren?

13. Dezember 2022

Kann es bis zu  
**45 Jahre** dauern,  
um eine bestehende Bahn-  
strecke zu elektrifizieren?



1992 – vor genau 30 Jahren, erteilte der Bundestag erstmals den Auftrag, die Bahnstrecke zwischen Hof und Marktredwitz in Oberfranken mit Oberleitungen zu elektrifizieren. Bis heute steckt das Vorhaben jedoch in der Planungsphase, ebenso wie der südlich von Marktredwitz nach Weiden, Regensburg und weiter in Richtung Österreich führende Teil des „Ostkorridors“. Nach unbestätigten Äußerungen von Beteiligten könnte durchgehend elektrischer Betrieb dort vielleicht erst 2037 möglich sein. Auch 2022,

2031 und 2033 wurden schon genannt. Den erstgenannten Termin brachten Bundestagsabgeordnete aus der Region aus Gesprächen mit der DB-Spitze 2017 mit. Das Vorhaben wurde, Stand Ende 2022, bislang nicht begonnen und ist aktuell weit von der Realisierung entfernt.

Schienenverkehr elektrisch, statt mit Diesel zu betreiben, hat fast ausschließlich Vorteile: Die Züge sind leistungsfähiger, leiser und instandhaltungsärmer. Energieverbrauch sowie CO<sub>2</sub>-Ausstoß sinken – nicht zuletzt wegen der Energierückspeisung ins Bahnstromnetz beim Bremsen. Allerdings müssen Bund und DB Netz in die Oberleitung ein bis drei Millionen Euro pro Streckenkilometer zuzüglich der Anbindung an die Stromversorgungsnetze investieren.

Seit vielen Jahren hapert es genau daran: Der Bund stellt zu wenig Geld für die Elektrifizierung zur Verfügung und erschwert sie durch Nutzen-Kosten-Rechnungen, in denen die Antriebswende im Schienenverkehr hin zur Klimaneutralität praktisch keine Rolle spielt.

Seit Jahren verharrt der Anteil der elektrifizierten Strecken bei knapp über 60 Prozent des deutschen Schienennetzes. Reisende müssen umsteigen, wenn der elektrische Reisezug nicht mehr weiterfahren kann. Im Güterverkehr ist der Lokwechsel in der Praxis ein noch viel größeres, nämlich wirtschaftliches Problem: „Elektrifizierungslücken“ führen dazu, dass Verkehre von vornherein über andere Strecken fahren. Die nicht elektrifizierte Strecke zwischen Hof und Regensburg beziehungsweise Freilassing und Rosenheim ist die größte Elektrifizierungslücke Deutschlands. Sie verdrängt Güterverkehre zwischen Österreich sowie Bayern und den Nordseehäfen auf die überlastete Strecke über Würzburg, Bebra und Hannover. Auch fehlt sie als Teil einer Umleitungsstrecke zwischen dem Norden und Tschechien, Slowakei und Ungarn, wenn die reguläre Strecke durch das Elbtal südlich von Dresden wie so oft wegen Bauarbeiten gesperrt ist.

Doch Bund und DB Netz schoben die Elektrifizierung bisher immer weiter in die Zukunft. Mit den Jahren kamen zum ursprünglichen Auftrag noch weitere Abschnitte hinzu. So wurde im Bundesverkehrswegeplan 2003 die Elektrifizierung südlich von Marktrechwitz bis Regensburg als Prüfauftrag festgeschrieben, es geschah jedoch weiterhin nichts. In dem 2016 verabschiedeten und aktuell geltenden Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde die Strecke sogar bis Obertraubling (südlich Regensburg) in die höchste Planungspriorität, den „Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung“, aufgenommen. Eine erste Planung wurde jedoch im Bundesverkehrsministerium gestoppt, weil nun die Elektrifizierung mit weiteren Maßnahmen an der Strecke in einem Aufwasch mit erledigt werden soll: vom Bau von neuen Stellwerken über Lärmschutzmaßnahmen bis zu Bahnübergangsbeseitigungen und Bahnsteigarbeiten. Dafür sind jedoch viel weitreichendere Untersuchungen und Diskussionen erforderlich, so dass die Antriebswende in Ostbayern möglicherweise noch lange warten muss. Das gleiche passiert landauf, landab mit vielen Dieselstrecken. In den vergangenen fünf Jahren wurden in ganz Deutschland nur 585 Kilometer bestehender bundeseigener Eisenbahnstrecken nahelektrifiziert. Die jüngste Erweiterung des elektrischen Netzes ist

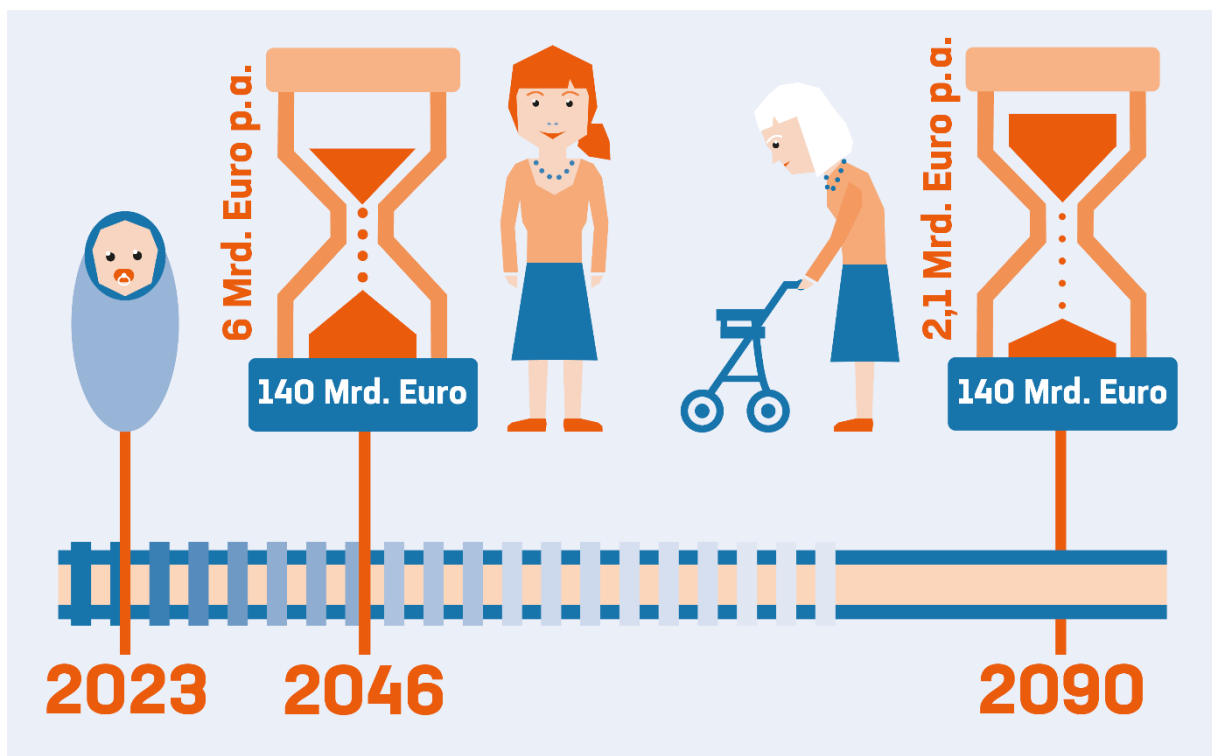
dabei erst zwei Tage alt: Zehn Jahre nach dem neuen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven konnte auch die 70 Kilometer lange Oberleitung bis Oldenburg in Betrieb genommen werden. Besser spät als nie, aber insgesamt zu langsam für die Transportwende.

Wie zum Beweis der Unentschlossenheit hat die Ampel-Koalition erst vor drei Wochen mit ihrem Bundeshaushalt für 2023 das „Programm Elektrische Güterbahnen“ drastisch gekürzt. Es bedarf jedoch mehr und nicht weniger Bundesmittel für die Umsetzung. Die Regierung muss sich daran messen lassen, was sie konkret tut, um Verkehr auf die Schiene zu verlagern und die Bedingungen im Schienennetz für Güter- wie Personenverkehr zu verbessern. Die Elektrifizierung sollte ohne Erledigung anderer Arbeiten vor allem dort schnellstens vollzogen werden, wo Strecken in den kommenden Jahren als Umleitungsstrecken für gesperrte Korridore gebraucht werden, während auf diesen gebündelt monatelange Sanierungsmaßnahmen stattfinden. Die Planung muss sich auf Elektrifizierungslücken konzentrieren, um neue Verkehrsverbindungen und Verkehrsverlagerung zu ermöglichen. Der Verzicht auf umfangreiche Nutzen-Kosten-Berechnungen fällt dort leicht.

**6.000.000.000 Euro - Jährlich nötige Mittel für den Schienenwegeausbau, um die Projektliste aus dem Bedarfsplan Schiene bis 2046 umzusetzen**

23. November 2022

Mit **6 Mrd. Euro** jährlich braucht der Bund nur bis 2046, um die schon beauftragten Neu- und Ausbauprojekte im Schienennetz umzusetzen.



Sollten die jährlichen Bundesmittel für den Neu- und Ausbau des deutschen Schienennetzes auf dem derzeitigen Niveau von 2,1 Mrd. Euro bleiben, bräuchte Deutschland bis 2090, um nur seine derzeit wichtigsten geplanten Schienenwege zu bauen. Kostenpunkt: 140 Mrd. Euro insgesamt. Das gekürzte, lange nur minimal

ausgebaute und mit immer mehr Zügen an vielen Stellen überlastete Schienennetz muss deutlich schneller erweitert werden.

Würden ab 2023 6 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt, bräuchte die künftige „gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft“ rechnerisch „nur“ bis 2046, um die Projektliste des vom Bundestag beschlossenen „Bedarfsplan Schiene“ abzuarbeiten. Ungefähr das Dreifache des heutigen Budgets könnte nach Expertenmeinung von der Bauindustrie jährlich ohne gravierende Störungen für den laufenden Betrieb in neue oder erweiterte Strecken verbaut werden.

Die Finanzierung stockt jedoch: 2023 steigt die entsprechende Budgetposition des Bundes von 2 auf 2,1 Mrd. Euro. Zu wenig: Die Situation auf dem Netz beweist, dass der Bund schleunigst die nötigen Ressourcen mobilisieren muss. Die durch DB Netz und Bundesverkehrsminister angekündigte Korridorsanierung ist im Grundsatz richtig. Da es dabei aber um die Sanierung und Modernisierung vorhandener hochbelasteter Strecken geht, bringt sie nur wenig zusätzliche Kapazität. Die kommt nur durch Neu- und Ausbau und die vorab dringend nötigen Kleinen und Mittleren Maßnahmen zustande. Das gilt auch für baubedingte Sperrungen, damit über Umleitungsstrecken der größte Teil des Verkehrs weiterlaufen kann.

6 Mrd. Euro ab 2023 sind in diesem Fall nur ein Rechenexempel, um zu veranschaulichen, dass wir mit dieser Summe in einem noch angemessenen Zeitrahmen blieben. Verbauen könnte man die 6 Mrd. Euro nicht sofort, es bräuchte zusätzliche Planungs- und Baukapazitäten sowie Baurecht. Gerade deshalb wäre neben einer schnellen und verlässlichen Anhebung der Mittel die Sicherung eventuell nicht sofort ausgegebener Mittel in einem überjährig nutzbaren Schieneninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild nötig. Das wäre ein wichtiges Signal an die Branche, um zu zeigen „Wir packen die Vorhaben jetzt an, wir brauchen mehr Personal und Maschinen“. Auf dem derzeitigen Niveau zu verharren, liefert die Botschaft, dass mehr Ressourcen gar nicht benötigt werden. Diesen Teufelskreis muss der Bund durchbrechen und auch die nötigen Anreize für Planungs- und Baupersonal setzen. Wer heute an Autobahnen baut, könnte morgen schon Schienen legen, wenn das Geld nicht länger in immer weiteren Straßenneubau fließt. Im Haushalt 2023 hält sich die Regierung jedoch nicht an ihren eigenen Koalitionsvertrag, wo sie angekündigt hatte, mehr in die Schiene als in die Straße zu investieren. Der Abstand lag zuletzt bei 1,8 Mrd. Euro Vorsprung für die Straße. Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums sollte das Neu- und Ausbaubudget für die Schienenmittel bis 2025 auf 2,75 Mrd. Euro ansteigen. Die Abgeordneten der Ampel-Koalition haben bei der Beratung des Bundeshaushalts für die kommenden beiden Jahre schon insgesamt 338 Mio. Euro zusätzlich in Form von Verpflichtungsermächtigungen für Neu- und Ausbau draufgelegt. Gut, aber von der Umsetzung der eigenen verkehrspolitischen Ziele – 60 % mehr Güterverkehr im Schienennetz bis 2030 - noch sehr weit entfernt.

## 28 Prozent – Im Jahr 2023 befürchteter Stromanteil an den Gesamtkosten im Schienengüterverkehr

19. Oktober 2022

**28%** wird 2023 der Bahnstromanteil an den Gesamtkosten im Schienengüterverkehr betragen, befürchten DIE GÜTERBAHNEN.



"Sprit-Abzocke: Wo bleibt das Kartellamt?", fragte BILD vor einem Monat. Wenige Tage zuvor hatte die Bonner Behörde vorsichtig erklärt, dass der gerade ausgelaufene dreimonatige Tankrabatt bei den Kraftfahrer:innen angekommen sei. Der galt, obwohl er „Straßen-Äquivalent“ des 9-Euro-Tickets sein sollte, nicht nur für Pkw-Fahrer:innen, sondern auch für den Lkw. Die Fuhrunternehmen und ihre industriellen Auftraggeber wurden von Juni bis August dadurch um insgesamt etwa eine Milliarde Euro entlastet.



Im gleichen Zeitraum gingen die Preise für Bahnstrom nahezu senkrecht nach oben: Während 2019 an der Strombörse noch 3,8 Cent/kWh Bahnstrom und im September des vergangenen Jahres immerhin 12,8 Cent/kWh (plus 237 Prozent) fällig wurden, lag die Spitze Mitte August 2022 bei fast einem Euro je kWh (plus 2500 Prozent). Lkw-Diesel dagegen war Anfang September 2022 nur um etwa 55 Prozent teurer als ein Jahr zuvor (siehe [hier](#)). BILD hat über die Situation im Schienengüterverkehr noch nicht berichtet, das Kartellamt wurde ebenfalls nicht gesichtet.

Eine repräsentative Abfrage des Bündnisses unter seinen Mitgliedern ergab: nach ihren Planungen für 2023 werden die Kosten für den Fahrstrom im Schnitt ganze 28 Prozent ihrer gesamten Unternehmenskosten ausmachen. Zum Vergleich: Im Jahr 2021 lag dieser Anteil noch bei lediglich 12 Prozent. Selbst in den Stromrechnungen der Unternehmen, die sich kontinuierlich einen Großteil ihres Bedarfs vorab am Terminmarkt beschafft hatten, schlägt sich die Strompreisexplosion nun immer stärker nieder. Staatlicher Beistand wie für die Lkw-Branche? Bisher Fehlannonce. Ohne Hilfen werden viele Unternehmen das nicht durchhalten können.

Transport ist einer der energieintensivsten Wirtschaftszweige. Allerdings verbraucht der Schienentransport nur ein Viertel der Energie im Vergleich zum Lkw und ist durch den hohen Anteil von grünem Strom noch klimafreundlicher. Deutschland, Europa und andere Länder können ihre Klimaschutzziele ohne die Unternehmen des Schienengüterverkehrs nicht erreichen.

Zwar plant die Bundesregierung in ihrem dritten Entlastungspaket die Abschöpfung von Über- bzw. Zufallsgewinnen der Stromerzeuger oberhalb einer Grenze von 18 Cent/kWh, eine Sondersteuer und eine Rückgabe der Mittel an die Stromverbraucher:innen. Ob und in welchem Umfang DIE GÜTERBAHNEN davon profitieren, ist allerdings offen. Auch ist unklar, ob künftig direkte Zahlungen an Bahnunternehmen, die energieintensiv und aufgrund der Energiepreisentwicklung existenzgefährdet sind, möglich werden. Bisher weigert sich die Bundesregierung, ausgerechnet die klimafreundliche Schiene auf die dafür maßgebliche „KUEBLL-Liste“ zu setzen.

DIE GÜTERBAHNEN haben zusammen mit dem VDV und der Allianz pro Schiene vorgeschlagen, einen weiteren Weg zu prüfen: eine befristete Preisregulierung der Bahnstrompreise nach dem Vorbild der Trassenpreise. Dabei werden die Gestehungskosten (Brennstoff, ggf. CO<sub>2</sub>-Zertifikate, Personal, Material, Verwaltung – und auch Abschreibungen) sowie ein angemessener Gewinnaufschlag zugrunde gelegt, um den Preis zu bestimmen und zu begrenzen. Eine Gewinnabschöpfung wäre damit im Bahnstromsystem, das durch seine unterschiedliche Frequenz (16,7 Hz statt 50 Hz) klar von der „öffentlichen Stromversorgung abgegrenzt ist, nicht erforderlich.

## 6 Prozent - Steigerung der Beschäftigtenzahlen gegenüber dem Vorjahr bei den GÜTERBAHNEN

14. September 2022

**6%** ist die Beschäftigtenzahl bei den GÜTERBAHNEN zwischen September 2021 und September 2022 gestiegen.



DIE GÜTERBAHNEN beschäftigen immer mehr Menschen! Seit September 2021 ist die Beschäftigtenzahl bei den GÜTERBAHNEN um rund sechs Prozent gestiegen. Der Transport auf der Schiene ist wieder in aller Munde. Während der Corona-Pandemie hat der Schienengüterverkehr die Versorgungssicherheit aufrechterhalten, im Zuge des Ukraine-Kriegs wurde er von Bundesregierung und EU als wichtiger Teil der Lösung für den Transport von Getreide aus der Ukraine und Energierohstoffen anstelle von Kohle

und Mineralöl aus Russland (wieder)entdeckt. Immer mehr Unternehmen wollen auch beim Transport klimabewusster sein. Da ist die Schiene wegen ihres elektrischen Antriebs und dem geringen Energieaufwand durch den Rad/Schiene-Kontakt die erste Wahl. Die Nachfrage nach Schienentransporten ist hoch und wird weiterwachsen. In einer im September 2022 durchgeführten Umfrage[1] bei den GÜTERBAHNEN zeigt sich, dass sich diese gestiegene Nachfrage auch in den Beschäftigtenzahlen niederschlägt. Seit September 2021 stieg die Anzahl der Beschäftigten (auf Basis der Einsatzstunden) um durchschnittlich sechs Prozent. Auch wenn die Bundespolitik keinen spürbaren Rückenwind gibt, können die Wettbewerber der DB vor allem durch ihre Lösungs- und Kundenorientierung weitere Verkehre hinzugewinnen.

Auch für Neueinsteiger:innen sind DIE GÜTERBAHNEN eine gute Wahl. Sie zeichnen sich durch Agilität und Zukunftsorientierung aus. Hierarchien sind flacher und die Unternehmen sind in der Regel am Jahresende im Plus. Häufig wird übertariflich gezahlt, die Vielfalt der Unternehmen birgt viele positive Möglichkeiten für die Beschäftigten. Die Unternehmen wissen, dass Work-Life-Balance immer wichtiger wird, und fördern sie entsprechend.

Auch wenn sich DIE GÜTERBAHNEN dringend mehr politische Unterstützung beim Vorhaben der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene wünschen, zeichnen die vielen schlechten Nachrichten über „die Bahn“ kein realistisches Gesamtbild: DIE GÜTERBAHNEN sind federführend, das durch Eisenbahnromantik angestaubte Image der Branche ins rechte Licht zu rücken: leidenschaftlich, innovativ, flexibel und leistungsstark.

Es war die Ampel-Regierung, die sich im Koalitionsvertrag das Ziel von 25 Prozent Marktanteil für den Schienengüterverkehr bis 2030 gesetzt hat. Um das erreichen zu können, brauchen die Eisenbahnverkehrsunternehmen allerdings mehr als einen guten Ruf: Eine belastbare Infrastruktur, Stärkung im Wettbewerb mit dem Lkw und – natürlich – noch wesentlich mehr Personal.

Die Personalsituation in der Branche ist besser geworden, dennoch ist Luft nach oben. Die Politik muss dringend die Ungleichbehandlung bei der Ausbildungsförderung[2] abschaffen, damit mehr junge Menschen sich für eine Karriere im Schienen(güter)verkehr entscheiden.

Außerdem sind Innovationen ein wichtiger Faktor für die Personalgewinnung: Wer technologischen Fortschritt anstrebt, zieht motivierte Mitarbeitende an. Die Politik muss daher zusammen mit den Unternehmen Innovationen fördern, um die Attraktivität der Branche zu erhalten und auszubauen. Aufgabe ist auch, dass Berufsbilder realistisch dargestellt werden: Eisenbahnromantik mit Dampflok entspricht nicht der digitalen und IT-gestützten Realität. (Speditions-)Ausbildungen müssen Eisenbahnwissen beinhalten, sowohl an den Universitäten als auch den IHK. Logistiksysteme schienengestützt zu denken, darf nicht persönliche Vorlieben einiger weniger Spezialist:innen sein, sondern muss ganz selbstverständlich zu Ausbildung und Studium gehören[3].

Ein im Zusammenhang mit Personalgewinnung unterschätzter Bereich ist die Infrastruktur. Bessere Infrastruktur optimiert Betriebsabläufe und sorgt so für weniger Frustration bei Mitarbeitenden – DIE GÜTERBAHNEN haben hier aber nur bedingt Einfluss. Daher muss die Politik in Zukunft mindestens drei Milliarden Euro pro Jahr allein für den Zubau von neuen Gleisen und Anlagen bereitstellen, damit lange Wartezeiten auf Überholgleisen bald der Vergangenheit angehören und 740 Meter lange Züge rollen statt stehen. Das Geld wird natürlich auch für Planer:innen der Infrastruktur benötigt, die bislang fehlen. Zudem arbeiten diese aufgrund der fehlenden Gemeinwohlorientierung des Infrastrukturbetreibers DB Netz nicht an den sinnvollsten, sondern den ertragreichsten Projekten, die nicht immer für die Branche den größten Nutzen mit sich bringen.

[1] Bitte geben Sie die Veränderung eingesetzter Mitarbeiter:innen (in Prozent, auf der Basis von Einsatzstunden eigener und von Drittfirmen gestellter Personale) zwischen dem aktuellen Stand (September 2022) und dem Stand zum 1. September 2021 an.

[2] Der Straßengüterverkehr wird mit 125 Millionen Euro, die Binnenschifffahrt immerhin mit 2,5 Millionen Euro gefördert. Der Schienengüterverkehr bekommt keine Förderung.

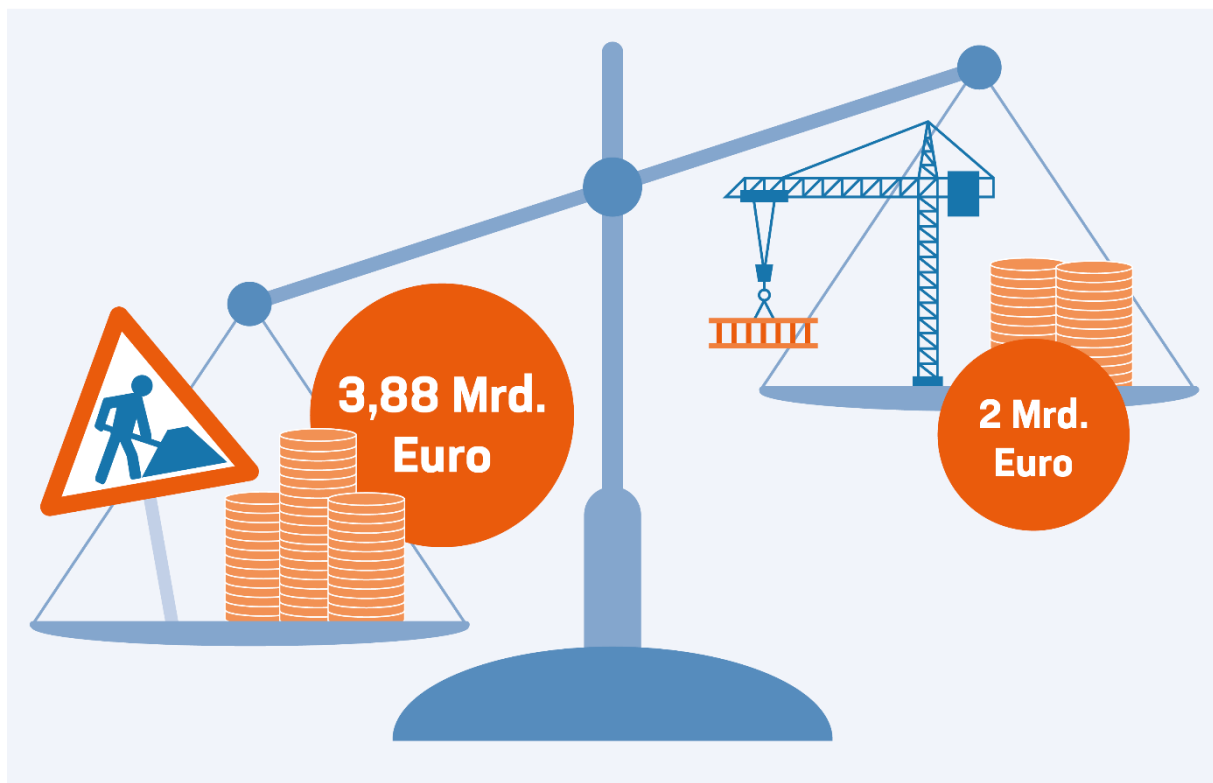
[3]

[https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Textbausteine/DZSF/Forschungsberichte/Forschungsbericht\\_2021-14.html?nn=2208196](https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Textbausteine/DZSF/Forschungsberichte/Forschungsbericht_2021-14.html?nn=2208196)

## 1.880.000.000 Euro - Differenz der Ausgaben der Ampelregierung 2023 in Bundesfernstraßen und den Neu- und Ausbau der Schienenwege

23. August 2022

**1,88 Mrd. Euro:**  
so viel soll 2023 mehr in den  
Neu- und Ausbau von Bundes-  
fernstraßen als von Schienen-  
wegen ausgegeben werden



Für zusätzliche Straßen will die Bundesregierung im kommenden Jahr fast doppelt so viel Geld ausgeben wie für den Neu- und Ausbau des Eisenbahnnetzes. Maßgeblich für deutlich mehr Verkehr auf der Schiene ist die Erweiterung des Schienennetzes, damit mehr Züge fahren können, denn das existierende Netz ist nicht überall, aber an

zahlreichen neuralgischen Punkten sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr an der Kapazitätsgrenze.

Entgegen den eigenen Ankündigungen hat die Ampel-Regierung nach ihrem ersten Haushaltsbeschluss (für das laufende Jahr) keine Kurskorrektur vorgenommen. 2023 sollen nach dem am 1. Juli beschlossenen Regierungsentwurf des Bundeshaushalts für zusätzliche Schienen nur 2 Mrd. Euro bereitgestellt werden. Im laufenden Jahr sind es 1,9 Milliarden Euro. Vergleicht man die Summe mit dem Neu- und Ausbau des Bundesfernstraßennetzes (Autobahnen und Bundesstraßen – Landes- und Kommunalstraßen sind bei diesem Vergleich nicht berücksichtigt) sollen dafür nach dem Willen der Bundesregierung im nächsten Jahr hingegen 3,88 Mrd. Euro zur Verfügung stehen.

Die allseits propagierte Aussage des Bundesverkehrsministers Wissing „Erstmals mehr Geld für Schiene als Straße!“ lässt sich leicht widerlegen, da bei den Mitteln für die Straße die Planungskosten „herausgerechnet“ wurden – bei der Schiene nicht.

Die Bundesregierung nimmt das eigene Ziel, „erheblich mehr in die Schiene als in die Straße [zu] investieren“ (Koalitionsvertrag, Seite 38), nicht ernst. Auch die Möglichkeit, die Mittel aus dem bisherigen Bedarfsplan der Straßenbauvorhaben umzuschichten, bleibt ungenutzt. Damit verpasst die Ampel die Chance im Haushalt 2023, den seit Jahren überfälligen Startschuss für einen Investitionshochlauf beim Neu- und Ausbau des Eisenbahnnetzes zu setzen. Denn der Bedarf für die vom Bundestag für notwendig gehaltenen Schienenprojekte ist deutlich höher. Für die Projekte des sogenannten „Vordringlichen Bedarfs“ des Bedarfsplans Schiene, für Maßnahmen zur Umsetzung des Deutschlandtakt-Konzeptes sowie Elektrifizierungen braucht es mindestens 3 Mrd. Euro pro Jahr, die sich bis zum Ende des Jahrzehnts auf etwa 6 Mrd. Euro erhöhen müssen. Dieses Ziel unterschrieb das Verkehrsministerium 2020 selbst im „Masterplan Schiene“.

Dass Deutschland zum Autoland wurde, hängt auch damit zusammen, dass seit vielen Jahrzehnten der größte Teil der öffentlichen Verkehrsinvestitionen in neue Straßen und die Erweiterung der vorhandenen Straßen und Anlagen gelegt wurde.

Die steigende Netzdichte erleichterte und beschleunigte in den Jahren ab 2000 den Straßenverkehr, der damit seine Attraktivität im Vergleich zur Schiene deutlich steigern konnte. Weniger im Fokus der Öffentlichkeit, aber offenbar nicht minder effektiv, wurde zugleich die Leistungsfähigkeit der Straße auch durch den Ausbau bereits vorhandener Straßen deutlich erhöht (zusätzliche Fahrspuren, kreuzungsfreie Verknüpfungen, Mitnutzung von ehemaligen Standspuren und anderen Verkehrsanlagen, etc.).

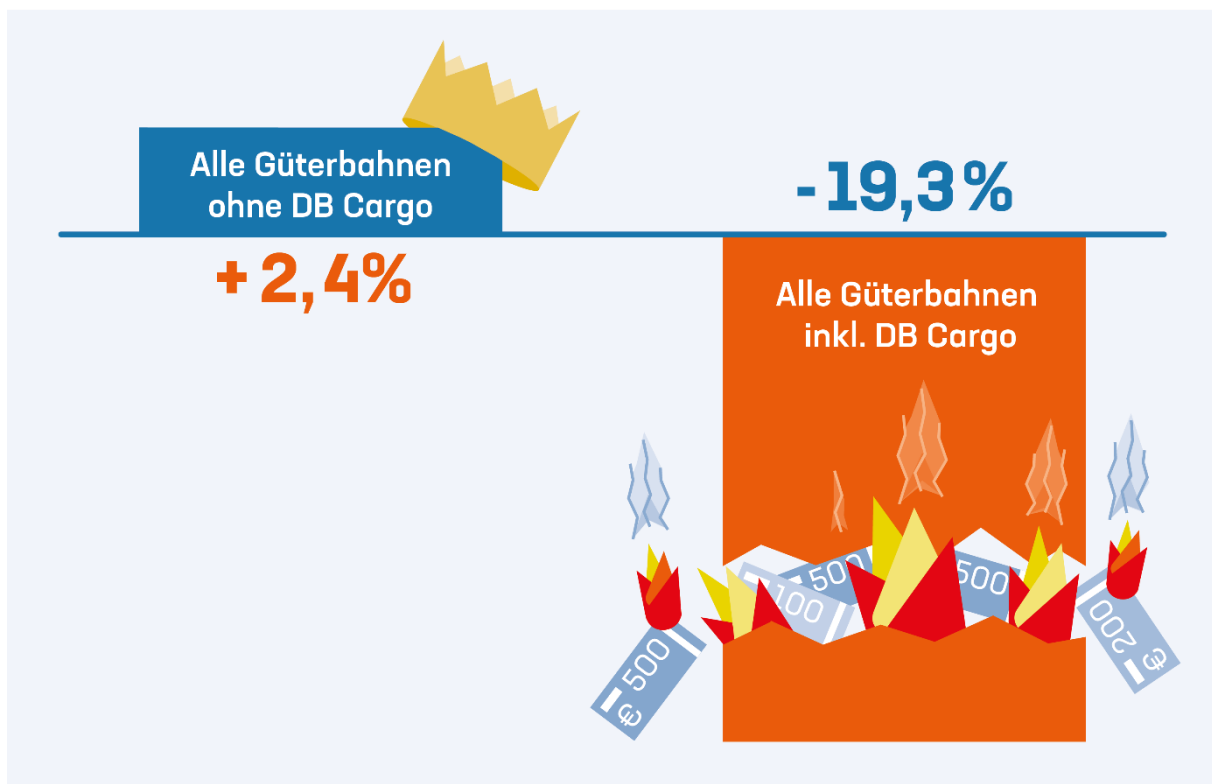
Für den notwendigen Neu- und Ausbau der Schienenwege (z. B. 3. und/oder 4. Gleis neben einer vorhandenen Strecke, aber auch Wiederaufbau eines früher existierenden zweiten Gleises oder von Verbindungskurven, Brücken, etc.) gibt der Bund als Alleinverantwortlicher seit vielen Jahren zu wenig Geld aus. Zwischen 2010 und 2020 investierte der Bund 28,1 Mrd. Euro mehr in Bundesfernstraßen als Schienenwege. Es

besteht also großer Nachholbedarf. Zugleich hat es die DB Netz AG in den meisten Jahren nicht geschafft, die zu geringen Mittel zu verbauen und muss jetzt auf die Tube drücken. DIE GÜTERBAHNEN fordern von Regierung und Haushaltsgesetzgeber, nicht verbaute Mittel des Bedarfsplans langfristig in einem Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild zu sichern. Dies schafft auch die nötige langfristige Planungssicherheit, um Personalkapazitäten bei Planung und Bau aufzubauen. Somit kann das „Henne-Ei-Problem“ zwischen Baukapazität und bereitgestellten Mitteln gelöst werden.

## 2,4 Prozent - Umsatzrendite der Güterbahnen (allerdings ohne DB Cargo)

27. Juli 2022

**+2,4%** betrug die Umsatzrendite der nicht-bundeseigenen Güterbahnen 2020



„Starke Schiene. Starke Zahlen. Wir sind die führende europäische Güterbahn – die Fakten belegen es“, teilt DB-Tochter DB Cargo auf ihrer Homepage mit. In Führungsposition befindet sich das Unternehmen leider vor allem beim Betriebsverlust: 2021 stand ein negatives EBIT von 481 Millionen Euro zu Buche. Dass Güterverkehr auf der Schiene allerdings nicht zwangsläufig mit Verlusten verbunden sein muss, zeigt der kürzlich veröffentlichte Marktuntersuchungsbericht der Bundesnetzagentur.



Demnach lag die durchschnittliche Umsatzrendite aller Güterbahnen-Unternehmen 2020 bei -19,3 Prozent. Die Umsatzrendite der nicht zur DB gehörenden Güterbahnen-Unternehmen lag bei 2,4 Prozent. Nicht alle dieser Unternehmen haben auch einen Gewinn erwirtschaftet, aber die DB-Unternehmen trübten das Bild massiv ein, obwohl das Staatsunternehmen schon deutlich weniger als die Hälfte des Güterverkehrs in Deutschland transportiert.

Beim Betriebsergebnis zeigt sich ein ähnliches Bild: 81 Prozent aller Unternehmen im Schienengüterverkehr konnten 2020 ein positives Ergebnis erwirtschaften. Die Summe der Betriebsergebnisse ist allerdings mit -2,29 Euro je Trassenkilometer und -0,44 Euro je Tonnenkilometer düster. Ohne die DB Cargo klettern diese Werte aber ebenfalls nach oben, auf 18 Cent je Trassenkilometer und 0,03 Cent je Tonnenkilometer.

Die DB-Unternehmen drücken seit vielen Jahren den Durchschnitt der Güterzug-Branche, die dadurch auf den ersten Blick aussieht, wie im Niedergang begriffen. Die Ausgaben übersteigen die Einnahmen trotz zusätzlicher staatlicher Zuschüsse und eines offensiven Marketings. Selbst die zusätzliche Förderung über die Trassenpreise zum Ausgleich der Corona-Pandemie verpuffte offenbar im Unterschied zu derer der übrigen Güterbahnen. Während der Branchenschnitt von -3,5 Prozent im Jahr 2016 auf eine negative Umsatzrendite von 8,8 Prozent abfiel, um 2020 schließlich scheinbar ins Bodenlose zu fallen (-19,3 Prozent), konnten die nicht zur DB gehörenden Güterbahnen während der Pandemie ihre Umsatzrendite sogar ganz leicht steigern.

Dass die DB Cargo aus Sicht ihrer Konkurrenten seit vielen Jahren „die Gesamtstatistik verhagelt“, ist dabei nicht nur ein kosmetisches Problem für alle Zahlenfreund:innen, sondern hat ernsthafte Konsequenzen, in erster Linie für die Steuerzahlenden und die anderen Anbieter im Schienengüterverkehr. Die jährlichen Defizite der DB Cargo im hohen dreistelligen Millionenbereich kommen dem Besitzer der Güterbahn – dem Staat und damit allen Steuerzahlenden – teuer zu stehen. Zuschüsse, steigende Verschuldung und Querfinanzierung innerhalb des DB-Konzerns verzerren den fairen Wettbewerb unter den Güterbahnen. Eine maßgebliche Ursache der Defizite, eine Preispolitik der DB, die auch Verkehre unter Kosten anbietet, schädigt darüber hinaus die Wettbewerber, denn ihre Eigentümer können nicht auf öffentliche Mittel zurückgreifen, um defizitäre Güterbahnen zu betreiben. Letztlich sind auch die geringen Margen der erfolgreichen Güterbahnen zu gering für eine nachhaltige Investitionsstrategie. Allerdings belegen diese Unternehmen, dass sie deutlich effizienter arbeiten können. 2022 wird wegen der zum 31. Dezember eingestellten Corona-Trassenpreisförderung, den stark gestiegenen Energiepreisen und dem Tankrabatt für Lkw ein wirtschaftlich für die Branche noch viel kritischeres Jahr als 2020 und 2021.

## 0 (Null) - Effizienzsteigerung für die Bundesnetzagentur durch das Eisenbahnregulierungsgesetz

29. Juni 2022

# 0 EFFIZIENZ- STEIGERUNG

## durch das Eisenbahn- regulierungsgesetz



Zum heutigen Jahrestag der zweiten Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) fehlt es der zuständigen Aufsichtsbehörde – der Bundesnetzagentur – noch immer an geeigneten Werkzeugen, um die Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu fördern. Dass die „Mini-Novelle“ schnellstmöglich von einer wirksamen abgelöst werden sollte, versprochen 2021 alle Parteien. Passiert ist seit Start der Ampel-Regierung jedoch nichts.

Wenngleich es bei den sommerlichen Temperaturen schwerfallen mag, zurückzublicken: Im Winter 2021 hatte es erhebliche Probleme im Schienenverkehr gegeben, weil die Aufräumarbeiten aufgrund von Schneefall und Frost auf den Strecken tagelang andauerten. Nach Sturmtief Ylenia im Februar 2022 gab es in Teilen Deutschlands tagelang Streckensperrungen. Die Bundesnetzagentur unternahm daraufhin den Versuch, der DB Netz als Betreiberin von 90 Prozent des deutschen Schienennetzes eine maximale „Entstörfrist“ – auch bei üblichen winterlichen Bedingungen – von 24 Stunden in ihren „Netznutzungsbedingungen“ vorzuschreiben. Dieser Vorstoß scheiterte jedoch vorerst. Die DB-Tochter hatte beim Verwaltungsgericht Köln Klage erhoben und in erster Instanz Recht bekommen. Begründung: § 62 ERegG biete keine ausreichende Rechtsgrundlage für eine solche Auflage.

Es gibt also – wie schon bei Sturm, Regen und Hagel – weiterhin keine Regel, ab wann der Infrastrukturmonopolist seine Strecken wieder befahrbar haben muss. Allzu oft schauen die Kund:innen der GÜTERBAHNEN und auch die Reisenden im Fern- und Nahverkehr in die Röhre und müssen auf andere Verkehrsmittel ausweichen oder gezwungenermaßen immobil sein. Bei anderen Verkehrsträgern, so auch Bundesautobahnen und Flughäfen, gibt es eine solche „Entstörfrist“ jedoch durchaus. Diese Limitierung der Bundesnetzagentur zeigt exemplarisch, dass das für ihr Handeln maßgebliche Gesetz zu schwach ist und ihr gewisse notwendige Kompetenzen nicht einräumt.

Regulierung ist nicht nur im Schienenverkehr, sondern auch in der Energieversorgung, Telekommunikation und anderen Bereichen erforderlich, in denen einzelne Unternehmen die Infrastruktur für viele Anbieter bereitstellen und teilweise selbst nutzen. Das ERegG definiert die Regeln für die Bereitstellung und Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Strecken, Bahnhöfe, sogenannte Serviceeinrichtungen wie Abstellgleise). Die Betreiber müssen beispielsweise Eisenbahnverkehrsunternehmen freie und befahrbare Strecken anbieten und diese auch befahrbar halten. Aufgrund der Abhängigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Strecken, kann die DB Netz die Rechte der Kund:innen stark einschränken, indem sie tagelang nicht für freie Strecken sorgt. Und auch die Gleichbehandlung der Anbieter von Eisenbahnverkehren und eine faire Kosten- und Vertragsgestaltung durch die Monopolisten sollten durch die Bundesnetzagentur durchsetzbar sein, da sie im Interesse aller sind.

Schon dem ersten Entwurf des ERegG im Jahr 2016 bescheinigten Expert:innen, Unternehmen und Verbände, dass es Fairness und das in § 3 festgehaltene Ziel der Verkehrsverlagerung auf die Schiene mit den vorgesehenen Werkzeugen nicht erreichen würde.

Das Gesetz konnte das politische Versprechen nicht einlösen, die von der DB Netz geplante kontinuierliche Steigerung der Trassenpreise zu verhindern. Auch die Stellung der Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber dem Infrastrukturbetreiber wurde nicht durchgreifend verbessert. Der zuvor bestehende Rechtsschutz der Verkehrsunternehmen wurde sogar verschlechtert. Die Wettbewerbsintensität konnte durch die

Bundesnetzagentur ebenfalls nur wenig beeinflusst werden. In dem von der DB mit 98 Prozent Marktanteil dominierten Schienenpersonenfernverkehr haben Eisenbahnkund:innen, anders als in Italien oder Tschechien, kaum eine Wahl zwischen Anbietern. Der exklusive Informationsaustausch innerhalb des DB-Konzerns zwischen Verkehrsunternehmen und Infrastruktur lebt fröhlich weiter.

Umgekehrt werden viele Entscheidungen der Bundesnetzagentur von der DB Netz beklagt und somit notwendige Verbesserungen für die Verkehrsunternehmen auf Jahre hinaus verzögert. Sie wehrt sich gegen jeden Vorstoß der Bundesnetzagentur, die mehr Kund:innen- und Dienstleistungsorientierung bringen soll.

Die dritte Novelle muss durch die Ampel-Regierung zügig angegangen werden und sich grundlegend von jenen ihrer Vorgängerinnen unterscheiden. Es darf nicht erneut eine überstürzte Mini-Novelle ohne entscheidende Verbesserungen kurz vor Ende der Legislaturperiode werden. Stattdessen braucht die Bundesnetzagentur endlich eine gute gesetzliche Grundlage, damit die Ziele des ERegG erreicht werden können. Dies gilt auch für die Zeit nach einer möglichen Neustrukturierung der DB Netz hin zu einer gemeinwohl- statt gewinnorientierten Gesellschaft ab 2024.

## 210 000 000 000 Tonnenkilometer - 25 % Marktanteil bis 2030 für den SGV in Tonnenkilometer

31. Mai 2022

25% Marktanteil bis 2030 für den SGV bedeuten

# 210 MRD. TONNENKILOMETER



Die Ampel-Koalition hat sich auf die Fahnen geschrieben, bis zum Jahr 2030 den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene von heute 18,5 auf 25 Prozent zu erhöhen.

Auf Seite 39 des Koalitionsvertrag heißt es dazu:

*„Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln.“*

Wenn die Verkehrsleistung (d. h. gefahrene Kilometer multipliziert mit beförderter Menge) aller Verkehrsträger des Güterverkehrs wie prognostiziert<sup>1</sup> bis 2030 auf 840 Mrd. Tonnenkilometer wächst, zeigt sich die Dimension dieses Vorhabens: Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs (SGV) steigert sich um 60 Prozent, von heute 129,9 Mrd. auf 210 Mrd. Tonnenkilometer. Um das 25 Prozent-Ziel zu erreichen, muss die Verkehrsleistung des SGV damit um jährlich rund 5,5 Prozent wachsen. DIE GÜTERBAHNEN halten es für möglich, dass die Steigerung unter bestimmten Voraussetzungen noch höher ausfallen kann und visieren 264 Mrd. Tonnenkilometer bis zum Jahr 2035 an, also eine Verdopplung des Status quo.

Den Marktanteil der Schiene im Güterverkehr zu steigern, ist für die Politik in ihrer Zielsetzung ein alter Hut. Mit dem Aufkommen der Umweltbewegung kam die Erkenntnis, dass die Aufwertung des SGV ein entscheidender Faktor auf dem Weg zu klimafreundlichem Güterverkehr ist. Es ist davon auszugehen, dass DIE GÜTERBAHNEN, die auch schon in den vergangenen 20 Jahren nahezu allein das Wachstum im Schienengüterverkehr getragen haben, den Löwenanteil zu dieser Steigerung beitragen werden. Um ihre Leistung erbringen zu können, fordern DIE GÜTERBAHNEN vom Gesetzgeber klare politische Weichenstellungen im Verkehrsbereich:

1. Damit das Wachstum auf der schon heute stark belasteten Infrastruktur möglich ist, müssen die [Investitionen](#) deutlich höher liegen als derzeit. Im Haushalt für 2022 sind lediglich 1,9 Mrd. Euro für die Schieneninfrastruktur veranschlagt. Es müssen jedoch mindestens 3 Mrd. Euro sein, die bis zum Ende des Jahrzehnts auf 6 Mrd. pro Jahr gesteigert werden.
2. Neben dem Ausbau der Infrastruktur in großen Projekten sind vor allem die schnell umsetzbaren [Kleinen und Mittleren Maßnahmen](#) von Bedeutung, deren Wirkung sofort zum Tragen kommt.
3. Die Rahmenbedingungen im Wettbewerb zur Straße sind entscheidend: Die Subventionierung von Dieselkraftstoff und der Anschaffung von batterieelektrischen Fahrzeugen auf der Straße verbilligt den Straßengüterverkehr künstlich, was die Klimaziele konterkariert. [Die Steuerzahler:innen werden schließlich für die externen Kosten zur Kasse gebeten](#). Stattdessen fordern DIE GÜTERBAHNEN: Subventionen abbauen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken.
4. Wichtige Stellschraube ist außerdem eine [Neustrukturierung des wichtigsten Infrastrukturdienstleisters DB Netz AG](#). Dessen Gewinnausrichtung verhindert kluges und gemeinwohlorientiertes Baustellen- und Infrastrukturmanagement, das dafür sorgt, dass Strecken massiv und da ausgebaut werden, wo das benötigt wird. Ein kunden- und gemeinwohlorientierter Betreiber, der durch ein langfristig gesichertes Finanzierungskonzept, ähnlich wie das überjährige Fondsmodell in der

---

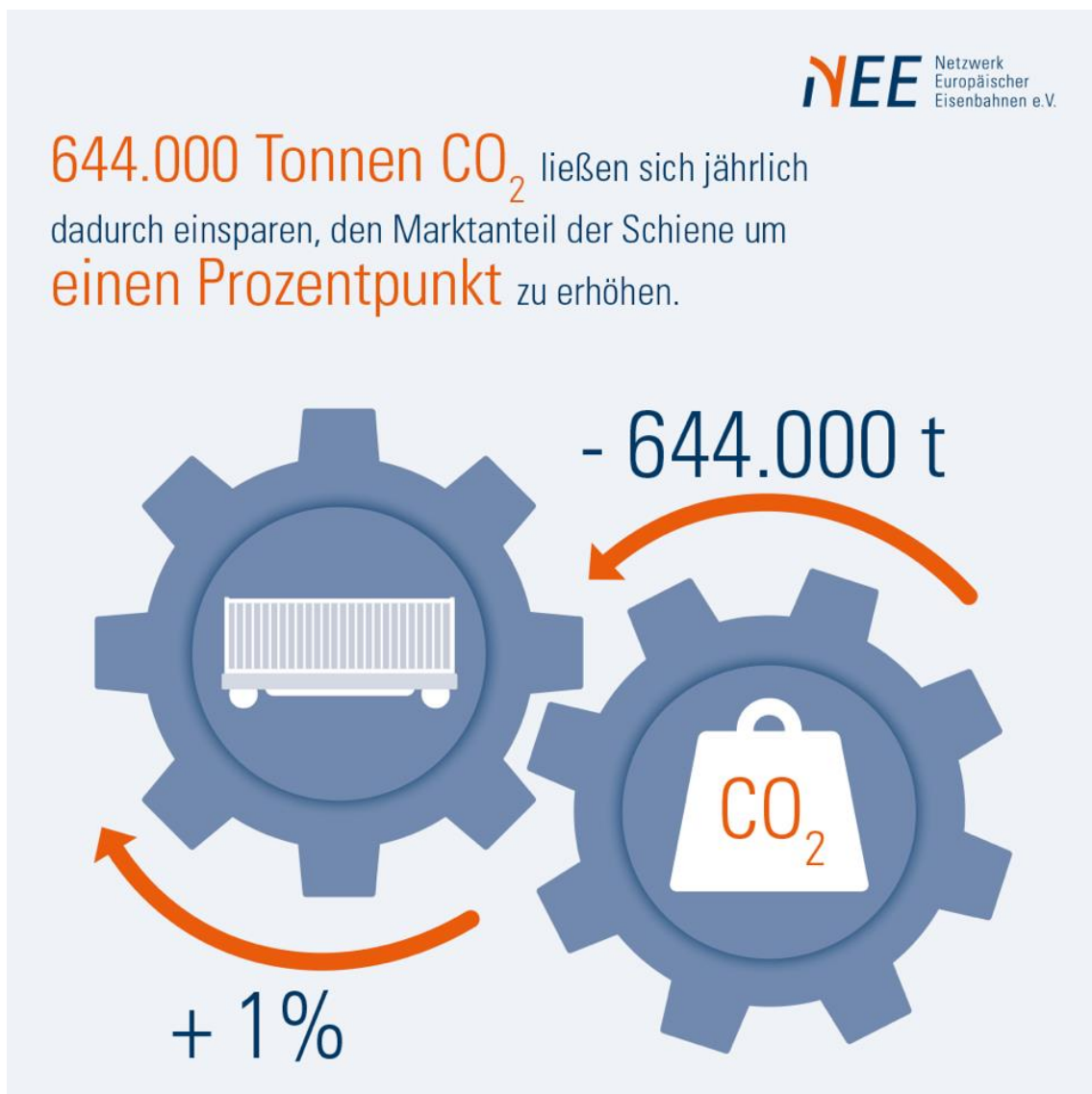
<sup>1</sup> Roland Berger im Auftrag des VDV: Gutachten zum Schienengüterverkehr in Deutschland bis 2030

Schweiz, bei seinen Vorhaben abgesichert ist, denkt langfristiger als ein auf Marge getrimmtes Unternehmen.

5. Zuletzt braucht es die Einführung von Innovationen im Güterverkehr, wie beispielsweise die [verpflichtende Kranbarkeit für Lkw-Sattelaufleger](#). Nur mit technologischem Fortschritt kann die Schiene das Rückgrat moderner elektrischer Logistikketten werden. Dabei gilt: Hauptlauf auf der Schiene, während erste und letzte Meile auch durch andere Verkehrsträger, möglichst mit alternativen Antrieben, erfolgen.

## 644.000 Tonnen CO<sub>2</sub> - Potenzial der Emissionseinsparung bei Verschiebung des Marktanteils auf die Schiene um einen Prozentpunkt

27. April 2022



Sieben Mal mehr CO<sub>2</sub> pro Tonne und Kilometer verursacht ein Transport mit dem Lkw im Vergleich zur Beförderung auf der Schiene, zeigt der jüngste Emissionsvergleich des Umweltbundesamtes. Grund hierfür ist zum einen der Energieträger: Während fast alle Lkw mit Diesel und damit einem überwiegend aus Erdöl stammenden Produkt unterwegs sind, werden 95 Prozent des Schienengüterverkehrs mit elektrischem Strom abgewickelt,



der laut Umweltbundesamt schon heute zu 41,4 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen stammt - Tendenz steigend. Unabhängig von der Stromherkunft benötigt die Schiene prinzipiell durch den niedrigeren Rollwiderstand und Luftwiderstand viel weniger Energie als Straßenfahrzeuge. Hinzu kommt ein Anteil an zurückgewonnenem Strom aus Bremsvorgängen. Das führt dazu, dass die Schiene zwar 18,5 Prozent der deutschen Güterverkehrsleistung, aber nur 3,3 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Güterverkehrs bzw. 1,3 Prozent der Treibhausgasemissionen des gesamten Verkehrs verursacht – Tendenz sinkend. Der Straßengüterverkehr ist zurzeit allein für rund ein Drittel der Emissionen im Verkehrssektor verantwortlich – Tendenz steigend. Der Verkehrssektor insgesamt muss seine jährlichen Emissionen laut Klimaschutzgesetz bis 2030 pro Jahr um 63 Millionen Tonnen senken. Ein unverzichtbares Element ist dabei die Stärkung der Schiene. Daher soll nach dem Willen der Bundesregierung bis 2030 der Anteil der Schiene am Modal Split auf 25 Prozent angehoben werden. Während der Schienenanteil während der Corona-Pandemie durch preisaggressives Verhalten des Straßengüterverkehrs sogar leicht zurückgegangen ist, herrscht über alle demokratischen Parteien hinweg Konsens, dass schon aus Klimaschutzgründen mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden muss. Nur ein Prozentpunkt höherer Marktanteil auf der Schiene bedeutet schon heute eine jährliche Einsparung von 644.000 Tonnen CO<sub>2</sub> gegenüber dem Lkw-Transport. Die Güterbahnen ließen ermitteln, dass sogar 35 Prozent Schienenanteil bis 2035 möglich sind. Das würde im Jahr 2035 eine Einsparung von mehr als 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> bedeuten.

Das aktuelle Haupthindernis ist vor allem die starke Fokussierung auf den Straßen- statt den Schienengüterverkehr und damit verbunden der geringe Anspruch, an überfüllten Straßen und der Verwendung fossiler Energieträger etwas zu ändern. Der geltende Bundesverkehrswegeplan sieht vor, die weiter wachsende Gütermenge wie bisher zu drei Vierteln mit Lkw transportieren zu lassen. Praktisch hieße das, sechs Lkw hintereinander fahren zu lassen, wo es heute noch fünf sind. Von diesen sechs sollen 2030 nach dem Willen der Bundesregierung zwei einen klimafreundlichen Antrieb haben. Selbst wenn dieses mehr als Absichtserklärung zu verstehende politische Ziel erreicht wird, wären dann immer noch vier Dieselfahrzeuge - nur eines weniger als heute – auf der Autobahn mit je rund 800 Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kilometer unterwegs. Der hohe Zeitdruck beim Klimaschutz spricht dafür, der Stärkung der Schiene als Rückgrat einer elektrischen multimodalen Logistikkette Vorrang zu geben.

Um eine Verkehrswende hin zu mehr klimafreundlichem Güterverkehr zu erreichen, haben die Güterbahnen bereits im vergangenen Jahr einen Maßnahmenkatalog vorgestellt. Keine der darin aufgeführten kurz- oder langfristigen Maßnahmen wurde über eine Erwähnung im Ampel-Koalitionsvertrag hinaus angegangen. Für die schnelle Verlagerung von der Straße auf die Schiene sind Trailer-Transporte besonders bedeutsam. Derzeit werden mehr als 70 Prozent der Lkw-Transporte mit Sattelanhängern durchgeführt, davon sind aber nur fünf Prozent so ausgelegt, dass sie mit einem Portalkran oder Reachstacker (Greifstapler) auf die Schiene umgeladen werden können („kranbar“). Eine Vorschrift, dass alle neuen Trailer kranbar sein müssen, kann ein Hebel für schnelle Verlagerung sein. Zusammen mit schon heute am Markt verfügbaren Batterie-Lkw im Vor- und Nachlauf könnte so der CO<sub>2</sub>-Ausstoß drastisch gesenkt werden.

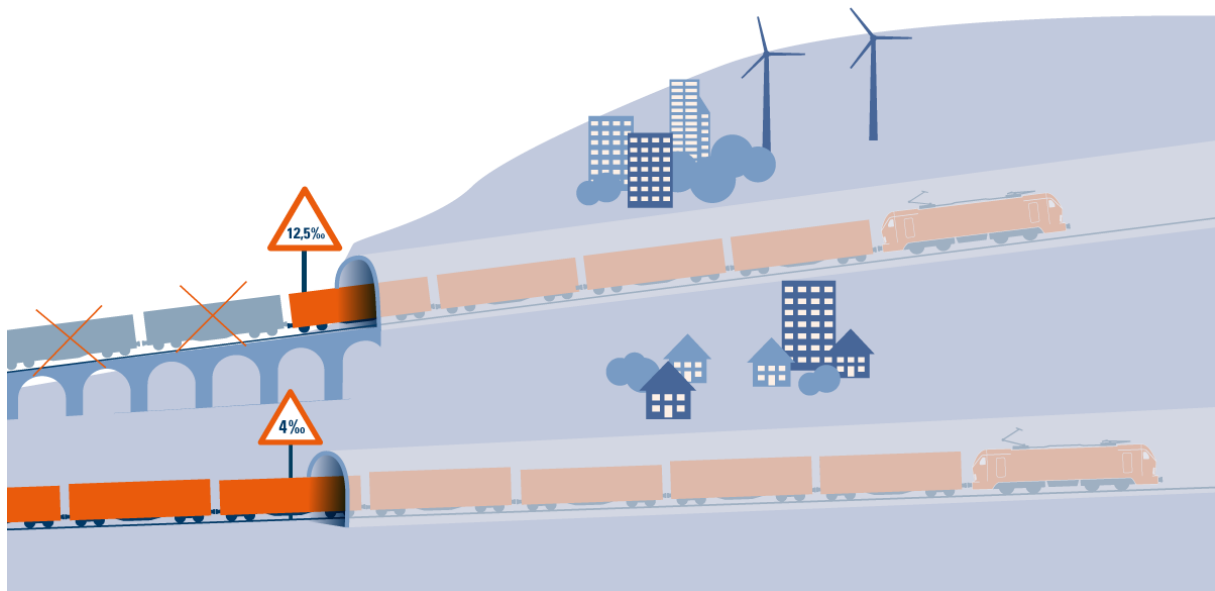


## 4 Promille - Empfohlene maximale Steigung für neu gebaute Schienenstrecken

29. März 2022

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Maximal **4‰** sollten neu gebaute **Schienenstrecken ansteigen**, damit auch Güterzüge voll ausgelastet fahren können.



Eisenbahnen können, abgesehen von Zahnradbahnen, keine beliebig steilen Strecken befahren. Die energiesparende geringe Haftreibung von Stahlrädern auf Schienen wirkt begrenzend. Beim Neubau von Strecken und selbst Rampen am Beginn und Ende von Tunnelstrecken bestimmt die maximale Steigung (oder Längsneigung) die Leistungsfähigkeit einer Strecke. Je geringer die Steigung, desto schwerer und näher an der Maximallänge kann ein Güterzug unterwegs sein. Selbst in völlig flacher Umgebung werden in den letzten Jahren Tunnel gebaut, um Ortschaften vor Lärm zu schützen. Beispielsweise wurde ein vier Kilometer langer Tunnel bei Rastatt geplant, dessen Zufahrtsrampen allerdings zu steil für viele Güterzüge sein werden, wenn er eines Tages in Betrieb geht. Denn obligatorisch ist, dass ein angehaltener Güterzug jederzeit aus eigener Kraft anfahren können muss. Zurückrollen ist nach den derzeitigen Regelwerken keine Option, sodass im Ernstfall eine zweite Lokomotive entweder an der Zugspitze oder am Zugschluss regelmäßig oder im Einzelfall zum Einsatz kommen muss. Durch ihre

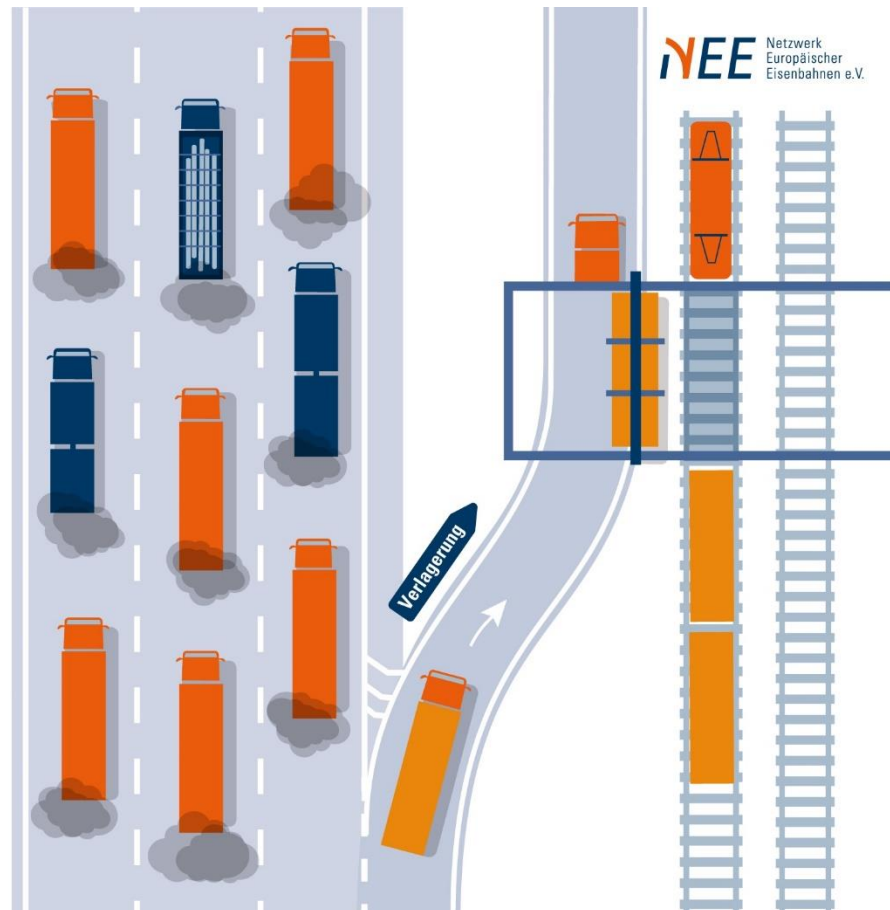
Vorhaltungskosten schlägt sie nicht nur wirtschaftlich negativ zu Buche, sondern reduziert auch die nutzbare Wagenzuglänge um einen Wagen und schmälert die Infrastrukturkapazität in Bahnhöfen und auf der Strecke – denn im Falle einer Schiebelokomotive muss diese auch an den Einsatzort zurückfahren. Im Ergebnis fahren dann zahlreiche Güterzüge weiter mitten durch Rastatt, was die Grundidee des Tunnels unter der Stadt, Lärm zu vermeiden, ad absurdum führt. Um keine Wiederholung zu verursachen, müssen die veralteten Planungsrichtlinien auf die Züge der Zukunft angepasst werden. Neu gebaute Eisenbahnstrecken müssen so flach gebaut werden, dass sie von allen Güterzügen genutzt werden können. Für die überschaubare Zukunft sind eine Zuglänge von 740 Metern und ein maximales Zuggewicht von 2.200 Tonnen sowie eine moderne 4-achsige Standardlokomotive das richtige Maß. Rampen und Strecken dürfen statt der aktuellen maximalen Steigung von 12,5 Promille einen Zielwert von möglichst 4, höchstens jedoch 6 Promille, einhalten. Damit können Umwege oder schlecht ausgelastete Fahrten vermieden werden. Nur wirtschaftliche Angebote der Eisenbahn können mit dem Lkw konkurrieren. Bis zu 52 klimaschädliche Lkw können durch einen Zug ersetzt werden.

Derzeit sind im deutschen Netz an verschiedenen Stellen Neubaustrecken geplant, um das erwartete und politisch geforderte Verkehrswachstum auf der Schiene stemmen zu können. In der Regel werden diese Strecken als Mischverkehrsstrecken geplant. Das heißt, dass sie sowohl vom schnellen Personenfernverkehr wie auch vom Hochleistungsgüterverkehr befahren werden sollen. So werden beispielsweise im Erzgebirge, im Zulauf zum Brennerbasistunnel, mit dem Fernbahntunnel Frankfurt, der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim, der Neubaustrecke Fulda – Gerstungen, der Neubaustrecke Hanau – Würzburg/Fulda und der Anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung Eisenbahnstrecken geplant, die durch diese Verkehrsansprüche oft nur mit einem signifikanten Tunnelanteil realisierbar sind. Die DB Netz muss schnellstmöglich laufende Planungen überprüfen, um sicherzustellen, dass die Neigungen auf diesen geplanten Strecken und Tunnel, auf denen langfristig Güterverkehr fahren soll, den Anforderungen genügen. Zu viele Projekte (Köln – Frankfurt, Erfurt – Bamberg, bald Stuttgart – Ulm) wurden schon ohne Berücksichtigung des Güterverkehrs geplant und gebaut, weswegen diese nicht für klimaschonende Gütertransporte genutzt werden können.

## 71 Prozent - Anteil der Lkw-Transporte mit Trailern in Deutschland

15. Februar 2022

Für  
**71%**  
aller **LKW-Transporte**  
werden **Trailer**  
genutzt.



Für die dominierende Ladeinheit im Straßengüterverkehr gibt es mehrere Begriffe – Sattelaufleger, Sattelanhänger oder Trailer – alle meinen aber das Gleiche: Mehrachsige Anhänger, in der Regel knapp 14 Meter lang, die sowohl seitlich als auch vom Heck aus be- und entladen werden können und über den sogenannten Königszapfen am vorderen Ende mit einer Zugmaschine verbunden werden.

Heute werden laut Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes knapp drei Viertel der Beförderungsleistung im Inland auf der Straße mit Sattelauflegern transportiert. Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene muss daher genau diese Ladeinheit ins Visier nehmen. In 95 Prozent aller Fälle sind Sattelaufleger jedoch so gebaut, dass sie zwar mit der Eisenbahn transportiert, aber aus Stabilitätsgründen nicht verladen werden können. Ein Wechsel zwischen Schiene und Straße in Terminals ist damit nur mit zusätzlichem Equipment und dementsprechend höheren Kosten möglich. Im Schienengüterverkehr liegt der Anteil von transportierten Sattelauflegern dementsprechend nur bei knapp 14 Prozent.

Die Ladeinheit Container ist hingegen besser an den Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln Schiff, Eisenbahn und Lkw angepasst und deswegen häufiger auf der klimafreundlichen Schiene anzutreffen. So werden zwischen dem Hamburger Hafen und Bayern über zwei Drittel der Container auf der Schiene befördert. Branchenexpert:innen nehmen an, dass insgesamt etwa die Hälfte aller Container, die im Hamburger Hafen verladen werden, im Hinterland mit der Eisenbahn transportiert werden. Die enorme Diskrepanz zwischen den beiden Transportsystemen „Container“ und „Sattelaufleger“ hat mehrere Ursachen, allen voran macht jedoch der effiziente Umschlag die Container so attraktiv. Verkehre, die sich im Moment einfach verlagern lassen, befinden sich damit bereits zum größten Teil auf der Schiene. Nicht, weil der Lkw besonders attraktiv, sondern weil die Hindernisse bei der Verladung von nicht-kranbaren Trailern so groß sind, werden die Trailer auf den Straßen mehr statt weniger. Viel mehr Sattelaufleger können kurzfristig auf die Schiene gebracht werden, wenn der Vorgang des Umschlags effizienter wird.

Technisch ist die Umrüstung nicht-kranbarer Trailer banal. Ein stabileres Design ermöglicht, dass Sattelaufleger auch mit den in Terminals weltweit üblichen Portalkränen oder Greifstaplern auf Eisenbahnwaggons umgesetzt werden können. Die zusätzliche Masse von max. 400 kg wird oft als Argument gegen die für die Kranbarkeit notwendige Verstärkung des Sattelauflegers hervorgebracht, obwohl heute im Straßengüterverkehr in der Regel das Volumen und nicht das Gewicht die Zuladung begrenzt. Zusätzliches Fahrzeuggewicht, wird eingewandt, kostet mehr Diesel. Die so erst mögliche Verlagerung von Trailer-Transporten auf die Schiene überkompensiert den geringen Mehrverbrauch aber bei Weitem. Bei jedem Schienentransport werden 85 Prozent der Treibhausgase vermieden.

Die Regierungsparteien haben sich im Koalitionsvertrag darauf geeinigt, dass „die Kranbarkeit von Standard-Sattelauflegern vorangetrieben“ werden solle. Die Güterbahnen begrüßen diese Absichtserklärung, weil insbesondere bei der Anpassung bestehender Logistikprozesse u. a. durch die Nutzung kranbare Sattelaufleger hohes Potential zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung liegt. „Vorantreiben“ muss jedoch konkret bedeuten, dass Kranbarkeit von neuen Lkw-Trailern auf europäischer Ebene als Norm verbindlich wird und zusätzlich ein effektives Förderprogramm zur Nachrüstung vorhandener Trailer in Deutschland und anderen EU-Mitgliedstaaten die schnelle Verkehrsverlagerung auf die Schiene vorantreibt.

Nähere Informationen zum Thema Kranbarkeit finden Sie hier.

## 2 - Verdopplung der Bahnstromkosten im Jahr 2021

26. Januar 2022

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Auf mehr als das **2**-fache haben sich die **Bahnstromkosten für Güterbahnen** allein im Jahr 2021 **erhöht**.



Spürbare Strompreissteigerungen sorgen viele Menschen. Beim Antriebsstrom für Güterbahnen geht es jedoch um viel mehr. Seit Januar 2021 mussten Güterbahnen beim Stromeinkauf an der Börse spürbar steigende Kosten verkraften, in der zweiten Jahreshälfte hat sich dieser Preisanstieg dann nochmals enorm beschleunigt. Die Entwicklung bedroht nicht nur die Existenz von Güterbahnunternehmen, sie gefährdet auch die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor, weil aus Kostengründen die Schiene Ladung an den Lkw verlieren könnte. Ein Transport mit dem Lkw ist für rund siebenmal höhere Treibhausgasemissionen verantwortlich als die Beförderung mit dem Zug. E-Mobilität ist auf der Schiene schon seit Jahrzehnten Realität. Heute wird der Schienengüterverkehr bereits zu 95 Prozent mit Elektrolokomotiven erbracht - Tendenz steigend. Dabei ist diese Transportart deutlich energieeffizienter als auf der Straße und mit einem hohen Anteil an Strom aus erneuerbaren Energien zukunftsweisend. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen in der Energiepolitik machen es der Schiene schon seit vielen Jahren unnötig schwer, ihre für die verladende Wirtschaft bedeutsame

wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßentransport zu verbessern. Ein Rückblick auf die langfristige Entwicklung des Strompreises und des gewerblichen Dieselpreises seit 2008 – dem Jahr vor der Finanzkrise – bis zum Beginn des Jahres 2021 zeigt: Diesel wurde mit einem Rückgang von 5 Cent pro Liter in diesen 13 Jahren nicht einmal nominal teurer im Unterschied zum Strom, dessen Preis viele Jahre kontinuierlich durch klimabezogene Abgaben anstieg. Auch die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Steuer im Jahr 2021 – die erste Klimaabgabe, die der Lkw zahlen muss, wohingegen der Zug bereits seit 1999 Stromsteuer zahlt – konnte daran nichts ändern. Der Anteil der Energiekosten an den direkten Betriebskosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen lag bereits vor der aktuellen Entwicklung bei etwa 20 Prozent. Einer Experteneinschätzung zufolge liegt der Preisanstieg seit Beginn des vergangenen Jahres unter Berücksichtigung der „stabilisierenden Elemente“ (Stromsteuer und dieses Jahr auch EEG-Umlage und Netzentgelt) gerundet beim Faktor 2,1, also eine Verdoppelung. Die Stromeinkaufspreise an der Strombörse lassen noch dazu keine Entspannung erwarten, denn diese liegen sogar mit dem Faktor 4 bis 6 über den Preisen im Januar 2021. Das hat unter anderem zur Folge, dass auch längerfristige Stromeinkaufsstrategien der Güterbahnen durch den hohen Strompreis bestimmt werden. Dabei ist diese Entwicklung nicht nur ein Problem einzelner Unternehmen, sondern hat fundamentale Auswirkungen auf die Klimaschutzziele der Bundesregierung. Im vergangenen Jahr erlebte zwar auch der Straßengüterverkehr gestiegene Dieselpreise, dennoch liegt die Steigerung dort mit etwa 20 Prozent deutlich niedriger als die Entwicklung im elektrisch betriebenen Schienengüterverkehr. Bis 2030 soll der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr nach dem Willen von Bundesregierung und auch der Güterbahnen von derzeit 18 auf mindestens 25 Prozent gesteigert werden. Die derzeitige Situation wirft die Güterbahnen jedoch zurück: Immer häufiger könnte es kostengünstiger werden, Verkehre aufgrund gestiegener Preise von der Schiene auf die Straße zu verlegen und im verbleibenden Schienengüterverkehr sogar wieder Dieselloks einzusetzen. Der Straßengüterverkehr kann in dieser Lage hoher Strompreise also von seinem geringen Anteil an klimafreundlichen Antrieben profitieren – der Preis schlägt das Argument des Klimaschutzes. Es ist sowohl die Verkehrs- als auch die Energiepolitik des Bundes gefragt, dieser Marktentwicklung durch geeignete Maßnahmen entgegenzusteuern. Das kurzfristige Ziel muss sein, den intermodalen Wettbewerb zu stabilisieren und die relative Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu stärken, indem beispielsweise der überfällige Abbau des Dieselsteuerprivilegs endlich Realität wird. Langfristig muss die Strompreisentwicklung stabilisiert werden. Auch die Möglichkeiten, Regulationsmöglichkeiten für gewerbliche Strommärkte zu schaffen sowie zusätzliche Instrumente wie die Etablierung eines Bahnstromindex oder die Überprüfung der Netzentgeltstrukturen und die Unterstützung beim Aufbau stabiler Bezugs- und Vertragsbeziehungen für eine klimafreundliche Bahnenergieversorgung sollten überprüft werden.

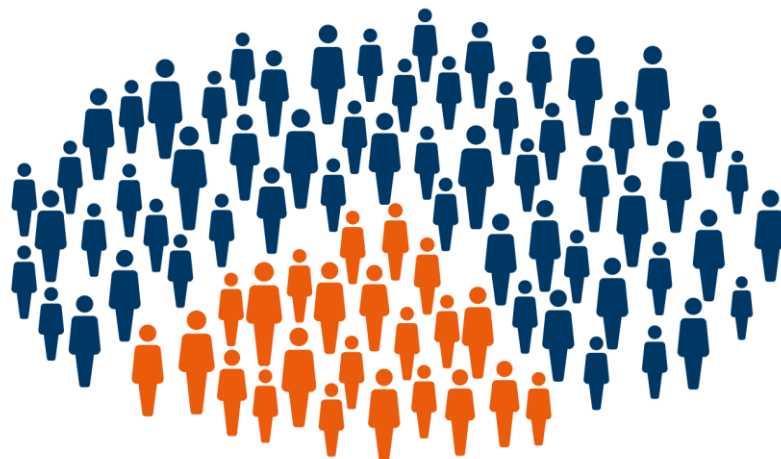


## 115.000 Menschen - Beschäftigungswirkung der Eisenbahnunternehmen, die nicht zur DB gehören

17.12.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

**115.000** Menschen sind direkt oder indirekt für **Eisenbahnunternehmen** tätig, die nicht zur DB gehören



Die Unternehmenslandschaft in der Eisenbahnbranche ist diverser geworden - Etwa 115.000 Mitarbeiter:innen sind mittlerweile direkt oder indirekt für den Schienengüter- und -personenverkehr von anderen Unternehmen als der Deutschen Bahn AG tätig. Das ist etwa jede Fünfte der 550.000 Vollzeitstellen, die das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung kürzlich als Beschäftigungswirkung der Eisenbahnbranche ermittelt hat. Dafür wurden direkt und indirekt Beschäftigte der Bereiche "Bahnbetrieb", „Eisenbahninfrastruktur“, „Rollmaterial“, „Kombinierter Verkehr“, „Forschung, Aufsicht, Aufgabenträger, Verkehrsverbünde“ und „Weitere Dienstleistungen“ ermittelt. Der große Anteil der Wettbewerbsunternehmen ist darauf zurückzuführen, dass bereits der Großteil des deutschen Schienengüterverkehrs (57 Prozent) und ein erheblicher Teil des Personennahverkehrs (41 Prozent) durch Unternehmen außerhalb des DB-Konzerns erbracht wird - Tendenz steigend. Die Beschäftigtenzahl entspricht zum Vergleich ungefähr der Einwohner:innenzahl der „VW-Stadt“ Wolfsburg. Wer heute über die Eisenbahn spricht, darf also nicht alleine über die DB sprechen, insbesondere wenn es um branchenweite Themen geht wie Forschung und Innovation oder Sicherheit und

Recht, ganz besonders aber den Betrieb und Ausbau der Infrastruktur. Im neuen Koalitionsvertrag wurde festgehalten, dass der Infrastrukturbetreiber DB Netz zum gemeinwohlorientierten Unternehmen im Konzern werden soll. Damit ist die Hoffnung verbunden, Betrieb und Ausbau des Schienennetzes zu stärken, um mehr Menschen und Fracht befördern zu können. Denn Arbeitsplätze werden nur durch Kundenbindung erhalten, die mit der desolaten Infrastruktursituation zunehmend schwieriger wird. Die neue Regierung muss jetzt schnell handeln. Denn nicht nur in Wolfsburg gilt, dass allein eine effiziente Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen Unternehmen dauerhaft in Markt und Gesellschaft stark macht. Für die Branche heißt das: Die politisch unterstützte Verlagerung von Verkehren auf die Schiene hat nicht nur einen starken positiven Effekt für die Einhaltung der Klimaschutzziele, sondern sie schafft auch neue Arbeitsplätze in Deutschland.

## 1 000 000 000 Euro – Subventionierung von Gas-LKW durch Mautbefreiung

14.12.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Mit mehr als

**1 Mrd. €** sollen von 2021 bis 2023 gasbetriebene **LKW** **subventioniert** werden



Mit einer Mautbefreiung für gasbetriebene Lkw hat die Große Koalition im Jahr 2019 eine Entscheidung getroffen, die ihre eigenen Ziele, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern, unterläuft. Auf eine Höhe von mehr als einer Milliarde Euro wird der Mautausfall in den Jahren 2021-2023 durch gasbetriebene Lkw geschätzt. Begründet wurde die Mautbefreiung damit, klimafreundlichere Antriebe fördern zu wollen. Ein hehres Ziel, doch bei Lkw-Motoren, die mit verflüssigtem (LNG) oder komprimiertem Erdgas (CNG) betrieben werden, also im Kern nur einen anderen kohlenstoffhaltigen Kraftstoff nutzen, ist der Klimaeffekt im Vergleich zum Diesel gering, da neben CO<sub>2</sub> auch das extrem klimaschädliche Methan dabei frei wird. Selbst unter optimistischen Annahmen könnten lediglich 100.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr (von annähernd 50 Mio. Tonnen des gesamten Lkw-Verkehrs) durch geförderte Lkw eingespart werden. Bei einer Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene wären dagegen schon heute 85 % der Treibhausgase vermeidbar. Als Nebeneffekt der Mautbefreiung wird die Verlagerungsoption allerdings unwahrscheinlicher, weil der Lkw-Transport so mithilfe von Steuergeld wirtschaftlicher gemacht wird als viele Schienenverkehre. Neben der

Subvention durch den 100-prozentigen Maut-Erlass bis 2023 besteht zudem bis 2026 eine Subvention, bei der die für LNG bzw. CNG erhobene Energiesteuer um 56 % reduziert ist. Das dritte Element der Subvention von Gas-Lkw war bis Mitte dieses Jahres ein Förderprogramm des Bundes mit dem Titel „Energieeffiziente und/oder CO<sub>2</sub>-arme schwere Nutzfahrzeuge“. Dort wurde unter anderem die Anschaffung gasbetriebener Lkw mit bis zu 12.000 Euro pro Fahrzeug gefördert. Welche Blüten dieser Holzweg „Gas-Lkw“ treibt, ist am Beispiel des Internet-Riesen Amazon ablesbar, der mehr als 1.000 gasbetriebene Lkw für seine europäischen Verkehre kauft: Nimmt man an, dass davon entsprechend des deutschen Umsatzanteils etwa 570 in Deutschland verkehren, sponsert der deutsche Staat dem Unternehmen mit dem gelben Pfeil de facto Lkw im Wert von 16 Mio. Euro. Unter Klimaschutzgesichtspunkten deutlich sinnvoller ist dagegen die Förderung der Bundesregierung für Batteriefahrzeuge des Straßengüterverkehrs, die anders als Gas-Lkw besonders für die Zu- und Abbringerfahrten im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene geeignet sind. Dabei werden verschiedene Sendungen gebündelt und nutzen den klimateffizienten Güterzug auf langen Strecken. Sie werden dabei auch auf den kurzen Fahrten auf der Straße mit einem hohen Anteil nicht-fossiler Energien befördert. Dennoch ist auch diese Förderung extrem kostspielig. Eine Studie des Forschungsinstituts ICCT vom November 2021 weist deshalb darauf hin, dass eine CO<sub>2</sub>-Komponente bei der Lkw-Maut besonders effektiv die Wirtschaftlichkeit von klimafreundlichen Antrieben von Straßenfahrzeugen so verändert, dass es elektrisch betriebene Lkw mit dem Diesel-Lkw aufnehmen können.

## 67 Prozent - Zustimmung zum Schienenausbau als Priorität für den neuen Verkehrsminister

10.12.2021

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

**67%** meinen, dass der Verkehrsminister vor allem für **Schienenausbau** sorgen muss



Für den Ausbau der Infrastruktur für elektrische Straßenfahrzeuge durch neue Ladestellen und Kaufanreize als Top-Aufgabe votierten im direkten Vergleich dagegen nur 28 % der Deutschen. Das ist das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage des Instituts Kantar, die nach Bekanntgabe der neuen Regierungsmitglieder zwischen 2. und 7. Dezember durchgeführt wurde.

In der Verkehrspolitik wird es nicht selten kontrovers und hitzig. Stehen neue Prioritäten zur Diskussion, sind Politiker:innen häufig unsicher, ob sie Mehrheiten hinter sich wissen. Risikoarm ist, allen Wohl und niemandem Weh zu tun. Auch der neue Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing bekannte sich wenige Tage nach seiner Nominierung klar zur Erreichung der anspruchsvollen Klimaschutzziele wie auch zum – schienenfreundlichen – Koalitionsvertrag und auch dazu, den deutschen Herstellern für e-Mobilität weltweit Marktanteile zu sichern. Als „Anwalt der besten Mobilität für alle“ will er agieren.

Für eine klare Priorität des Schienenverkehrs gibt es auf jeden Fall eine große Mehrheit unter den Deutschen. Schon im Sommer priorisierten fast zwei Drittel (63 %) der Deutschen in einer Befragung den Schienengüterverkehr gegenüber der Förderung von Lkw (32 %), selbst wenn diese anders als heute klimafreundlich angetrieben würden. Bei der aktuellen Frage liegen die Zustimmungswerte bei den Anhänger:innen des Schienenausbaus der beiden Ampel-Koalitionäre SPD und FDP mit jeweils 60 % zwar etwas unter dem Durchschnitt und unterhalb der teils wesentlich höheren Werte bei den Anhänger:innen von CDU/CSU (62 %), Grünen (64 %), AfD (82 %) und Linken (92 %). Aber selbst bei SPD- und FDP-Sympathisant:innen ist der Anteil der Eisenbahn-Freund:innen mindestens eineinhalb Mal so groß wie die Gruppe, die Elektromobilität auf der Straße den Vorzug geben würde. Ein großräumiger Ost-West-Unterschied fällt auf, denn im Osten Deutschlands unterstützen sieben Prozentpunkte mehr die Schiene als im Bundesdurchschnitt. Im Westen ist die Gruppe mit 65 % zwei Prozentpunkte kleiner als der Schnitt, insgesamt wollen nur wenige Menschen (2 %) weder die eine noch die andere Priorität oder sich gar nicht äußern (4 %).

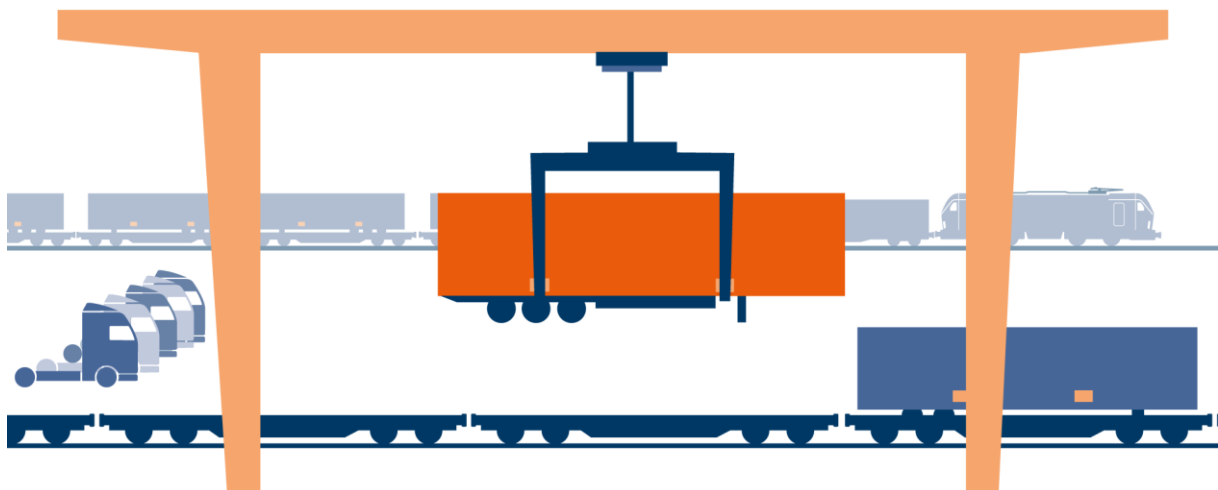
Die Prioritäten für den Nachfolger des glücklosen Andreas Scheuer sind daher für die große Mehrheit der Bürger:innen klar: Der neue Bundesverkehrsminister muss dringend nachholen, was seine vielen Vorgänger bei der Stärkung des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers versäumt haben. Soll das im Koalitionsvertrag proklamierte Ziel, den Anteil der Schiene bis 2030 auf 25 % am gesamten Güterverkehr zu erhöhen, erreicht werden, müssen nun echte Taten folgen. Deutschland muss raus aus der Sackgasse, in die sich die Bundespolitik verfahren hat. Während jährlich rund 10.000 neue Kilometer Straßen gebaut werden, stehen diesem Rekordwert als traurige Bilanz der gesamten vergangenen Legislaturperiode lediglich 67 Kilometer zusätzliche Eisenbahngleise gegenüber. Dennoch wollte die letzte Bundesregierung auch in den kommenden Jahren maximal 2 Mrd. Euro jährlich für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen ausgeben. Bundesminister Wissing muss sich nun dringend für die Erhöhung dieses Mittelansatzes auf zunächst mindestens 3 Mrd. Euro pro Jahr einsetzen. Zum Vergleich: allein rund 8,5 Mrd. Euro Fördergelder für Elektromobilität auf der Straße waren seit 2017 von der Bundesregierung bereitgestellt worden.

## 10 000 000 Tonnen CO<sub>2</sub> - Mittelfristige jährliche Einsparung von CO<sub>2</sub> bei konsequenter Verkehrsverlagerung

07.12.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

**10 Mio.** Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr können mittelfristig durch konsequente Verkehrsverlagerung eingespart werden.



Wenn Transporte vom Lkw auf die Schiene verlagert werden, verbessert sich die Klimabilanz schlagartig. Schon heute können hierdurch im Schnitt 85 Prozent CO<sub>2</sub> eingespart werden. In einer Studie für die Güterbahnen hatte das Beratungsunternehmen kcw 2020 den möglichen Effekt auf die Klimabilanz für das Jahr 2035 auf minus 10,6 Millionen Tonnen abgeschätzt. Mit dem Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung muss dieser Wert nach oben korrigiert werden. Das nunmehr offizielle Regierungsziel, 25 Prozent des Güterverkehrs schon im Jahr 2030 auf der Schiene abzuwickeln, ist ambitionierter als das Ziel der großen Koalition aus dem Bundesverkehrswegeplan (18 Prozent). Der von kcw angenommene restliche Kohleanteil in der Erzeugung von Bahnstrom dürfte deutlich früher verschwunden sein. Zugleich hat sich die Ampel die Phantasiezahl des scheidenden Verkehrsministers, dass schon irgendwie 30 Prozent der Lkw-Transporte im Jahr 2030 mit emissionsfreien Antrieben

erbracht würden, nicht zu eigen gemacht. Allerdings muss die neue Politik auch die bisherige Güterverkehrspolitik deutlich korrigieren, um das 25-Prozent-Ziel zu erreichen. Eine gerade veröffentlichte und vom Bundesverkehrsministerium auf der Grundlage der bisherigen Prämissen beauftragte Prognose erwartet, dass der Straßengüterverkehr 2023 um knapp acht Prozent und die Schiene nur um knapp sieben Prozent über dem Vor-Corona-Wert von 2019 liegen würden. Quasi linear wachsen auch die Treibhausgasemissionen. Denn der Lkw-Verkehr nutzt weiterhin nahezu ausschließlich Dieselmotoren. 96 Prozent der güterverkehrsbedingten und knapp ein Drittel der gesamtverkehrsbedingten klimarelevanten Emissionen (2019: 164 Mio. Tonnen) haben dort ihren Ursprung. Während für kürzere Fahrzyklen vor allem elektrische Lkw-Antriebe den Diesel ersetzen könnten, sind für Fernverkehre auch auf längere Sicht keine wirtschaftlichen Alternativen zur Schiene in Sicht. Damit die Schiene zum Rückgrat von intermodalen Logistikketten werden kann, muss die neue Bundesregierung die vielen richtigen Vorhaben des Koalitionsvertrages nun angehen. Vor allem bei dem auf die Schiene zu konzentrierenden Infrastrukturausbau, bei der Innovationsförderung sowie bei der Neuausrichtung des Schieneninfrastrukturbetriebs (Bahnreform II) hat sich die Ampel die richtigen Maßnahmen vorgenommen. Schnell kann auch das erstmals verabredete Ziel wirken, mehr Lkw-Sattelaufleger (Trailer) auf die Schiene zu bringen. Entscheidend wird nun sein, ob die neue Regierung ihre Vorhaben zügig umsetzt und die nötigen Mittel durch Umschichtung bereitstellt. Ausgerechnet die Finanzierung und die stärkere Ausrichtung der wettbewerbsrelevanten Rahmenbedingungen (v.a. Abgaben, Wegekostenanlastung, Energiekosten, Kontrolldichte) auf die Verlagerung von Verkehren haben im Koalitionsvertrag leider wenig Beachtung gefunden.



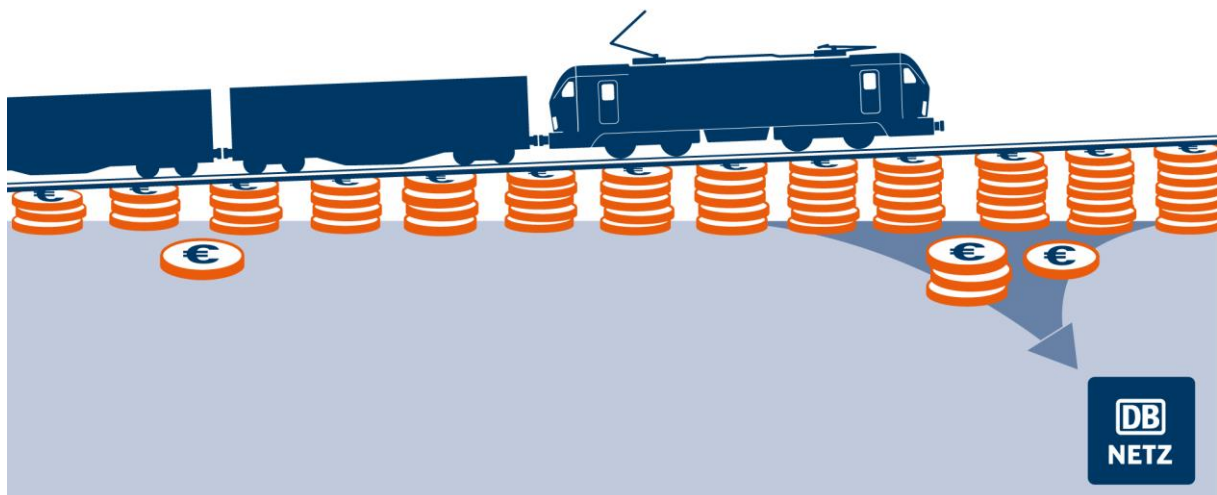
## 2,5 Prozent - Durchschnittlicher Trassenpreisanstieg

03.12.2021

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Um **2,5%**

will die **DB Netz** im Schnitt jedes Jahr die **Trassenpreise** anheben.



Ab dem Fahrplanwechsel am Sonntag kommender Woche muss jede Güterbahn pro Kilometer für den „Standard“-Güterzug 3,07 Euro pro Kilometer an die DB Netz als Trassenpreis zahlen. Das sind 2 Cent mehr als bisher - und 3 Cent mehr als DB Netz ursprünglich verlangen wollte. Die DB Netz wollte also erstmalig den Trassenpreis für diese Züge - geringfügig - senken. Die Bundesnetzagentur als Genehmigungsbehörde verweigerte jedoch die Zustimmung. Sie bewertete die „Markttragfähigkeit“ im komplexen System der auf Deckung aller Netzkosten plus Gewinn ausgerichteten Trassenpreisbestimmung anders. Die DB Netz sah bei ihrem Antrag die Möglichkeit, bei manchen Zugangeboten im Personenfernverkehr höhere Trassenpreissteigerungen durchsetzen zu können. Anders beim Güterverkehr. Dort schätzte DB Netz die Möglichkeit der Güterbahnen, die steigenden Kosten aus dem Netz erfolgreich an die Transportkunden weiterzugeben, niedriger ein als bisher üblich. Mit dem bereits vorliegenden Antrag für die ab Dezember des kommenden Jahres von DB Netz gewünschte Trassenpreishöhe (3,14 Euro/Zugkilometer) verhält sich die DB Netz wieder wie gewohnt. Seit vielen Jahren verfolgt sie die Strategie, die Trassenpreise um 2,5 Prozent pro Jahr zu erhöhen. Allein im Jahr 2020 lagen die Gesamteinnahmen aus dem

Güter- und Personenverkehr bei mehr als 5,2 Mrd. Euro. Eigentlich sind die Trassenentgelte nur zur Deckung der Kosten für Betrieb und Instandhaltung des Schienennetzes gedacht. Rund 100 Millionen Euro zweigt der DB-Konzern allerdings schon im Wege einer Umlage für sich ab. Ein wesentlicher Preistreiber ist die kalkulatorische Verzinsung des hohen Eigenkapitals der DB Netz, die zusammen mit Sparen allein im ersten Halbjahr 2021 zu einem positiven EBIT (Gewinn vor Steuern und Zinsen) von 302 Mio. Euro bei der DB Netz geführt hat. Auch das 2016 unter anderem als Instrument zur Trassenpreissenkung beschlossene „Eisenbahnregulierungsgesetz“ änderte an der Preisentwicklung nichts. Die von der Bundesnetzagentur seither vorab zu genehmigenden Preise stiegen z.B. für den Standard-Güterzug bis zum diesjährigen Ausnahmefall gemittelt um 2,47 Prozent pro Jahr. Damit lagen sie stets über der allgemeinen Teuerungsrate. Durch die von der Bundesregierung vorgenommenen und geplanten Eigenkapitalerhöhungen bei der DB könnten mittelbar die Trassenpreise wegen des steigenden Verzinsungsanspruchs noch stärker ansteigen als bisher. Nun sieht der Ampel-Koalitionsvertrag vor, die Schieneninfrastruktur künftig „gemeinwohlorientiert“ zu führen, er spricht aber zwei Sätze weiter auch wieder von Gewinnen. Hier besteht Klärungsbedarf, denn die Trassenpreise sind für die Schiene eine große Belastung im wirtschaftlichen Wettbewerb mit der Straße. Während herkömmliche Lkw nur auf 6 Prozent des Straßennetzes und alternativ angetriebene gar keine Maut zahlen müssen, ist jeder Meter des Schienennetzes trassenpreispflichtig. Unter anderem wegen dieser Marktverzerrung hatte die scheidende Bundesregierung 2018 eine knapp 50-prozentige Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr eingeführt, die im Wettbewerb mit dem an vielen Stellen unterstützten Lkw zunächst half, Abwanderungen zur Straße zu verhindern. In der Corona-Krise sorgte dann zusätzlicher Preisdruck aus dem zunächst unterausgelasteten Lkw-Sektor für leichte Marktanteilsverluste der Schiene. Der Ampel-Koalitionsvertrag sieht keinen durchgreifenden Abbau der Nachteile der Schiene bei Abgaben und Rechtsregeln vor, so dass sich nun viele Augen darauf richten, ob die Trassenpreisförderung über ihr ursprünglich geplantes Ende Mitte 2023 hinaus verlängert wird. Im Koalitionsvertrag steht das unter „haushalterischem“ Vorbehalt. Ein Auslaufen des Förderprogramms würde vermutlich zu Rückverlagerungen auf die Straße führen.

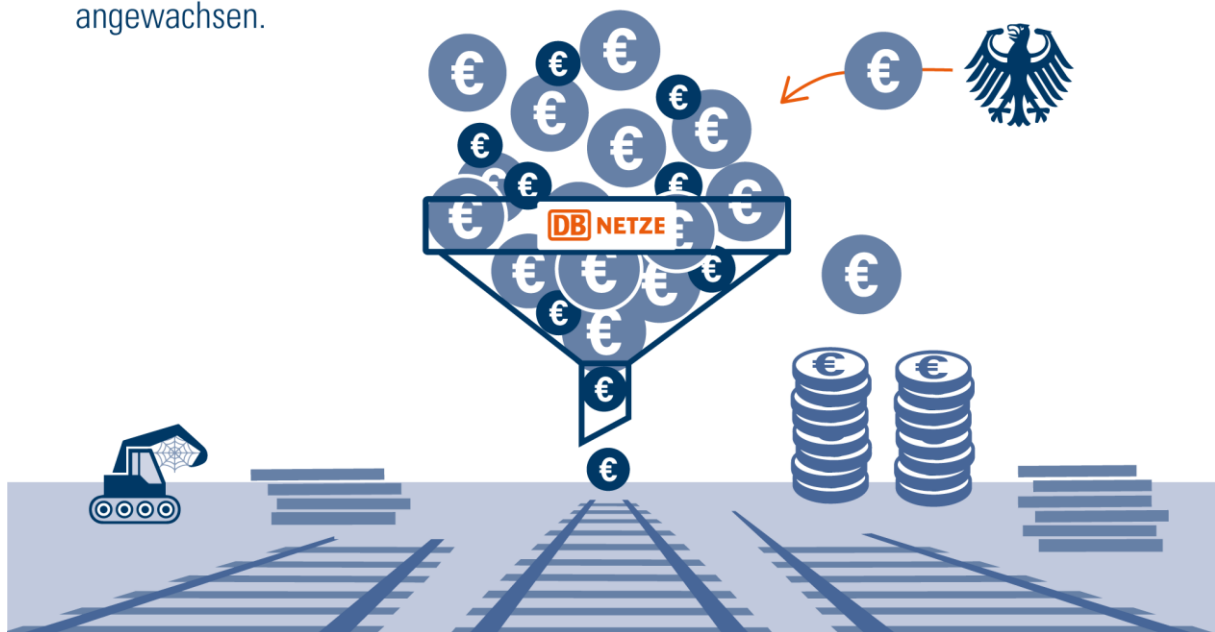
## 839 000 000 Euro - Betrag nicht ausgegebener Mittel für den Schienenwegeausbau

01.12.2021

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Auf **839 Mio.€**

ist der **Betrag** der nicht ausgegebenen Mittel für den **Schienenwegeausbau** angewachsen.



Der Neu- und Ausbau des Schienennetzes kommt in Deutschland kaum voran. Nur 67 Kilometer neue Strecke kamen seit Ende 2018 bis Ende dieses Jahres neu hinzu. Der Bund, der nach Artikel 87 e des Grundgesetzes hierfür zuständig ist, hat seit vielen Jahren zu wenig Geld für den notwendigen und politisch längst beschlossenen Netzausbau zur Verfügung gestellt. Von 2016 bis 2020 stellte der Bund hierfür insgesamt nur 7,3 Mrd. Euro bereit, 2022 sollen es 1,9 Mrd. Euro werden. Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen sieht einen Betrag von drei und später bis zu sechs Milliarden Euro pro Jahr als notwendig an, um das Schienennetz für die verkehrspolitischen Ziele der Regierung ausbauen zu können. Doch schon seit Jahren schafft es die vom Bund mit der Umsetzung beauftragte DB Netz AG nicht, selbst die zu geringen Mittel vollständig auszugeben. Seit 2014 hat sich der „Ausgaberest“ auf 839 Mio. Euro mehr als verdoppelt. Damit könnte der Bund schon fast den seit vielen Jahren fehlenden Ausbau des Engpasses im Hinterland der Nordseehäfen zwischen Rotenburg und Verden finanzieren. Lediglich im Jahr 2017 konnte die DB Netz die bereitgestellten Mittel auch

tatsächlich verbauen. Die Mittel sind in Finanzierungsvereinbarungen gebunden und werden laut DB Netz nach und nach verbaut, allerdings trifft das bisher nur auf 180 Mio. Euro im Jahr 2021 zu, womit noch ein gewaltiger Berg von 660 Mio. Euro übrig bleibt. Eine offizielle Begründung für den Mittelverzicht gibt es nicht, es dürfte sich aber um eine Mischung aus zu geringen Planungskapazitäten, zu langsamer Umsetzung und möglicherweise auch eine bewusste Zurückhaltung des Vorstandes der DB Netz AG handeln, der 10 Prozent jedes Projekts aus „Eigenmitteln“ mitfinanzieren muss. Diese Mittel hat die DB Netz nicht, unter anderem, weil sie ihren aus Trassenpreiseinnahmen erwirtschafteten Gewinn über den DB-Konzern an den Bund abführen muss. Aber noch nicht einmal dieser Finanzierungskreislauf scheint zu funktionieren: Einem aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofs zufolge, soll der DB-Konzern entgegen seiner vertraglichen Verpflichtung Gewinne aus dem Monopolbereich Infrastruktur nicht an den Bund weitergeben, sondern für andere Konzernbereiche genutzt haben. Neben einem deutlichen Mittelaufwuchs wird daher auch eine kontinuierlich sehr hohe Abrufquote der bereitgestellten Mittel benötigt. Dazu sind zwar in den vergangenen Jahren bereits diverse legislative Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung erfolgt. Wichtig ist nun aber, den Fokus auf die zu langsamen Abläufe bei der DB Netz, bei Behörden, Gerichten und Baufirmen zu legen sowie durch die im Koalitionsvertrag angekündigte Bahnreform einen gewinnfreien Betrieb und das Ende der Eigenmittelbeteiligung der DB Netz sicherzustellen. Der Ausbau muss endlich zügig in Fahrt kommen: Bei der letzten Aktualisierung des Bedarfsplans Schiene hat der Bundestag 2016 in 64 Einzelpositionen Schienenvorhaben für über 48 Mrd. Euro in Auftrag gegeben, von denen das Gros bis 2030 in Betrieb sein sollte. Zwischenzeitlich sind noch fast 180 Vorhaben im Umfang von weiteren rund 40 Mrd. Euro für notwendige Ausbaumaßnahmen zur Realisierung des Deutschlandtakt-Konzepts hinzugekommen. Die kommende Ampel-Regierung will die schnellere Realisierung systemrelevanter Schienenprojekte ermöglichen, einen neuen „Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040“ auflegen und „erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren“. Eine weitere Verbesserung würde ein Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild darstellen, der leider den Weg in den Koalitionsvertrag nicht gefunden hat. Durch eine langfristige Mittelbindung und stabile Finanzierung können Projekte frühzeitig geplant werden. Außerdem könnten im Einzelfall ungenutzte oder durch Verzögerungen nicht benötigte Mittel zwischenzeitlich in andere Projekte fließen. Die neue Ampelkoalition muss jetzt, das heißt schon zum Bundeshaushalt 2022 handeln, damit die Schieneninfrastruktur für die klimapolitisch notwendige Verkehrswende gerüstet ist.

## 532 - Anzahl Kleiner und Mittlerer Maßnahmen bis maximal 5 Millionen Euro

26.11.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

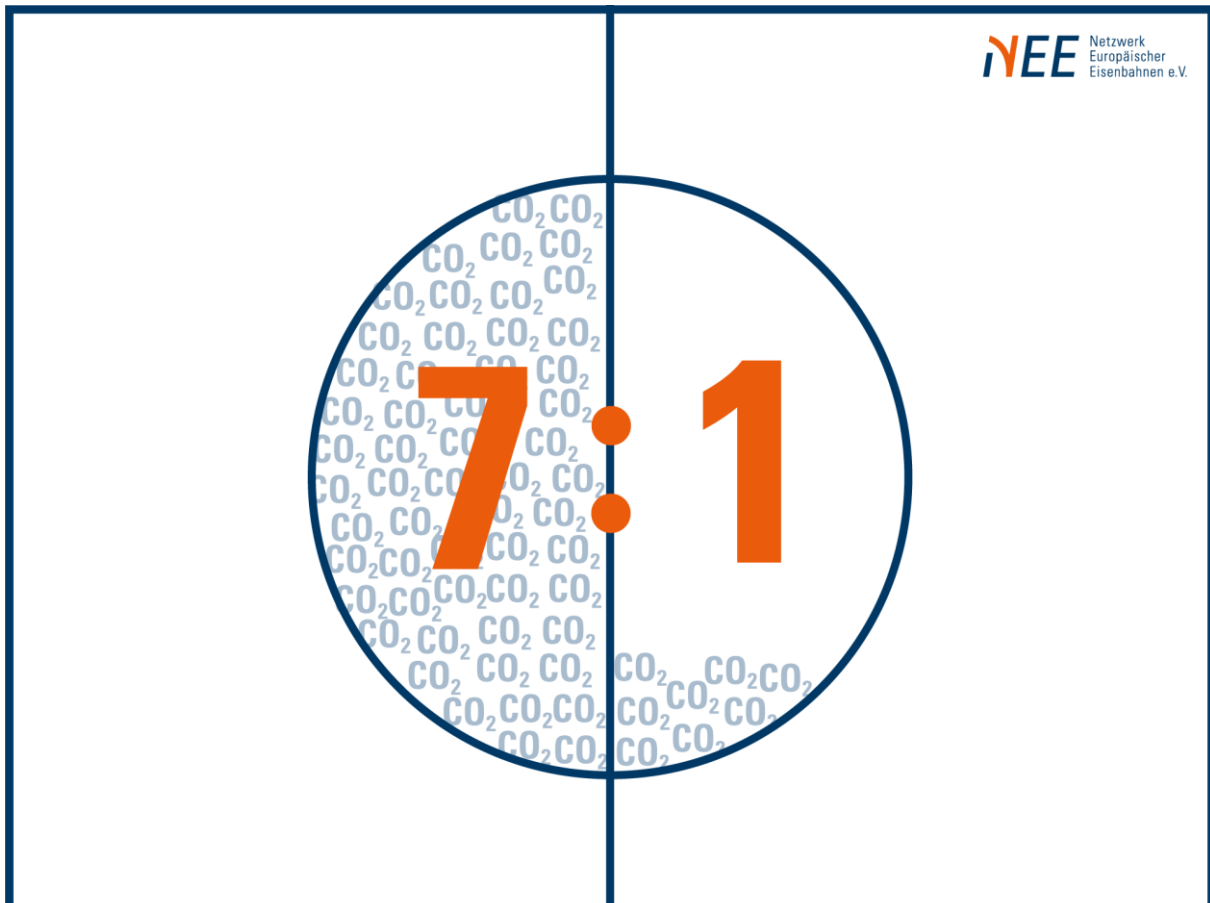


Mehr Züge benötigen mehr Kapazität auf der Schiene. Zahlreiche Schienenstrecken sind überlastet, auch weil viele vom Bundestag beschlossene Aus- und Neubauten in der Planung steckenblieben und das vorhandene Schienennetz aus Kostengründen verkürzt und geschwächt wurde. Ein 2019 erstmals von der Bundesregierung beschlossenes Programm zur Finanzierung „Kleiner und Mittlerer Maßnahmen“ sollte Abhilfe schaffen. Die Idee: das vorhandene Netz könnte an neuralgischen Stellen durch zusätzliche Weichen, Signale, kurze Gleisabschnitte oder Verbindungskurven leistungsfähiger werden. In einem hochausgelasteten Netz mit unterschiedlich schnellen Zügen bewirken manchmal ein paar Meter Gleis mehr oder einige Sekunden Zeitersparnis an der richtigen Stelle einen Kapazitätssprung auf längeren Abschnitten. Die sogenannten „Kleinen und Mittleren Maßnahmen“ hatten bisher weder der Bund noch die DB Netz finanziert. Der Bund sah sich nur für Neu- und Ausbau sowie Ersatzinvestitionen zuständig, die DB Netz nur für Instandhaltung. Dem „Klimaschutzprogramm 2030“ zufolge soll der Bund insgesamt 1,4 Mrd. Euro über zehn Jahre verteilt für diese Aufgabe

zur Verfügung stellen, 600 Mio. Euro davon sieht das Bundesverkehrsministerium speziell für Abhilfe in den zurzeit 21 „überlasteten Schienenwegen“ vor. Für diesen Programmteil konnte die DB Netz, wenn auch erst im Februar 2021, dem Bund eine Liste mit 938 Einzelprojekten vorlegen. Die für das 33.300 Kilometer lange Schienennetz des Bundes ziemlich hohe Zahl gibt einen Hinweis auf den Bedarf und das Potenzial. Die DB Netz empfahl, 14 Maßnahmen für insgesamt 130 Mio. Euro prioritär anzugehen. Noch ein weiteres halbes Jahr später ist allerdings keine der Maßnahmen über die „Leistungsphase 1“ (Grundlagenermittlung mit Prüfung des Kostenrahmens vom Bauherren) hinausgekommen, bei zweien hat die DB Netz die Planung wieder auf Eis gelegt. Dabei gäbe es noch viel mehr zu tun. Deutlich mehr als die Hälfte der in der Ursprungsliste aufgeführten Maßnahmen kosten nach der ersten Vorabschätzung jeweils 5 Mio. Euro oder weniger. Der Aufwand für Planung und Realisierung ist also vergleichsweise gering. Allerdings wird auch schnell deutlich, dass die vorgesehenen 1,4 Mrd. Euro bei weitem nicht ausreichen werden. Übrigens: 5 Mio. Euro wurden in 14 Jahren Bauzeit des BER im Schnitt an zweieinhalb Werktagen ausgegeben. Einstweilen muss aber vor allem bei DB Netz die Arbeitsgeschwindigkeit erhöht werden. Denn die im Entwurf vorliegende zweite Tranche sieht zwar 38 weitere Einzelmaßnahmen im Wert von rund 225 Mio. Euro vor. Allerdings plant die DB Netz nur bei sechs Vorhaben eine Realisierung bis einschließlich 2025. Für das Gros dieser „Kleinen Maßnahmen“ peilt der Infrastrukturbetreiber die zweite Hälfte des Jahrzehnts an. Neun Vorhaben, wie etwa zusätzliche Weichen für 4 Mio. Euro in Bonn, sollen sogar erst 2030 fertig werden – konkret jene auf den seit vielen Jahren im Güterverkehr besonders berücksichtigten Engpässen zwischen Gemünden am Main und Nürnberg sowie rund um Bonn.

## 7 - Faktor, um den der Lkw mehr Treibhausgasemissionen als der Güterzug produziert

23.11.2021



Das legendäre Halbfinale vom 8. Juli 2014, bei dem die deutsche Fußball-Nationalmannschaft Brasilien mit sieben gegen einen Treffer aus dem Wettbewerb warf, ist eine gute Eselsbrücke für eine wichtige Kennzahl im Klimaschutz. Bei gleicher Verkehrsleistung wird im Schnitt beim Lkw-Transport die 7-fache Menge an klimaschädlichen Treibhausgasen frei, vergleicht man ihn mit dem Transport auf der Schiene. Das energieeffizienteste motorisierte Landverkehrsmittel für Gütertransporte ist der Zug. Der Vorteil ist dem Eisenbahnsystem in mehrfacher Hinsicht eigen. Der filigrane Rad-Schiene-Kontakt – Stahl auf Stahl – führt zu einem äußerst geringen Rollwiderstand. Beim Lkw treffen dagegen Gummireifen auf Asphalt oder Beton und der Unterschied ist markant. Einen Güterwagen auf der Schiene könnten die meisten Menschen mit ihren Händen vorwärtsbewegen. Vergleichbare Versuche mit Lkw sind experimentell oder etwas für die Heroen einer kürzlich zurückgekehrten Samstagabend-Unterhaltungsshow des ZDF. Die Zugbildung minimiert für einen hunderte Meter langen Zug außerdem den Luftwiderstand. Die Elektromotoren in Loks wandeln den eingesetzten Strom weitestgehend in Bewegungsenergie und nicht wie der Verbrenner zu fast zwei Dritteln in

Abwärme um. Der hohe Anteil regenerativer Energien in der Bahnstromerzeugung führt als weiterer Faktor zum Umweltvorsprung des Güterzuges. Denn Lkw werden weiterhin mit Diesel betrieben, der weitestgehend aus fossilem Erdöl hergestellt wird. Im Ergebnis werden nach Angaben des Umweltbundesamtes 113 Gramm CO<sub>2</sub> pro Tonne und Kilometer auf der Straße ausgestoßen, während es bei der Güterbahn lediglich 17 Gramm sind. Die etwa viermal so hohe Verkehrsleistung des Lkw in Deutschland führt in Kombination all dieser Effekte dazu, dass der Lkw 96 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen des Güterverkehrs verursacht. Höchste Zeit also, bei jedem Straßentransport durch Verlagerung auf die Schiene bis zu sechs Siebtel CO<sub>2</sub> gegenüber heute einzusparen.



## 55 Euro - Preis für eine Tonne CO<sub>2</sub> ab 2025

19.11.2021

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Mit **55€** pro Tonne CO<sub>2</sub> im Jahr 2025 hat die Große Koalition einen **zu niedrigen Preis** festgelegt, um eine echte Verkehrsverlagerung zu erzielen



Seit Januar wird über eine Abgabe auf Treib- und Heizstoffe die sogenannte CO<sub>2</sub>-Abgabe erhoben. Pro Tonne des Treibhausgases, die z. B. bei der Verbrennung von 380 Litern Diesel bzw. bei gut 1000 Fern-Lkw-Kilometern in die Umwelt gelangen, müssen Treibstoffhändler 25 Euro an die Regierung zahlen. In der Folge stieg der Spritpreis um ca. sieben Cent an. Zu Neujahr 2022 steigt die Abgabe auf 30 Euro (plus 1,5 Cent beim Sprit) und bis 2025 schrittweise auf 55 Euro pro Tonne. Insgesamt betrüge die Steigerung in den fünf Jahren dann 16 Cent pro Liter. Die Grundidee ist nicht neu: mit der Abgabe sollen bisher bei der Allgemeinheit oder bestimmten Gruppen angelastete umweltbezogene Kosten insbesondere von den Verursachern gezahlt werden und dazu führen, dass sie sich nach weniger gemeinschädlichen Alternativen umsehen. Dass die dahinterstehende Theorie der externen Kosten keine graue Wissenschaft ist, mussten und müssen etwa die Hochwasser-Opfer an Ahr und Erft konkret durchmachen. Der von Bund und Ländern beschlossene 30-Milliarden-Wiederaufbaufonds wird allerdings durch Schulden, also unsere Nachkommen, und Teile des Mehrwertsteueraufkommens finanziert, obwohl eine Sonder-CO<sub>2</sub>-Abgabe vermutlich sachgerechter gewesen wäre. Höhe und Verwendung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe sollten an Zielen ausgerichtet werden. Bei der

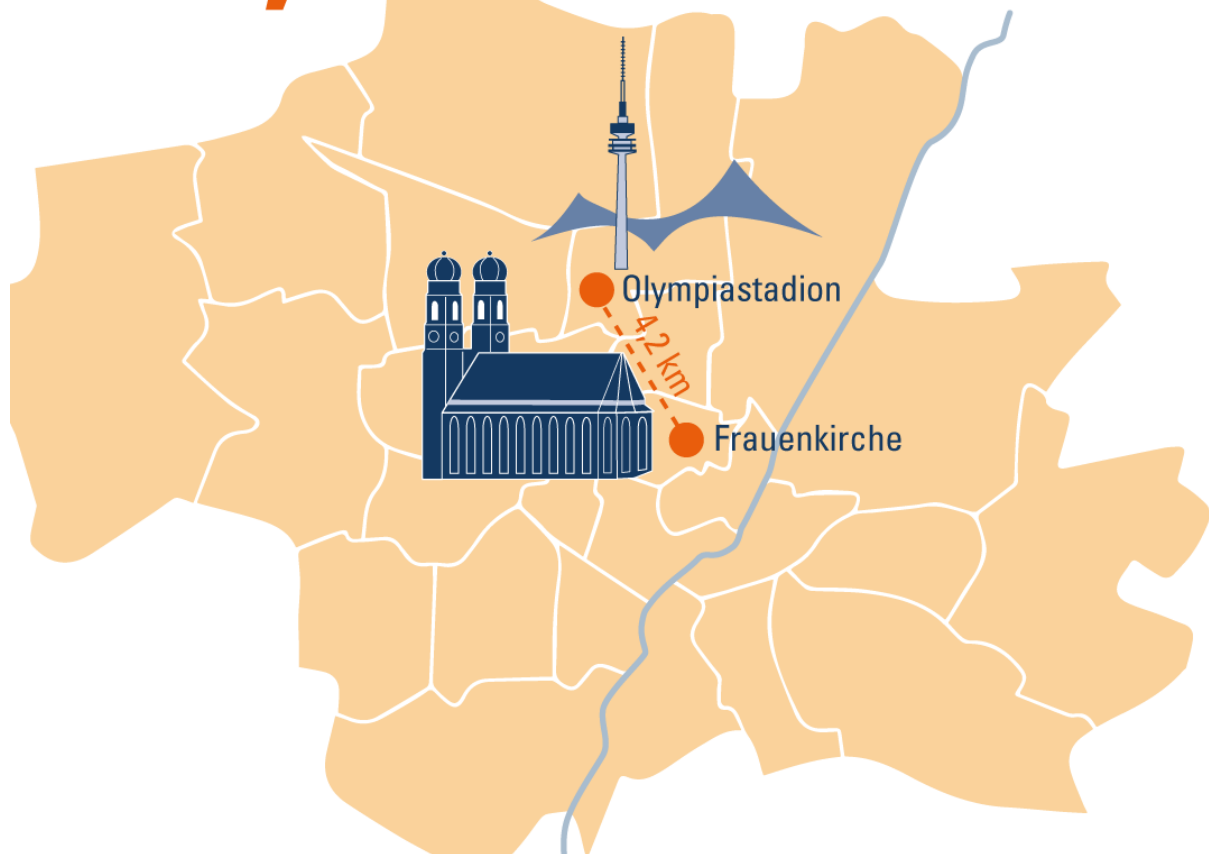
aktuellen Regelung gibt es da noch „Luft nach oben“. In der Gesetzesbegründung hieß es beispielsweise, die Höhe der CO<sub>2</sub>-Abgabe soll eindeutige Signale für die Veränderung des individuellen (Konsum-)Verhaltens senden. In der Verhaltensökonomie ist unbestritten, dass stark gestückelte Kostenveränderungen in eher geringer Höhe vielleicht noch für Schlagzeilen in der „BILD“ und für geringe Korrekturen im spitz rechnenden gewerblichen Bereich ausreichen, nicht jedoch für nachhaltige Verhaltensänderungen bei den Bürger:innen. Das Umweltbundesamt und Wissenschaftler:innen hatten daher mehrfach darauf aufmerksam gemacht, dass für jede Tonne CO<sub>2</sub> 180 - 200 Euro erhoben werden müssten, um Wirkung zu erzielen. UBA-Chef Dirk Messner hatte zugleich bedauert, dass die Presse den Zusatz des Amtes weitgehend verschwiegen habe, dass die zusätzliche Kostenbelastung ganz oder weitgehend – und ohne den Effekt zu konterkarieren – zurückgegeben werden muss, um soziale Härten zu vermeiden. Die alte Bundesregierung hat leider in der Gesetzesbegründung entgegen diesem Grundsatz eine Maßnahme angekündigt, mit der die CO<sub>2</sub>-Abgabe im Güterverkehrssektor zur Nulllösung werden könnte: die Abgabe soll mit der künftigen Lkw-Maut verrechnet werden. Wenn damit der gewerbliche Dieselmotorkraftstoff faktisch von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreit wäre, gäbe es keinen Anreiz zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene und keinen Anreiz zum Einsatz klimafreundlicherer Lkw-Antriebe. Wenn darüber hinaus das Dieselmotorkraftstoffprivileg – der zur Förderung deutscher Lkw abgesenkte Steuersatz – mit 18,4 Cent Vorteil gegenüber Benzin erhalten bliebe, ist ein Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Straßengüterverkehr nahezu unausweichlich.

## 4,2 Kilometer - Neue Gleise in Deutschland im Jahr 2021

17.11.2021

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Nur **4,2 km** neue **Gleise** in  
Deutschland im Jahr 2021



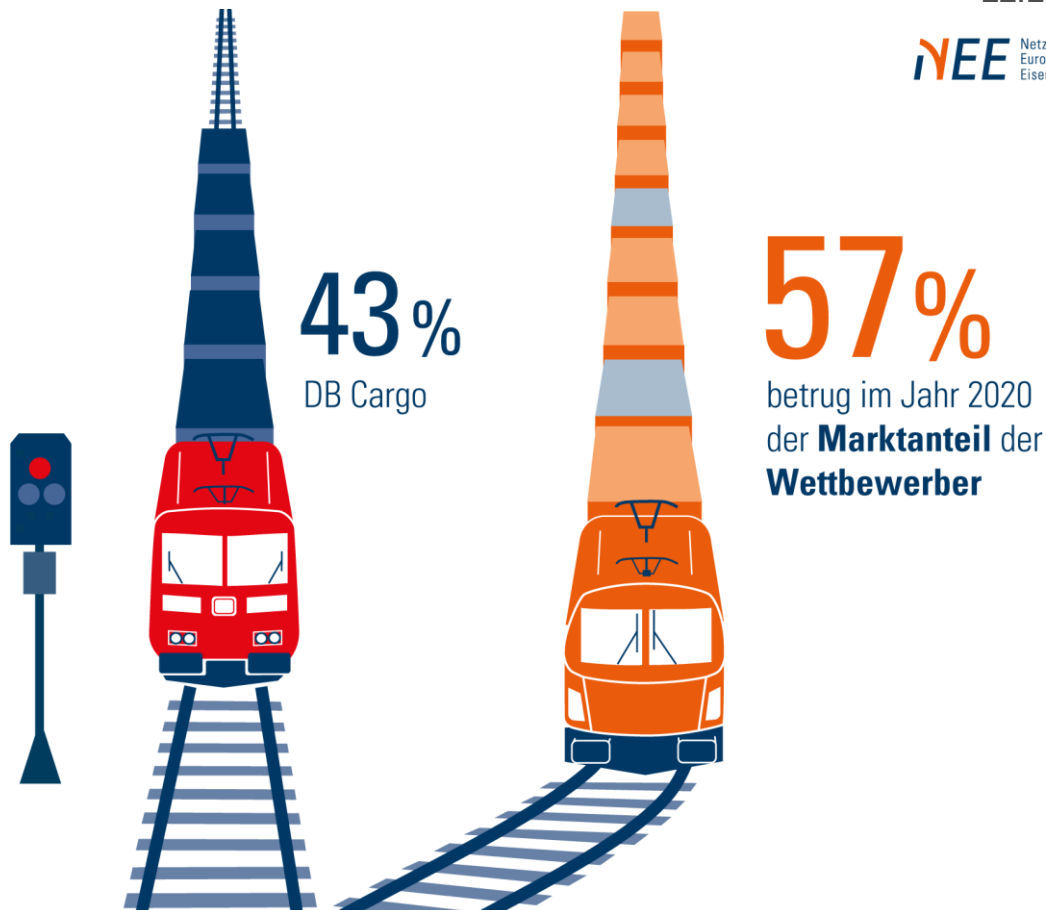
Verteilt auf Berlin, Frankfurt am Main und Kindsbach bei Kaiserslautern wird die DB Netz AG im ganzen Jahr 2021 nur drei kurze Streckenneubauten mit einer Länge von insgesamt 4,2 km in Betrieb nehmen – das entspricht der Entfernung zwischen Stadtmitte und Olympiastadion in München oder der Länge von sechs Güterzügen. Das Straßennetz wird im Vergleich dazu auch dieses Jahr erneut um ca. 10.000 Kilometer verlängert. Das ist knapp das 2.400-fache der neu in Betrieb genommenen Schienenstrecke. Seit der Bahnreform im Jahr 1994 wurden insgesamt nur 1.717 Kilometer Schienenstrecke neu oder spürbar ausgebaut. Die jetzt zu Ende gehende

Legislaturperiode fällt besonders negativ auf – insgesamt kamen nur 67 Kilometer dringend benötigte neue Strecken hinzu. Dabei läuft der wachsende Schienenverkehr auf vielen Strecken bereits an der Kapazitätsgrenze, als offiziell überlastet gelten bereits jetzt 21 Streckenabschnitte. Die Infrastruktur muss deutlich schneller ausgebaut und modernisiert werden, damit Verkehre vor allem von der Straße auf die Schiene verlagert und dadurch die Treibhausgasemissionen deutlich gesenkt werden können. Kurzfristig werden dafür viele „kleine und mittlere Maßnahmen“ im bestehenden Netz sowie der deutliche Ausbau der Personalkapazitäten für Planung, Prüfung und Umsetzung benötigt. Ab Mitte des Jahrzehnts müssen die Budgets für Investitionen deutlich und kontinuierlich steigen – abgesichert in einem Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild.

## 57 Prozent - Marktanteil der nicht zur DB gehörenden Güterbahnen

12.11.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.



Der dominierende Anteil im intramodalen Wettbewerb der Güterbahnen ist seit 2018 nicht rot, sondern bunt! Die nicht zum DB-Konzern gehörenden Güterbahnen transportierten zuletzt mit 69 Milliarden Tonnenkilometern rund 57 Prozent des Schienengüterverkehrs in Deutschland - Tendenz weiter steigend.

Ab der Jahrtausendwende, also erst einige Jahre nach der Marktöffnung durch die Bahnreform 1994, begannen die Wettbewerber ihre beispiellose Wachstumsgeschichte. In den Anfangsjahren mussten nicht nur Loks auf einem kaum existenten Fahrzeugmarkt beschafft, sondern auch Zugangshürden und Diskriminierungstatbestände des „Platzhirschen“ DB beseitigt werden. Die neuen Unternehmen wuchsen insbesondere in den Produktionsformen „Ganzzüge“ und im „Kombinierten Verkehr“. Trotz und wegen des starken Wettbewerbs mit dem Lkw, zugleich aber auch mit vielen Bahnunternehmen, wurde langjährig (nur) eine geringe Umsatzmarge erwirtschaftet. Erfolg bei ihren industriellen Kunden haben die Wettbewerber durch hohe Verlässlichkeit, Flexibilität und Kundenorientierung. Immer stärker wirken sich auch Erfahrung und die ambitionierte technologische Modernisierung, aber auch die Mitarbeiter:innen-Zufriedenheit aus.

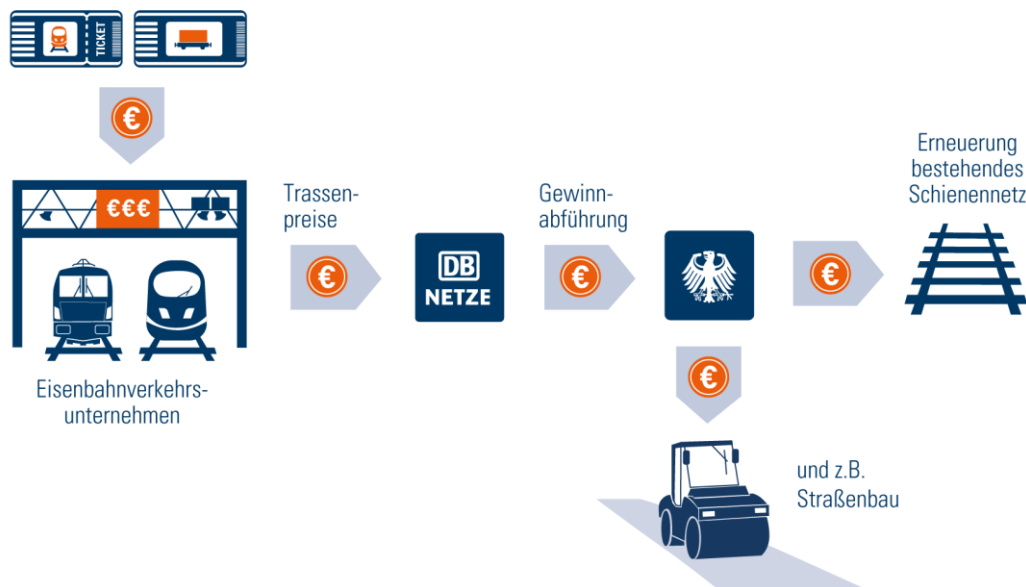
Die DB Cargo ist mit seinen zuletzt 43 Prozent Marktanteil immer noch sieben Mal so groß wie der nächstgrößere Wettbewerber. Das Unternehmen ist trotz einer Internationalisierungsstrategie seit Jahren immer tiefer in die Verlustzone gerutscht. Im weitgehend allein beherrschten dritten „Produktionssegment“, dem Einzelwagen- oder Wagenladungsverkehr, der vor allem gewerbliche Kunden mit kleineren Mengen bedient, wachsen trotz weitgehend stabiler Transportleistungen und insgesamt steigender durchschnittlicher Transporterlöse die von der DB Cargo gemeldeten Defizite. Viele Daten bei der DB Cargo deuten darauf hin, dass die Wirtschaftlichkeitsprobleme weniger aus mangelnder Nachfrage, sondern vielmehr aus zu stark steigenden Kosten bzw. zu geringer Produktivität sowie Preisen, die zwecks Sicherung von Marktanteilen unter den Kosten liegen, herrühren. Die hohen negativen Ergebnisse – kumuliert in den vergangenen fünf Jahren rund 2 Milliarden Euro – spiegeln noch nicht einmal die immer stärkere öffentliche Förderung des Unternehmens und wurden konzernintern durch andere DB-Gesellschaften getragen. Eine geplante exklusive Finanzspritze des Eigentümers Bund, die mit der Corona-Pandemie begründet wurde, wird bereits seit eineinhalb Jahren von der EU-Kommission aufgehalten. Die Wettbewerbschützer in Brüssel prüfen, wie stichhaltig die Begründung ist und wie Wettbewerber vor Nachteilen geschützt werden können. Nähere Informationen zum Thema intra- und intermodaler Wettbewerb finden Sie hier.

## 57,7 Prozent - Anteil der DB Netz am Gewinn des gesamten DB-Konzerns

09.11.2021

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

**57,7%** des **DB-Konzerngewinns** kamen 2019 von der Tochter DB Netz AG, also letztlich aus **Trassenpreisen**



Die DB-Konzerntochter DB Netz AG hat allein im ersten Halbjahr 2021 einen Umsatz von 2,938 Milliarden Euro erzielt. Der daraus erwirtschaftete EBIT (Gewinn vor Steuern und Zinsen) betrug 302 Millionen Euro, annähernd so viel wie 2019 (379 Millionen Euro). Damit wird die DB Netz AG neben der DB Schenker AG 2021 wieder der zweitwichtigste Ergebnisbringer des DB-Konzerns sein. Rund 95 % der Einnahmen des Unternehmens stammen aus Trassenentgelten. Alle Güter- und Personenbahnen müssen für jede Nutzung eines Gleises einen kilometer- und zugtypenabhängigen Trassenpreis bezahlen. Der Standard-Güterzug kostet beispielsweise derzeit 3,05 Euro/km. Der Lkw zahlt nur auf Autobahnen und Bundesstraßen eine Maut, die keinen Gewinnanteil enthält. Zu hohe und immer weiter steigende Trassenpreise belasten die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Verkehrsmarkt seit vielen Jahren. Die DB Netz AG führt ihre damit erwirtschafteten Gewinne an die DB AG (Konzern) ab. Der hat sich wiederum in der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III“ mit dem Bund darauf verständigt, jährlich eine Gewinnabführung in Höhe von 650 Millionen Euro an die Regierung zu leisten. Der Gewinn fließt also wieder an die DB Netz AG, um Investitionen im bestehenden Netz wie

beispielsweise den Ersatz maroder Brücken zu finanzieren. Das sichert den Weiterbetrieb des existierenden Netzes und damit der aktuellen Verkehrsangebote. Mehr Verkehr auf der Schiene benötigt dagegen den Neu- und Ausbau der Infrastruktur wie der Bau zweier zusätzlicher Gleise zwischen Offenburg und Basel. Der Bund ist nach dem Grundgesetz sowohl für den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes verantwortlich. Für Neubauvorhaben gibt er allerdings nur 90 % der Kosten als „Baukostenzuschuss“ an die DB Netz AG. Die restlichen 10 % muss die DB Netz aus sogenannten „Eigenmittel“ beisteuern. Damit will er wirtschaftliches Planen und Handeln beim Infrastrukturausbau sicherstellen. Eigenmittel ist allerdings nur eine schöne Umschreibung für einen Überschuss, den das Unternehmen ebenfalls aus den Trassenpreiseinnahmen erzielen muss. Im Ergebnis lässt der Bund seine Aufgabe der Daseinsvorsorge in erheblichem Umfang durch Trassenentgelte und damit von den Kunden der DB Netz AG bzw. deren „Endkunden“ (Reisende, industrielle Verloader) finanzieren. Mit dem so eingesparten Geld kann der Bund andere Dinge tun, beispielsweise das Straßennetz weiter ausbauen. Um eine Verkehrswende zu erreichen, ist eine der notwendigen Maßnahmen eine Bahnreform II. Manager:innen des bundeseigenen Schieneninfrastruktur sollten das Unternehmen nicht mehr mit dem einzigen Ziel der Gewinnerzielung führen. Vielmehr muss das Unternehmen als „Cost Center“, als GmbH-Rechtsform, die Umsetzung der eisenbahn- und verkehrspolitischen Verpflichtungen, Ziele des Bundes sowie eine kundenorientierte Unternehmensführung sicherstellen.



## 5 Prozent - Kranbarkeit von Sattelaufliegern

04.11.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Nur **5%** der **LKW-Sattelaufleger** sind **kranbar**



Der Plan ist einfach: Wer die Emissionen des Güterverkehrs schnell verringern will, muss vor allem mehr Lkw-Sattelaufleger (Trailer) auf der Schiene transportieren. Ohne Lkw-Zugmaschinen können die max. 13,68 Meter langen Sattelaufleger in sogenannten Taschenwagen energie- und kostensparend befördert werden. Doch nur ca. 5 Prozent der Sattelaufleger in Deutschland sind dafür gebaut. 19 von 20 sind „nicht-kranbar“. Wegen mangelnder Stabilität können sie von den üblichen Kränen oder mobilen Greifstaplern (Reachstackern), mit denen etwa Container zwischen Straße und Schiene bewegt werden, nicht (oder nur mit speziellem Equipment) verladen werden.

Technisch ist die notwendige Verstärkung des Rahmens banal, um den Trailer auch mit den üblichen Portalkränen oder Greifstaplern auf Eisenbahnwaggons umsetzen zu können. Aus geringfügigen Kosten- und Gewichtsgründen wird aber beim Trailerbau auf die Verstärkung verzichtet. Die EU hat bisher von gesetzlichen Vorgaben abgesehen. Um dennoch den Transport dieser Behälter auf der Schiene zu ermöglichen, wurden diverse Systeme entwickelt, die jedoch nicht in jedem Terminal vorhanden sind.

Der Trailer hat sich im Straßengüterverkehr immer stärker durchgesetzt. Das Ausmaß wird daran deutlich, dass 2019 im deutschen Inland eine Beförderungsleistung im

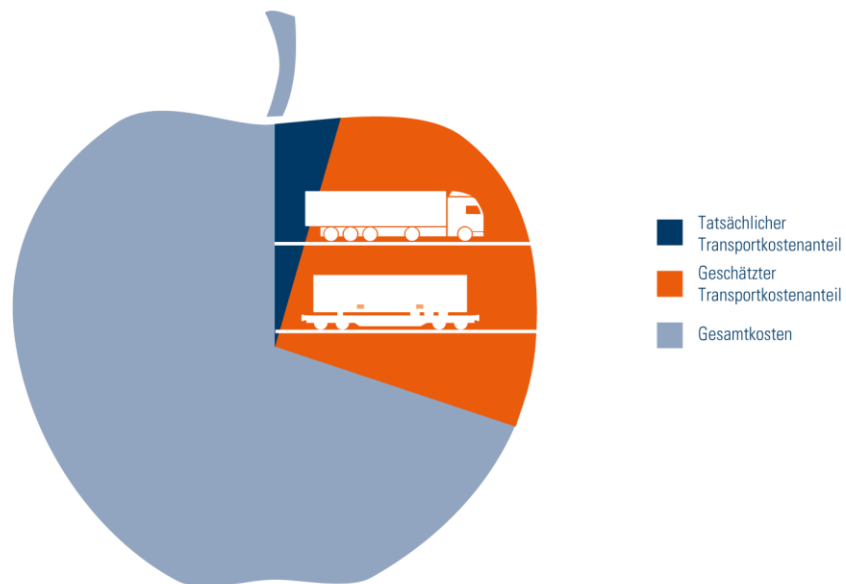
Straßengüterverkehr von rund 499 Mrd. Tonnenkilometern erbracht wurde. Davon werden ca. 72 Prozent mit Sattelaufliegern erbracht. Zwischen 2008 und 2018 hat sich die Anzahl an Fahrten mit Sattelzügen mehr als verdoppelt. Auf eigenen Achsen ist er flexibler, universell an alle Zugmaschinen angepasst und kann sowohl vom Heck über Rampen als auch seitlich mit einem Gabelstapler beladen werden. Bei Containern und Wechselbrücken ist die Beladung hingegen nur von einem Ende aus möglich. Im Ergebnis fahren Lkw Tausende von Kilometern quer durch Europa, statt im Kombinierten Verkehr den Hauptlauf auf der Schiene zurückzulegen. In Abhängigkeit vom jeweiligen Bahnstrommix könnten durch die Verlagerung bis zu 95 Prozent des CO<sub>2</sub> eingespart werden. Die Förderung der Umrüstung vorhandener Sattelaufleger sowie eine EU-Initiative zur verpflichtenden Kranbarkeit neuer Sattelaufleger sind Maßnahmen, die von der kommenden Regierung sofort umgesetzt werden müssen. Es ergibt also Sinn, sich speziell Sattelaufliegern zu widmen, um mit einer abgestimmten Maßnahme eine schnelle CO<sub>2</sub>-Minderung erreichen zu können.

## 30,3 Prozent - Geschätzter Transportkostenanteil an einem Produkt

01.11.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Mit **30,3%** **überschätzt die Bevölkerung** den Anteil der **Transportkosten** an Produkten des täglichen Bedarfs erheblich



Der Anteil der Transportkosten am Gesamtpreis von Konsumgütern (Produkten des täglichen Bedarfs) wird durchschnittlich mit einem Wert zwischen 2 und 5 % angegeben. Der genaue Wert bleibt dabei allerdings ein wohl gehütetes Geschäftsgeheimnis und Gegenstand harter Verhandlungen mit den Logistikdienstleistern. Eine vom NEE beauftragte repräsentative Umfrage des Instituts Kantar ergab, dass die Befragten die Kosten des Transports massiv überschätzen: Im Durchschnitt schätzten sie, dass 30,3 % der Gesamtkosten auf den Transport entfallen. Um im Beispiel zu bleiben: Bei einem Kilo Bio-Äpfel zum Supermarktpreis von 2,99 Euro geht es nicht um 90 Cent, sondern um 6 bis 15 Cent.

Transportkosten sind ein Bestandteil der Logistikkosten und bezeichnen die exakten Kosten, die beim Transport einer Ware entstehen. Je nach Unternehmen und Fahrzeug können Transportkosten sehr unterschiedlich sein, dabei haben u.a. Distanz, Mautgebühren, Energiekosten, Menge und Gewicht sowie Personalkosten einen Einfluss. Die Produktart spielt ebenfalls eine wesentliche Rolle: Als kostenintensiv gelten bisher z.B. der Hoch- und Tiefbau, Steine und Erden, die Bearbeitung von Holz sowie landwirtschaftliche Produkte. Insbesondere beim Transport von schweren Gütern und auf

längeren Distanzen ist die Schiene bereits heute durch den Bündelungseffekt günstiger als der Lkw.

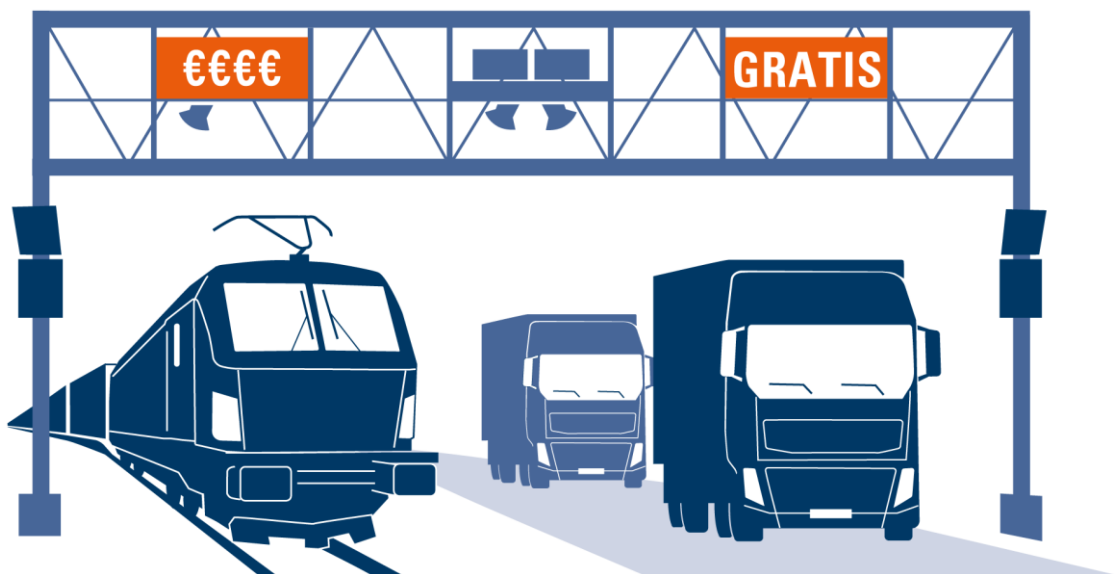
Der Preis ist noch immer der wichtigste Faktor für die verladende Wirtschaft. Minimale Preisunterschiede geben den Ausschlag bei der Wahl sowohl von Transportmittel als auch -unternehmen. Während Konsument:innen höhere Transportpreise kaum bemerken würden, lehnen die Verlader höhere Kosten rundweg ab. Kostenwahrheit ist aber unerlässlich. Nur wenn heutige Kostenvorteile des Lkw durch Subventionen, unterschiedliche Sozialstandards, fehlende Kontrollen und ungedeckte Umweltkosten beendet werden, wird umweltverträglicher Transport Alltagsrealität. Die Veränderungen müssen berechenbar und sozialverträglich sein. Dass Unternehmen, die auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, für einen begrenzten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung pro Sendung erhalten, bewerten dementsprechend 73 % der Umfrageteilnehmer:innen als die für die Verkehrsverlagerung geeignetste Maßnahme. Für eine Verkehrswende müssen Politik und Wirtschaft das bestehende Transport- und Logistikmanagement, das bislang auf den Lkw ausgerichtet ist, umkrempeln. Neue Gewerbegebiete müssen mit Gleisanschlüssen geplant und gebaut werden, der Schienengüterverkehr benötigt attraktive Trassen mit wenigen Betriebshalten im Netz und Terminaleinrichtungen zum Güterumschlag müssen nicht nur standardisiert werden, sondern auch in ausreichender Anzahl und nah zur Verfügung stehen. Durch die Bündelung von Gütern und dementsprechend hoher Auslastung wird die Schiene dann immer häufiger und auch auf kürzeren Distanzen günstiger sein als der Lkw. Weitere Äpfel und ein Best Case Szenario für den Schienengüterverkehr im Jahr 2030 gibt es hier.

## 6 Prozent - Anteil mautpflichtiger Straßen für Diesel-Lkw

28.10.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Nur **6%**  
der **Straßen** in Deutschland sind **mautpflichtig** für Diesel-Lkw



Das gesamte Straßennetz in Deutschland hat eine Länge von rund 830.000 Kilometern. Davon müssen Lkw auf 52.000 Kilometern Autobahnen und Bundesstraßen Maut bezahlen, also auf gut 6 Prozent aller Straßen. Lkw mit klimafreundlichen Antrieben sind selbst dort vollständig von der Maut befreit. Die Mautpflicht gilt für Lkw und Fahrzeugkombinationen erst ab einem Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen. Pro Lkw und Kilometer nahm der Bund vergangenes Jahr gut 18 Cent ein. Die bereits ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht erhobene Schweizer Schwerverkehrsabgabe liegt ungefähr sechsmal so hoch. Auf den 88 Prozent des deutschen Straßennetzes, die Ländern und Kommunen gehören, muss keine Nutzungsgebühr gezahlt werden. Im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung von Baden-Württemberg wurde vereinbart, eine Lkw-Maut auch auf diesen Straßen möglichst deutschlandweit, mindestens jedoch im Südwesten einführen zu wollen. Für Pkw muss in Deutschland weiterhin überall keine Maut gezahlt werden, für die Lkw-Abstellung in aller Regel auch nicht. Im Schienennetz sind dagegen 100 Prozent mautpflichtig. Alle Eisenbahnunternehmen müssen ab dem ersten Kilometer Trassenpreise und selbst für das Abstellen ihrer Züge eine Miete bezahlen. Pro Kilometer soll der Preis im DB-Netz auf 3,14 Euro je Zug und Kilometer steigen, das wäre ein Plus

von 2,3 Prozent. Auf schwächer ausgelasteten ländlichen oder gewerblichen Schienenstrecken werden auch mal 18 Euro pro Zugkilometer berechnet, um die hohen Fixkosten zu decken. Die Regelungen zur Infrastrukturkosten sind ein großes Hemmnis für die Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene.

\*Anmerkung der Redaktion: In einer früheren Version wurde der Anteil mautpflichtiger Straßen mit 12 % angegeben, dies wurde im Nachgang nach unten korrigiert. Zuvor wurde von einer mautpflichtigen Strecke von 100.000 Kilometern ausgegangen, es sind allerdings lediglich 52.000 Kilometer.

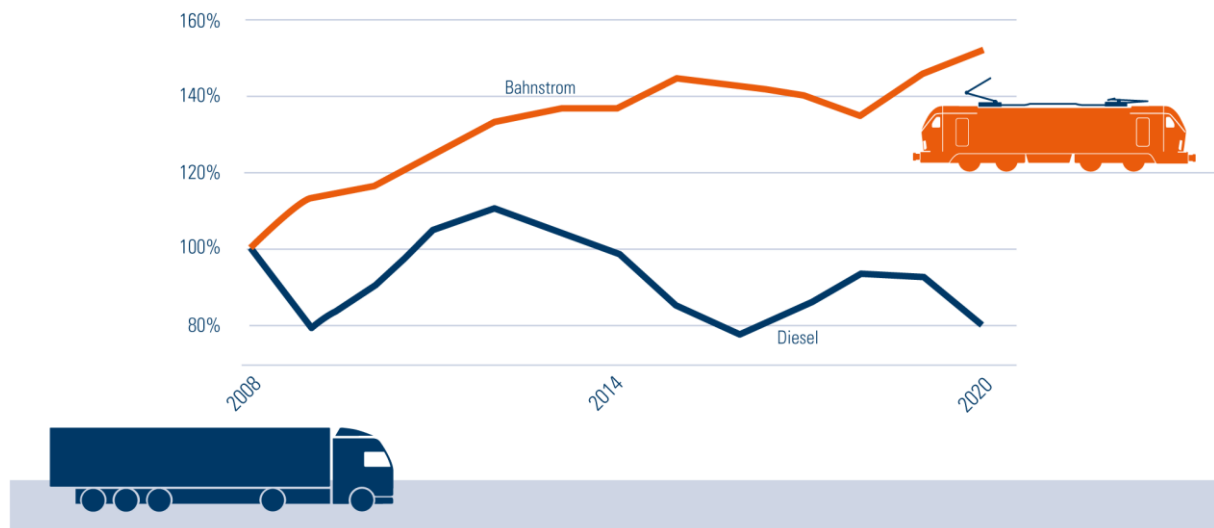
## 18,4 Cent - Dieselsubvention pro Liter

27.10.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Jeder **Liter Diesel** wird mit

**18,4 Cent** subventioniert



Während der Bahnstrompreis von 2008 bis 2020 um rund 50 Prozent anstieg, kostete Lkw-Diesel im Januar 2021 sogar nominal weniger als selbst im Finanzkrisen-Januar im Jahr 2008. Lag der Literpreis vor 13 Jahren am Jahresbeginn noch bei 99,21 Cent für die Fuhrunternehmen, waren es Anfang 2021 nur 95,99 Cent. Preissteigerungen waren nie von Dauer. Stetig ist der seit 2003 unveränderte Steuersatz, der pro Liter um 18,4 Cent niedriger liegt als der für Benzin. Das sogenannte „Dieselsteuerprivileg“ war 1990 von der Regierung Kohl zum Schutz deutscher Lkw-Spediteure vor ausländischen Unternehmen eingeführt worden. Jedes Jahr entgehen dem Bund so ca. 7,8 Mrd. Euro, darunter rund 4,1 Mrd. Euro von Lkw und 3,7 Mrd. Euro von Pkw. Mehrere Bundesregierungen haben es nicht vermocht, die Energiekosten der klimafreundlich mit Strom betriebenen Eisenbahnen zu senken oder wenigstens einzufrieren und belasten damit trotz aller warmen Worte für die Schiene ihre Wettbewerbsfähigkeit immer stärker. Die - unter Berücksichtigung der Kaufkraft- und Einkommensentwicklung - noch viel stärkere faktische Verbilligung des Diesel durch steuerliches Nichtstun behindert die Verkehrsverlagerung. Absehbar verhindert zu billiger Diesel auch den Einsatz klimafreundlicherer, aber eben auch etwas teurerer Antriebe für Straßenfahrzeuge. Die

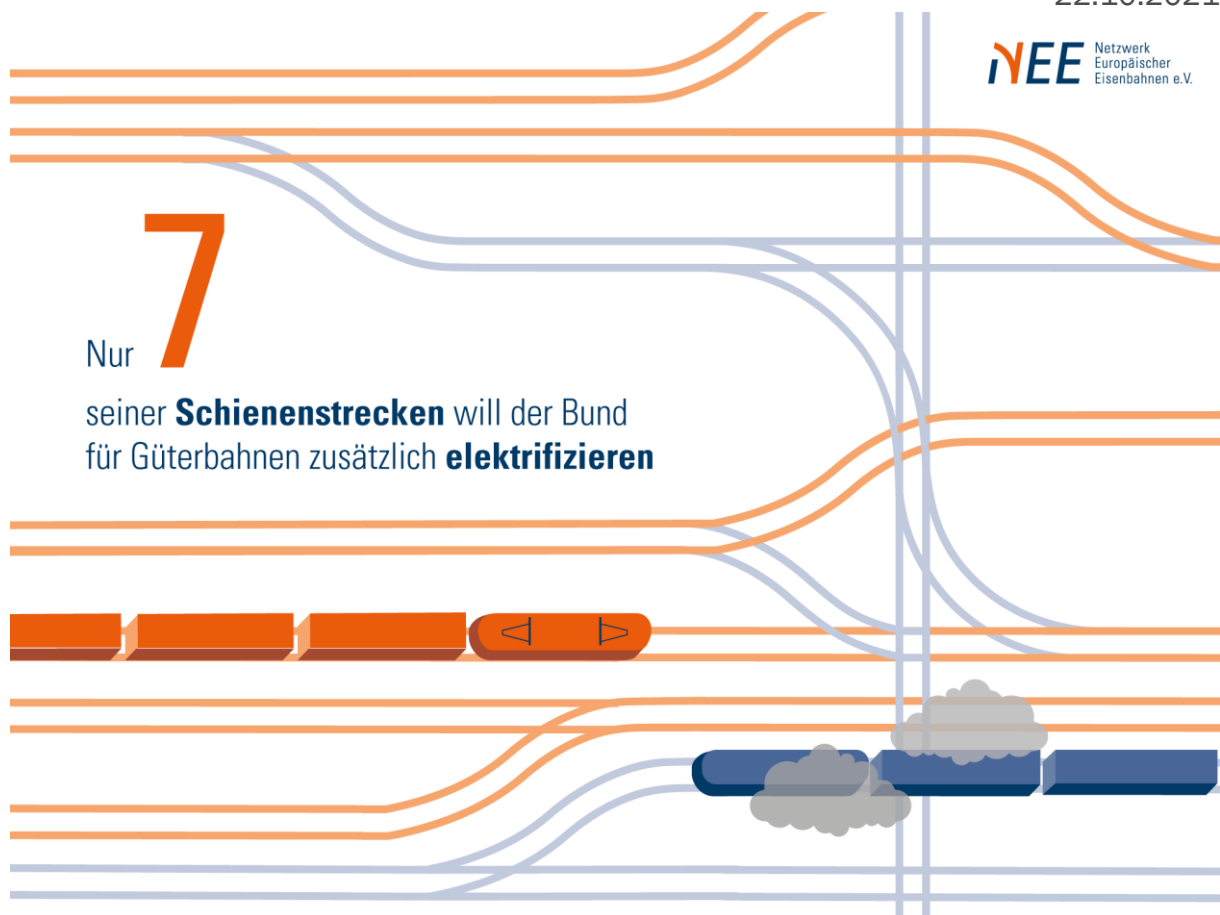
Ampel muss zeigen: Möchte sie wie schwarz-rot folgenlos über neue Lkw-Antriebstechnologien diskutieren und insgeheim damit an Diesel-Lkw-basierten Logistikkonzepten festhalten, um niemandem auf die Füße zu treten? Oder will sie die gesetzlichen Klimaschutzziele durch Verkehrsverlagerung, Effizienzsteigerung und neue Antriebe für die in intermodale Logistikketten eingebundenen Straßenfahrzeuge erreichen und den Gütertransport damit zukunftsfest machen?



## 7 - Zusätzliche Elektrifizierungsvorhaben des Bundes für die Güterbahnen

22.10.2021

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.



95 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene erledigen Elektrolokomotiven. Sie tun dies leise, besonders energiesparend und zu einem großen Teil mit Strom aus erneuerbaren Energien. Im Vergleich zum Lkw-Transport heißt das: nur 1/7 der Treibhausgasemissionen bei gleicher Leistung. Das 33.300 Kilometer lange Schienennetz des Bundes ist nur zu 61 % elektrifiziert. Es braucht noch zahlreiche neue Oberleitungen, damit der Diesel ganz verschwinden, mehr Lkw-Verkehr verlagert sowie Baustellen und Störungen ohne Zusatzloks umfahren werden können. Bund und DB Netz haben ihre Elektrifizierungs-Ankündigungen immer neu verschoben. Zu Beginn der jüngsten Legislaturperiode vereinbarten CDU/CSU und SPD, bis 2025 den Anteil im Netz auf 70 % zu steigern. Bis einschließlich 2021 wurden nur 1,5 Prozentpunkte geschafft – zusammen 509 Kilometer. Dabei sind schon drei Strecken mitgezählt, auf denen erst in Kürze der elektrische Betrieb aufgenommen wird, darunter die schon 2003 in den Bedarfsplan aufgenommene, vom Land mitfinanzierte, gut 120 Kilometer lange Südbahn (Ulm-Friedrichshafen und weiter nach Lindau). Das Schnecken tempo muss ein Ende

haben, die teils seit Jahrzehnten im Bedarfsplan des Bundes gelisteten Vorhaben müssen viel schneller finanziert und umgesetzt werden. Die Güterbahnen haben darüber hinaus Vorschläge für wichtige Lückenschlüsse vorgelegt – etwa Öhringen-Schwäbisch-Hall in Baden-Württemberg. Ginge es nach der bisherigen Regierung, würden allerdings speziell für den Schienengüterverkehr im Netz des Bundes nur sieben andere Strecken mit zusammen 210 Kilometern Länge hinzukommen – überwiegend gut genutzte Industrieanschluss-Gleise, wo es kaum noch mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern gibt. Um diese Strecken zu identifizieren, haben Gutachter des Bundesverkehrsministeriums drei Jahre gebraucht und sie aus 173 Vorschlägen ausgewählt. Würden nur sie realisiert, stiege der Elektrifizierungsanteil des Netzes gerade einmal um 0,6 Prozentpunkte an.

## 2 000 000 000 Euro - Bundesmittel für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes ab 2023

20.10.2021

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

# 2 Mrd. €

**Bundesmittel** sollen ab 2023 pro Jahr für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes ausreichen



Nur zwei Milliarden Euro im Jahr 2023. Diese Summe wollte die noch amtierende Bundesregierung für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen in ganz Deutschland ausgeben. Auch 2024 und 2025 sollte der Betrag nicht ansteigen, obwohl der Bund schon seit vielen Jahren knausert. Insgesamt hat er in den zwölf Jahren von 2009 bis 2020 nur 15,6 Mrd. Euro bereitgestellt. Die Schweiz oder Österreich hatten ähnlich hohe Budgets für den Schienenausbau, obwohl sie viel kleiner sind. 2016 wurde der sog. Bedarfsplan Schiene vom Bundestag beschlossen. Er sah vor, dass der Bund für 64 Einzelprojekte, die bis 2030 fertiggestellt sein sollten, insgesamt 48 Mrd. Euro ausgibt. Nach aktuellem Planungsstand würde die Bundesregierung von 2016 bis 2025 aber nur 17,0 Mrd. Euro investieren. 35 Prozent des Bedarfs in 66 Prozent der Laufzeit des Plans. Kein Wunder, dass das bestehende Schienennetz an immer mehr Stellen überlastet ist. Vor kurzem wurden weitere 181 Maßnahmen in den Bedarfsplan aufgenommen, die zur Umsetzung des Deutschland-Konzepts und der Verkehrsverlagerungsziele notwendig sind. Zusatzkosten: rund 39 Mrd. Euro. Um den Güter- und Personenbahnen die für diese

Verkehre benötigten Schienen zu bauen, muss der Bund noch vor 2025 mindestens 3 Mrd. Euro pro Jahr über einen Schieneninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild bereitstellen und die Summe bis auf 6 Mrd. Euro zum Ende des Jahrzehnts steigern. Gleichzeitig müssen die DB, Behörden und Gerichte die personellen Kapazitäten für Planung und Umsetzung schnell hochfahren.

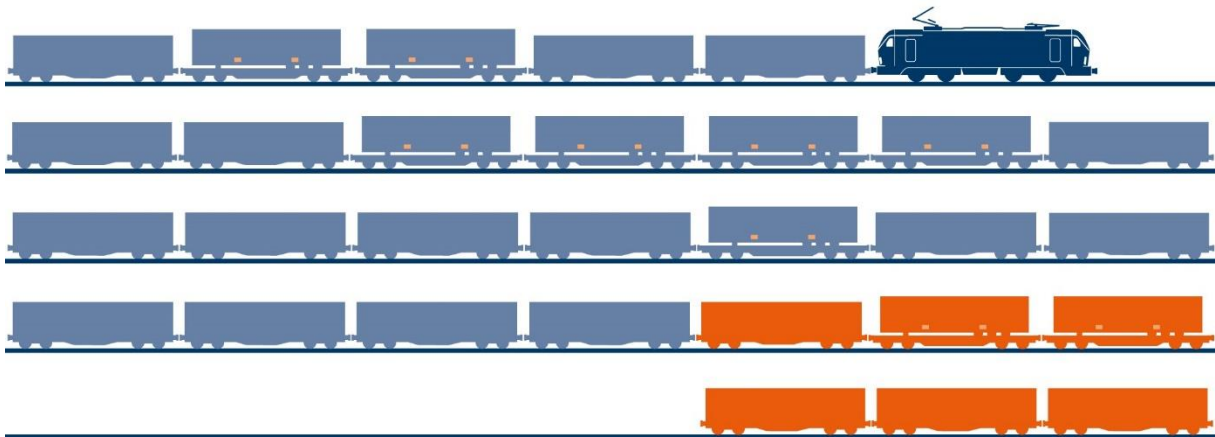
## 740 Meter - Normalzuglänge

14.10.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

Die Standard-Länge eines **Güterzuges**:

# 740<sub>m</sub>



740 Meter ist die maximale oder auch Standard-Länge eines Güterzuges, auf die sich die europäischen Eisenbahnen geeinigt haben. Bis zu 52 Lkw ersetzt ein Zug. Theoretisch könnten die modernen Lokomotiven auch noch längere Züge auf die übliche Geschwindigkeit von 100 km/h bringen, außer wenn sehr schwere Güter transportiert werden. Gelegentlich begrenzt auch die sogenannte Grenzlast die Zuglänge: bei starker Steigung oder Gefälle muss Rücksicht auf das Anfahren und Bremsen am Berg und auf die zwischen den einzelnen Wagen wirkenden Kräfte an den Zughaken genommen werden. Der 740-Meter-Richtwert ist vor allem für die Infrastruktur wichtig. Güterzüge, die von schnelleren Personenzügen überholt werden oder warten sollen, benötigen dafür ausreichend lange Nebengleise. Gibt es auf den teils über 1000 Kilometer langen Fahrten eines Güterzuges keine 740 Meter langen Überholgleise, muss der Zug eingekürzt gefahren werden. Zugleich gilt vereinfacht: Geld verdienen Güterbahnen mit den letzten Wagen. Jeder Wagen erhöht die Einnahmen, während Personal-, Trassen- und Energiekosten des Zuges unverändert bleiben. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zum Lkw zu verbessern und die knappen Streckenkapazitäten besser zu nutzen, müssen wichtige Überhol- und Abstellgleise und Umschlagterminals auf 740 Meter verlängert

werden. Kein großes Ding eigentlich. Von einem bereits 2010 von Güterbahnen und DB Netz ausgearbeiteten Programm mit 75 Einzelprojekten, haben DB Netz und Bundesverkehrsministerium gut zehn Jahre später allerdings nur 15 umgesetzt – der Rest soll teils bis 2030 fertiggestellt werden. Hier muss mehr Tempo rein.

## 63 Prozent - Zustimmung für die Priorisierung der Schiene

12.10.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

# 63%

der Deutschen wollen, dass die  
**Eisenbahn** im **Gütertransport**  
Priorität hat.



Vorfahrt für die Schiene ist nach Meinung von fast zwei Dritteln der Bürger:innen das bessere politische Konzept für den Gütertransport als - irgendwann - klimafreundlich angetriebene Lkw. Zwei von drei Befragten in einer repräsentativen Umfrage des Instituts Kantar setzten auf Priorität für die Eisenbahn. Nur 32 % finden, dass die neue Bundesregierung auf Lkw mit alternativen Antrieben setzen sollte. Deren Entwicklung und Markteinführung steht noch am Anfang. Reichweite und Kosten sind im Vergleich zum herkömmlichen Dieselantrieb bei weitem nicht konkurrenzfähig. Notwendig wären Milliarden an Anschaffungs- und Betriebssubventionen. Vor allem für längere Strecken sollte daher die Schiene das Rückgrat intermodaler Logistikketten sein. Das bedeutet: Hauptlauf auf der Schiene und – wo mangels Schienenanschluss notwendig – Vor- und Nachlauf auf der Straße. Moderne Lkw mit bereits verfügbaren elektrischen Antrieben könnten so kurzfristig gemeinsam mit der klimafreundlichen Schiene die Treibhausgasemissionen im Transport drastisch senken. Die machen heute schon ein Drittel aller aus dem Verkehr stammenden Emissionen aus. Der Ansatz ist offenbar mehrheitsfähig: In der gleichen Umfrage geben 58 % der Befragten an, dass der Ausbau des Schienennetzes die wichtigste Maßnahme ist, um die Verkehrswende zu meistern.

Lkw-Transporte über mehr als 250 Kilometer Entfernung könnten so in wenigen Jahren eine Rarität werden.



## 5 Kilometer - Schrumpfung des Schienennetzes

08.10.2021

**NEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

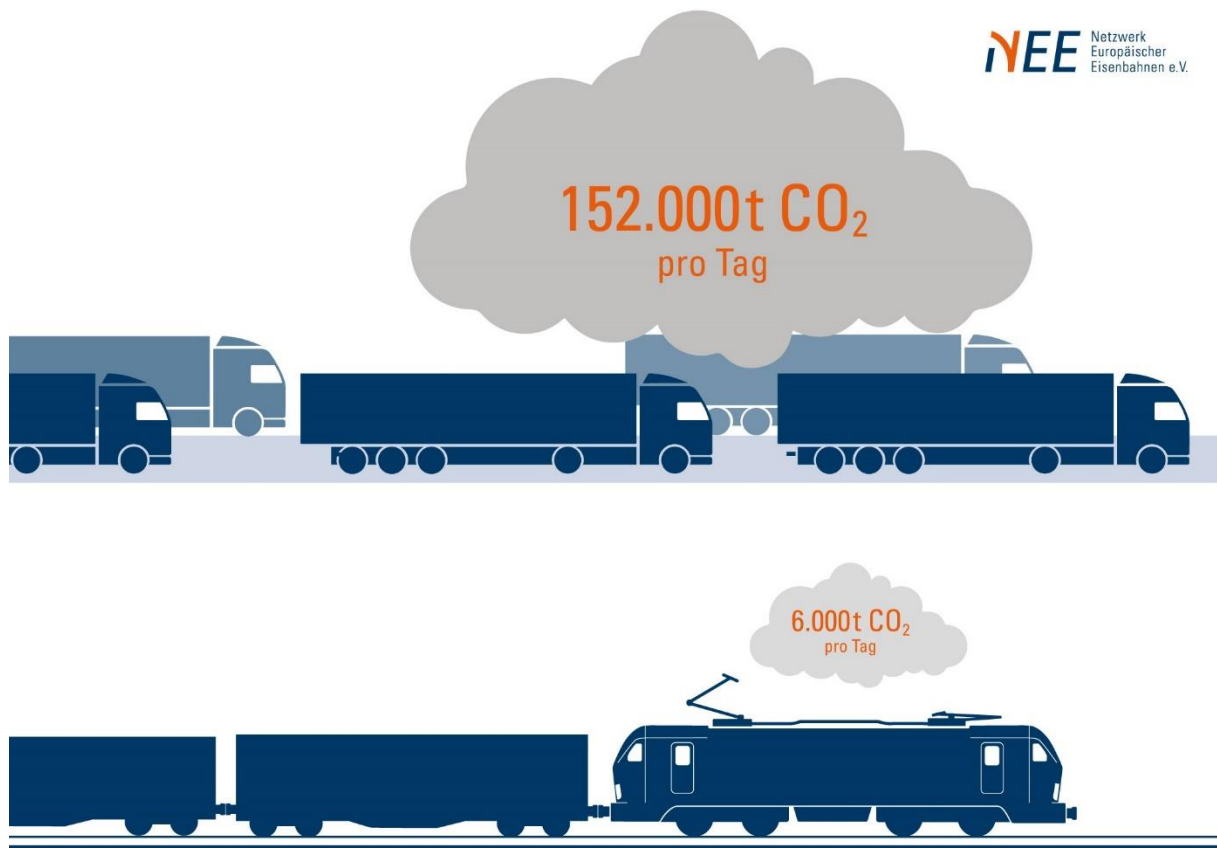


Die knappe Schieneninfrastruktur ist in weiten Teilen Deutschlands zum Engpassfaktor für weiteres Wachstum auf der Schiene geworden. Während das Straßennetz jedes Jahr von Bund, Ländern und Kommunen um ca. 10.000 Kilometer ausgebaut wird und damit Lkw- und Pkw-Verkehre leichter und schneller macht, ist das Schienennetz des Bundes auch im vergangenen Jahr netto um 5 Kilometer auf 33.286 Kilometer geschrumpft worden. Es werden zwar derzeit kaum noch Strecken stillgelegt, aber Bund und DB Netz als Hauptverantwortliche kommen auch mit der Umsetzung der vom Bundestag beschlossenen Neu- und Ausbauprojekte aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz seit Jahren nicht voran. Jedes Jahr müssen wegen wachsender Verkehre weitere Abschnitte des bestehenden Netzes als „überlastet“ ausgewiesen werden – derzeit sind es 21. Mehr Planer:innen sowie mehr Personal für Bürgerdialoge, Behörden und Verwaltungsgerichte sind ebenso notwendig wie schnell realisierbare kleine und mittlere Infrastrukturausbauten und eine stabile Finanzierung mit einem überjährigen Infrastrukturfonds, wie er seit 1998 in der Schweiz genutzt wird.

## 152.000 Tonnen CO<sub>2</sub> - Täglicher Treibhausgasausstoß des Straßengüterverkehrs

05.10.2021

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

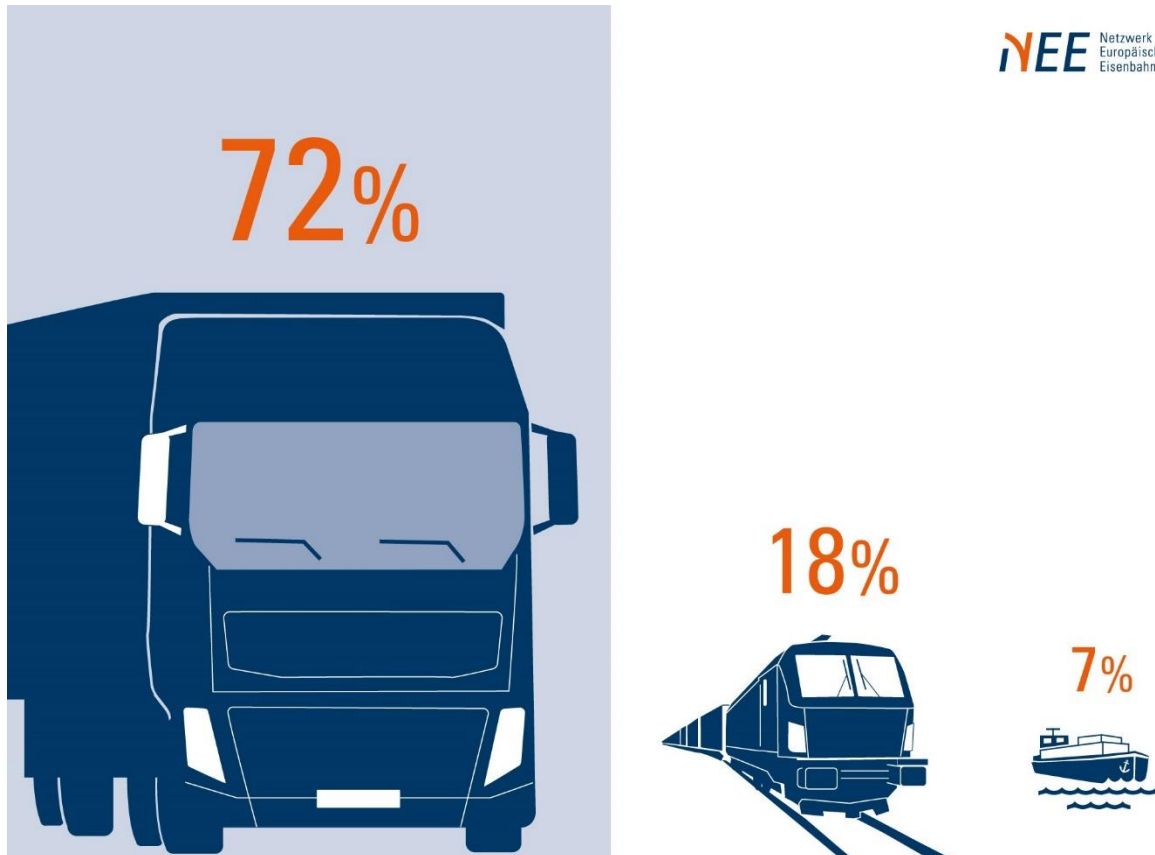


Nahezu alle Lkw werden durch einen Dieselmotor angetrieben. 1500 Liter Diesel im Tank eines Schwerlasters verwandeln sich so in wenigen Tagen in knapp 4 Tonnen CO<sub>2</sub> - die Emissionen der Vorkette aus Ölgewinnung, -transport und -verarbeitung noch gar nicht mitgerechnet. Klimaneutrale Antriebe für fernverkehrstaugliche Lkw existieren noch nicht und wären deutlich teurer. So verursachen Lkw pro Jahr in Deutschland weiterhin rund 55 Millionen Tonnen Treibhausgase (THG). Das ist knapp ein Drittel aller Emissionen aus dem Verkehr bzw. 96 Prozent der Emissionen des Güterverkehrs. Auch im Schienengüterverkehr entstehen noch CO<sub>2</sub>-Emissionen – aus einem Teil der Bahnstromerzeugung in Kraftwerken und dem geringen Anteil von Diesellokomotiven, mit denen nur etwa fünf Prozent des Schienengüterverkehrs bewegt wird. Durch die höhere Energieeffizienz von Schienenfahrzeugen pro Tonnenkilometer fällt bei gleicher Leistung auf der Schiene nur ungefähr ein Siebtel der THG-Emissionen aus dem Lkw-Transport an. Die Stromwende vergrößert diesen Abstand.

## 72 Prozent - Marktanteil der Straße im Güterverkehr

01.10.2021

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.



Obwohl der Schienengüterverkehr seine Verkehrsleistung spürbar gesteigert hat - von 97 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) im Jahr 1996 über 107 Mrd. tkm 2010 auf 129 Mrd. tkm 2019 - verharrt der Schienenanteil am Güterverkehr unter 20 %. In der zu Ende gehenden Legislaturperiode verloren Schiene und Binnenschiff sogar leicht Anteile an den Lkw. In der Schweiz und Österreich dagegen stiegen die schon zuvor höheren Schienenanteile durch eine konsequente Priorität für die Schiene weiter an. Es reicht nicht, lediglich politische Ziele zu formulieren. Nur eine Kombination von realen Infrastrukturinvestitionen, besseren intermodalen Rahmenbedingungen, Innovationen und einer Bahnreform II bewirken eine Verkehrsverlagerung. Damit können am schnellsten die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Transport um 80 % gegenüber dem Lkw vermindert werden.

## 35 Prozent - NEE-Marktanteilsziel des SGV bis 2035

29.09.2021

**2035**  
*Weil Gut auf der Schiene besser ist.* **35%**

35 % Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2035! Diesen Wert wollen die Güterbahnen in den nächsten 14 Jahren schaffen. Heute erbringt die Schiene 18 Prozent der Güterverkehrsleistung in Deutschland – gemessen in Tonnen x Kilometern. Das Verkehrsministerium hat als Ziel ausgegeben, bis 2030 den Anteil am Modal Split des Schienengüterverkehrs auf 25 % zu steigern. Auch anspruchsvoll, aber aus Sicht der Güterbahnen ist deutlich mehr machbar, wenn die Schiene Priorität erhält. Die emissionsarme Schiene ist das Rückgrat für effiziente und verkehrsmittelübergreifende Transportketten. Um mehr Güter auf die Schiene zu bringen, braucht es staatliche und private Investitionen in innovative Technologien und Schieneninfrastruktur, bessere Rahmenbedingungen und fairen Wettbewerb sowie eine Bahnreform II. Die Güterbahnen arbeiten gemeinsam daran, das Ziel 35/35 Wirklichkeit werden zu lassen - Weil Gut auf der Schiene besser ist. Nun ist die Politik in Berlin und Brüssel am Zug.

