

BEITRAG ZUM KLIMAKABINETT:
SCHIENENGÜTERVERKEHR IST **DER** SCHLÜSSEL FÜR DIE VERKEHRSWENDE



The infographic shows a white silhouette of a freight train with a locomotive and three cargo cars (two rectangular, one cylindrical) on a black background. Below it, a white silhouette of a truck is followed by 52 vertical white lines of varying heights, representing the length of 52 trucks. A thick white horizontal line separates the visual from the text below.

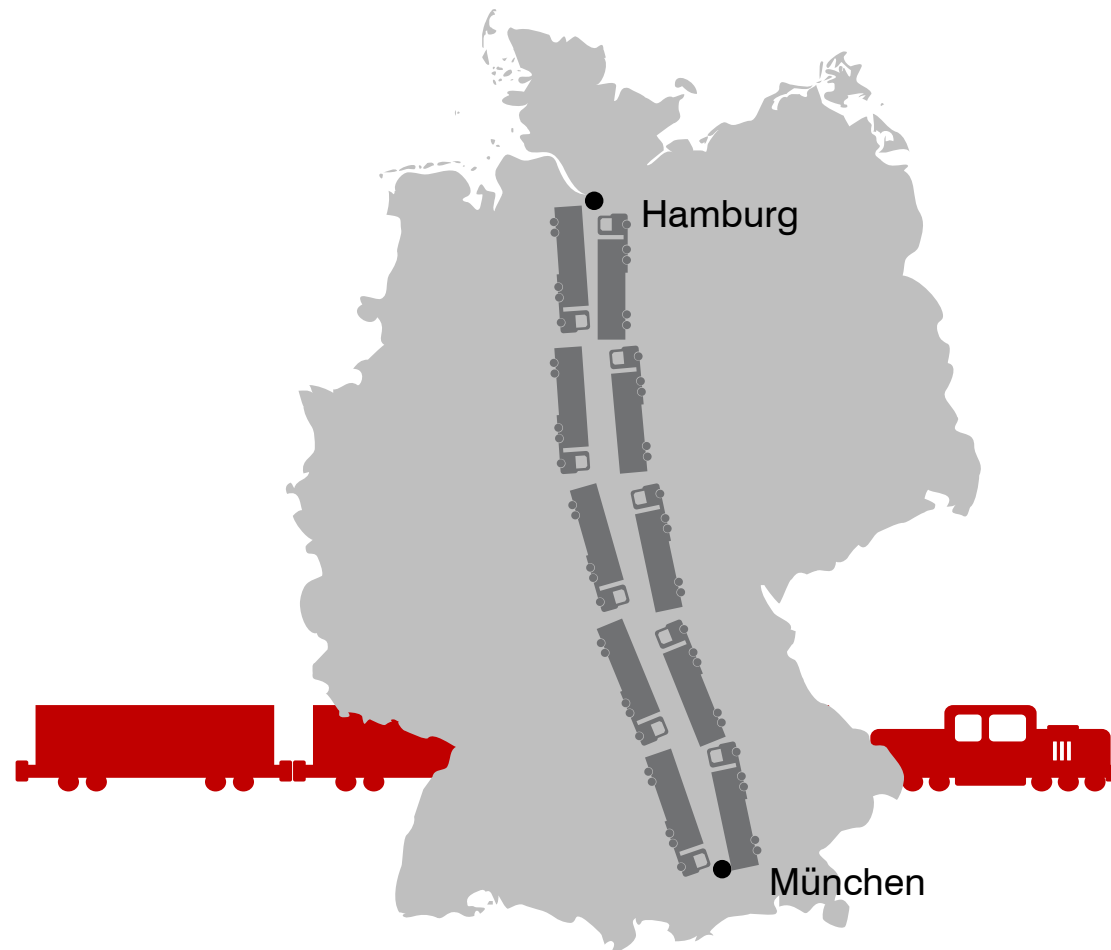
***Ein Güterzug erspart der
Umwelt 52 Lkw-Fahrten!***

CO2-Reduzierung geht nur mit der Eisenbahn.

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

DIE DB CARGO AG VERMEIDET JEDEN TAG EINE LKW-SCHLANGE VON HAMBURG NACH MÜNCHEN UND ZURÜCK

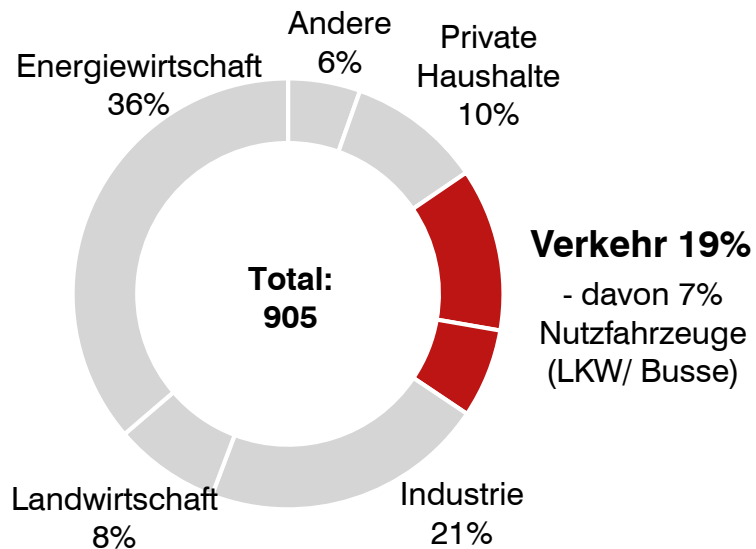
- Der Schienengüterverkehr sorgt für freie Straßen
- Bei gut 3.000 Zügen pro Arbeitstag mit jeweils 20 Wagen (=im Durchschnitt ca. 1,5 LKW pro Wagen) werden täglich ca. 90.000 LKW-Fahrten eingespart
- Aneinandergereiht würde sich somit eine LKW-Schlange von Hamburg nach München und zurück ergeben



Quelle: DB Cargo AG (Zahlen 2018)

NUR DURCH EINE MASSIVE STÄRKUNG DES GÜTERVERKEHRS AUF DER SCHIENE SIND KLIMAZIELE REALISIERBAR

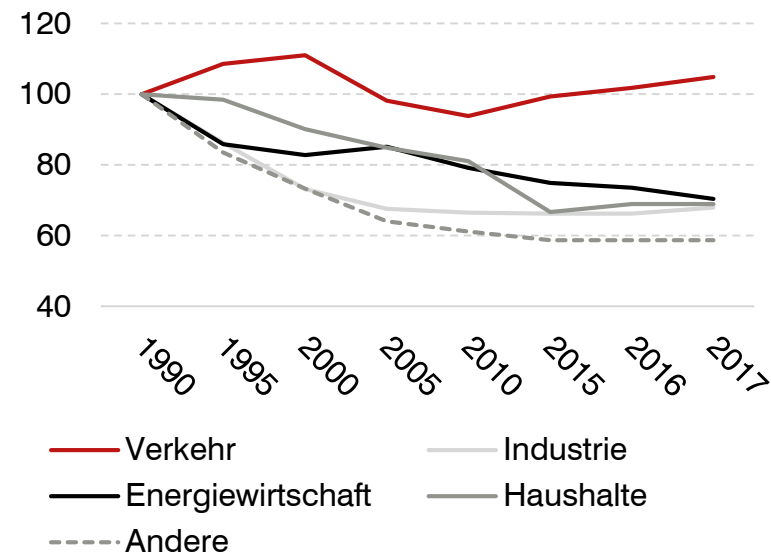
Verkehrssektor hat einen wesentlichen Anteil an den CO₂-Emissionen



Emissionsentwicklung in Deutschland nach Sektoren* in 2017 [Mio. t CO₂-Äquivalente]

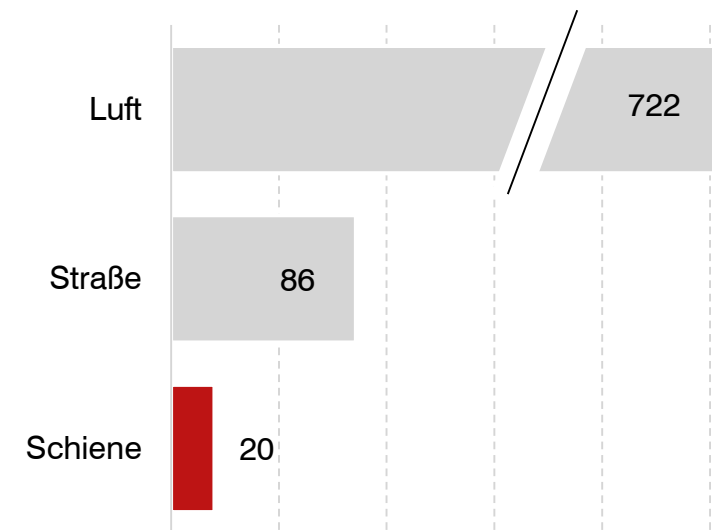
Quelle: BMU, Klimaschutz in Zahlen 2018,* ohne Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft

CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors seit 2010 um 12% gestiegen



Emissionsentwicklung der Sektoren in Deutschland [Index, Mio. t CO₂-Äquivalente]

Modal Shift von der Straße zur Schiene kann den CO₂-Ausstoß massiv senken

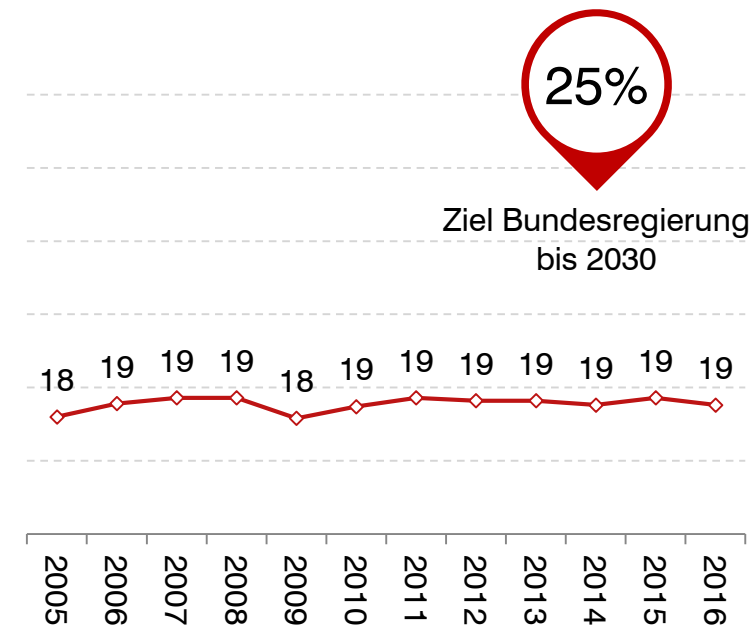


CO₂-Emissionen nach Verkehrsträger in 2018 [CO₂-Äquivalente in g/ Tkm]

Quelle: DB Geschäftsbericht 2018

BAHN WURDE ÜBER JAHRZEHNTE UNTERFINANZIERT: DER MODAL SPLIT IM GÜTERVERKEHR STAGNIERT

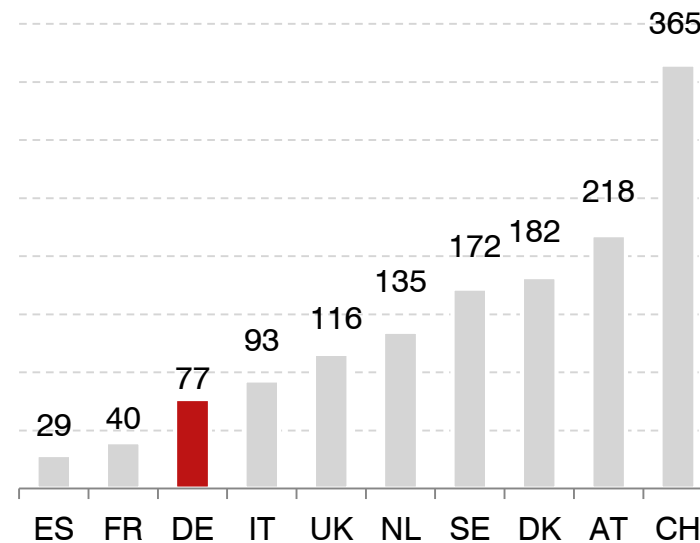
Der Modal Split in Deutschland stagniert seit Jahren bei rund 19%



Entwicklung des Modal Split des Schienengüterverkehrs in Deutschland* [in %]

Quelle: Eurostat; SCI Verkehr





Deutschland investiert zu wenig in die Schiene und droht den Anschluss zu verlieren



Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern, 2018 [in EUR]

Quelle: Allianz pro Schiene; SCI Verkehr 2019

Die Folgen für den Schienengüterverkehr sind prekär:

-  Abbau von verkehrlich notwendiger Infrastruktur (Engpässe und fehlende Überholgleise)
-  Fehlender Ausbau Europäischer Netze
-  Unattraktive Arbeitsbedingungen
-  Alte Technik (Rangiertechnik statt Digitale Kupplung)

POLITIK WILL EINEN MODAL SPLIT VON 25% - FÜR DIESES WACHSTUM MÜSSEN JETZT DIE VORAUSSETZUNGEN GESCHAFFEN WERDEN

Masterplan Schienengüterverkehr

In dem Masterplan 2017 hat die Bundesregierung einen Modal Split der Schiene von 25% in 2030 als Ziel gesetzt.

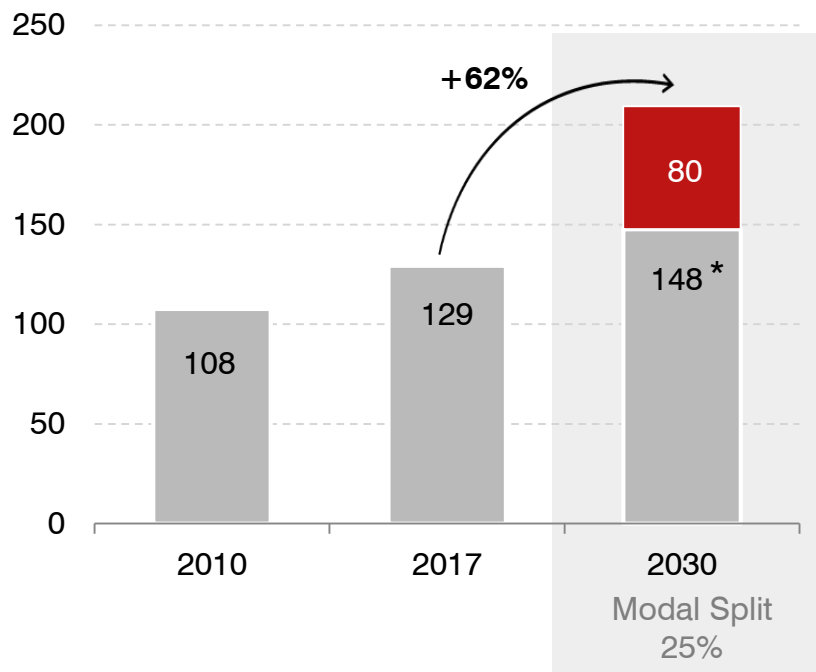


Modal Split bis 2030

Darüber hinaus sieht der Masterplan SGV folgende Maßnahmen vor:

- Reduzierung Trassenpreise
- Leistungsfähige Infrastruktur
- Digitalisierung und Automatisierung

25% Modal Split bedeutet für die Transportleistung ein Wachstum von 62%



Entwicklung der Schienengüterverkehrsleistung in Deutschland [in Mrd. Tonnenkilometer]

Quellen: BMVI, *Verkehrsprognose 2030*; Eurostat;
* SCI Prognose ohne Modal Shift

- Im Vergleich zur heutigen Transportleistung wäre das ein Plus von 80 Mrd. Tkm (+62%)
- Sowohl für die bereits stark ausgelastete Infrastruktur (auf den Hauptstrecken und Knotenpunkten) als auch für Umschlagterminals ist dieser Zuwachs nicht möglich, es gibt kaum Redundanzen im Netz (Rastatt)
- Für ein Wachstum dieser Größenordnung müssen neue Schienentransportmärkte erschlossen werden (KV im Gleis, Recycling, großvolumige Industrieware)
- Grenzüberschreitende Verkehre (insb. Ost-West) müssen überproportionalen Shift realisieren
- Verbesserte Auslastung von Lokführern und Rollmaterial sind zwingend – Beschaffungen von Loks und Wagen notwendig, neue Lokführer/innen müssen gewonnen und mit attraktiveren Arbeitsbedingungen gehalten werden

VERKEHRSWENDE HIN ZUR „STARKEN SCHIENE“ MUSS POLITISCH GEWOLLT UND IN KONKRETEN MAßNAHMEN GESTALTET WERDEN

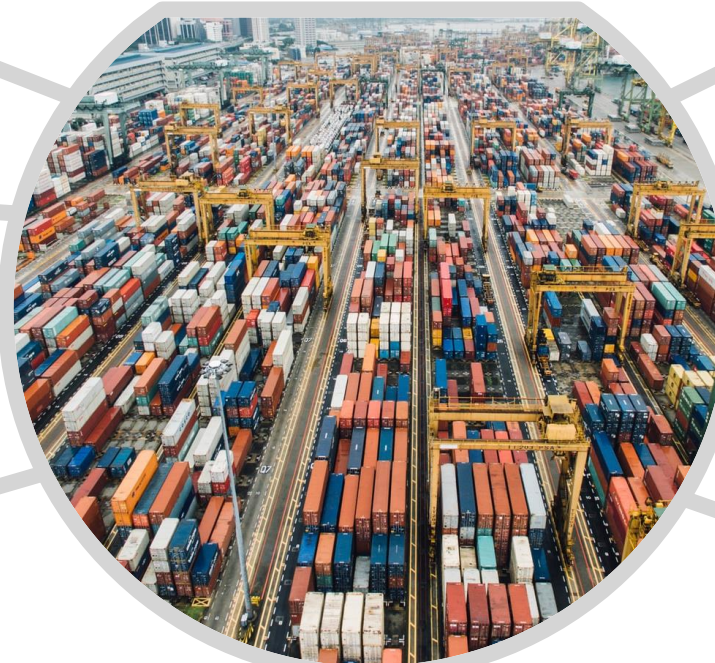
Politische Priorisierung der Schiene im Bundeshaushalt wird zur Voraussetzung, um den 25%-Modal Split bis 2030 zu erreichen

Infrastrukturausbau
(Europäische Netze, Engpässe und Überholgleise, ETCS, Elektrifizierungsoffensive)

Durchgehend digitale Transportketten

Automatisierung von Prozessen
(Automatische Kupplung)

Terminals: Ausbau Kapazitäten



Verkehrsfinanzierung nicht mehr verkehrsträgerspezifisch

Grenzüberschreitende Verkehre: 740m-Züge & ETCS

Attraktivere Arbeitsbedingungen für Lokführer und Bahnangestellte

Förderung alternativer Umschlagtechniken im Gleis und beim Verloader

KERNPUNKTE ZUR REALISIERUNG DES 25%-MODAL SPLITS FÜR DIE POLITIK: INFRASTRUKTURAUSBAU, INNOVATION UND VERBESSERTE ARBEITSBEDINGUNGEN

Infrastrukturausbau

- Ausbau von Engpässen
- Ausbau der Korridore: z.B. Betuwe-Line und Gotthardbasistunnel
- Elektrifizierungsoffensive
- Ausreichend Überholgleise
- Ausbau von Terminals und Zuführungs- wie Abstellgleisen
- 740m – Netz



Innovationen

- Elektrifizierung und ETCS-Ausbau
- Förderung von digitalen Innovationen im SGV
 - Digitale automatische Kupplung (DAK)
 - Digitale Bremssysteme
 - Basis-Telematik
- Automatisierung von Prozessen

Attraktiver Arbeitgeber

- Verstärkte Ausbildung von Fachkräften (insb. Lokführer)
- Bessere Arbeitsbedingungen: Raststätten, Übernachtungsmöglichkeiten
- Überwindung gefährlicher Tätigkeiten (z.B. Kuppeln) durch moderne Technik (DAK)

UMFASSENDE INVESTITIONEN IN DIE BAHN ZAHLEN SICH AUS – DIE FOLGEKOSTEN DER STAGNATION SIND POLITISCH WIE ÖKONOMISCH UM EIN VIELFACHES HÖHER

Der Druck aus der Bevölkerung nimmt zu Recht zu



64% zählen den Klimaschutz zu den wichtigsten aktuellen Problemen.

44% Deutlich mehr Bürger fordern Schienen- vor Straßenausbau.
24%

Quellen: BMU *Umweltbewusstsein in Deutschland 2018*
Allianz pro Schiene, *Schiene statt Straße*, 06/2019



Die Bahn braucht jetzt die 2. große Reform, um für die Aufgaben der Zukunft fit zu sein

E-Mobilität auf der Straße ist aufwändiger und problematischer



- Fehlende Infrastruktur für e-Mobilität
- Überlastete Innenstädte und Autobahnen
- Drohende Fahrverbote



Strafzahlungen bei Nichteinhaltung der Klimaziele