



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

**WEICHEN STELLEN FÜR MEHR VERKEHR AUF DER SCHIENE**

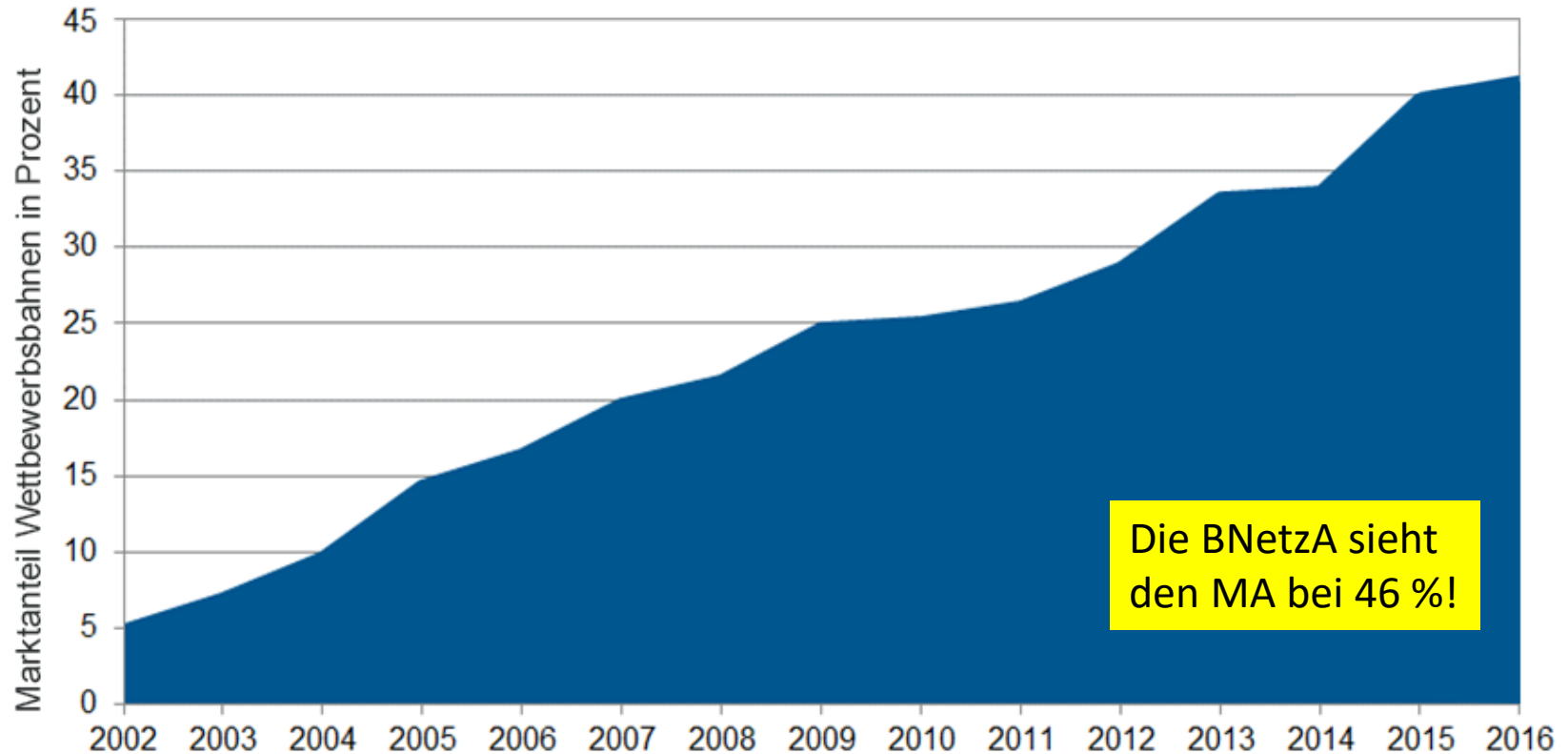
**MYTHEN UND MÖGLICHKEITEN ZUM THEMA  
VERKEHRSVERLAGERUNG IM GÜTERVERKEHR!**

Peter Westenberger  
AG Emissionshandel  
Berlin, 25. April 2018

## Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen in Stichworten

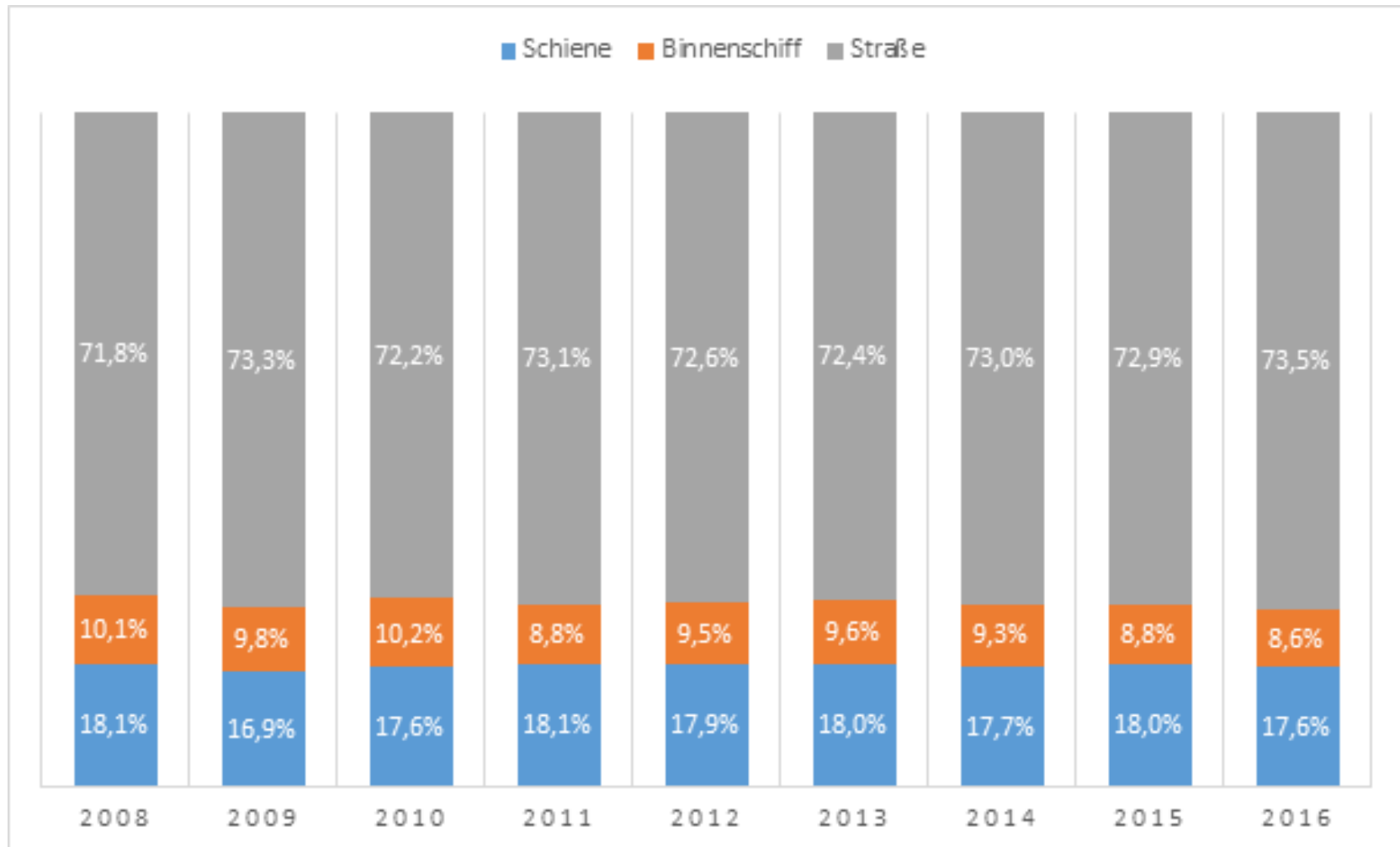
- Gegründet 2000 in Berlin als „Netzwerk Privatbahnen“
- Geschäftsstelle: Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.  
Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin  
030 / 53 14 91 73 – 0  
office@netzwerk-bahnen.de  
www.netzwerk-bahnen.de
- 50 Mitglieder mit Schwerpunkt im Schienengüterverkehr  
(repräsentieren rund drei Viertel der Güterverkehrsleistung  
der Wettbewerbsbahnen in Deutschland)
- Siebenköpfiger Vorstand aus den Geschäftsführungen der  
Mitgliedsunternehmen
- Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling
- Geschäftsführer: Peter Westenberger
- Mitglied in der European Rail Freight Association (ERFA)

## Bald 50 Prozent: Die Wettbewerbsbahnen haben ihren Marktanteil kontinuierlich steigern können



Die Wettbewerbsbahnen haben 2016 ihre Verkehrsleistung gegen den Trend um 4,2 Prozent und damit ihren Marktanteil im deutschen Schienengüterverkehrsmarkt um 1,2 Prozentpunkte auf 40,9 Prozent steigern können.

## Nach einer Phase der „Stabilität“ sank der intermodale - Marktanteil der Schiene 2016 und 2017 – Verkehre wurden auf die Straße verlagert



## Das Ergebnis...



# Zwischenfazit:

- 1) Verkehrsverlagerung findet statt – leider in die falsche Richtung.
- 2) Die Politik hat ihr 50 Jahre altes Versprechen bisher nicht eingelöst – und sieht die Hauptverantwortung bei „der Bahn“!
- 3) Die Wettbewerbsbahnen haben die DB Cargo AG nahezu eingeholt.

# Zwölf gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

# Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

## 1) Der Güterverkehr auf der Schiene ist zurück gegangen!

Richtig ist, dass der Schienengüterverkehr stärker wuchs (Verkehrsleistung und durchschnittliche Transportweite) als der Personenverkehr auf der Schiene und nach dem einigungsbedingten Rückgang im Zeitraum von 1996 bis 2016 seine Verkehrsleistung in Deutschland um 68 Prozent gesteigert hat!



## Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

2) Der Schienengüterverkehr stirbt mit der sinkenden Bedeutung der schienenaffinen Güter (insb. Montantransporte, Mineralölprodukte) aus.

Richtig ist, dass in diesen Segmenten seit vielen vergangenen Jahren wenig „Bewegung“ ist. Das Wachstum kommt insbesondere aus dem „Behälterverkehr“ (Container, Trailer, Wechselbrücken, Lkw). Generell führt der Begriff „schienenaffin“ bei der Betrachtung möglicher Zukünfte führt in die Irre.

## Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

### 3) Der Schienengüterverkehr ist zu langsam

Richtig ist, dass der konventionelle Wagenladungsverkehr, bei dem Wagen oder Wagengruppen befördert und bei der DB Cargo AG über neun große Rangierbahnhöfe ohne durchgängige Sendungsverfolgung geleitet werden, weder mit einem direkt fahrenden Lkw in der Geschwindigkeit mithalten kann, noch belastbare Ankunftsprognosen hat. Sowohl für Züge des Kombinierten Verkehrs (zwischen Terminals) als auch Ganzzüge (zwischen Ladestellen/Gleisan-schlüssen) gilt dies jedoch nicht. Mit Spitzengeschwindigkeiten von 120 km/h und üblichen Geschwindigkeiten von etwa 100 km/h können – brauchbare Trassen von DB Netz vorausgesetzt – große Mengen schneller und weniger störungsanfällig transportiert werden als mit dem Lkw.

## Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

### 4) Der Lkw ist billiger als die Schiene:

Richtig ist, dass die preisbildenden Kosten innerhalb des Schienengüterverkehrs je nach Produktionsart stark differieren. Insbesondere bei besonders schweren oder anspruchsvollen Gütern (Gefahrgut, übergroße Transportgüter) und/oder großen Entfernungen und speziell im Kombinierten Verkehr ist der Schienentransport in der Regel günstiger als der Lkw. Die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der Schiene wurde in den vergangenen Jahren vor allem durch unterschiedliche Entwicklungen für Infrastrukturnutzungskosten und Energiekosten zugunsten des Lkw verschlechtert. Eine relevante Rolle spielen auch die höheren Sozial- und Sicherheitsstandards und die deutlich niedrigere Kontrollintensität beim Straßengüterverkehr, die zu einer deutlichen Wettbewerbsverzerrung führen.

## Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

### 5) Die Schiene kann gar nicht mehr Verkehr bewältigen

Richtig ist, dass die gefahrenen Zugkilometer im DB-Netz (das 90 Prozent des Gesamtnetzes ausmacht) seit Jahren kaum ansteigen, das Netz aber durch Teilrückbau (Weichen, Abstellanlagen, Überholgleise und Begegnungseinrichtungen) stärker an den aktuellen Bedarf heruntergefahren wurde. Verhältnismäßig kleine bauliche Maßnahmen könnten die Kapazität deutlich erhöhen, unabhängig davon dass auch im jetzigen Netz noch deutlich höhere Verkehrsleistungen möglich wären. Zuwächse sind durch bessere Auslastung, längere Züge, Reaktivierung/Ertüchtigung von Nebenstrecken und eine dichtere Betriebsführung (ETCS!) zu erreichen. Ohne Aus- und Neubau ist jedoch perspektivisch die Leistung limitiert.

## Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

### 6) Die Schiene wird nie die Logistikfähigkeit des Lkw erreichen!

Richtig ist, dass die herkömmlichen Ladeprozesse der Schiene teilweise veraltet sind und viele Unternehmen zwischenzeitlich ihre Standorte abseits der Schienenverbindungen errichtet oder gar Gleise abgebaut haben. Containertransporte auf der Schiene funktionieren dagegen gut und immer besser. Die Einbindung in Logistikketten ist weniger vom Fahrzeug als vielmehr von der Standardisierung von Behältern und Ladevorrichtungen abhängig, so dass angesichts einer größeren Zahl innovativer Transportlösungen eine Standardisierung angestoßen und begleitet werden muss – von den verladenden Unternehmen mit Flankenschutz von Bund und/oder EU bzw. supranationalen Institutionen.

## Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

### 7) Die Bahn fährt doch sowieso nur mit Atom- und Kohlestrom.

Richtig ist, dass der Schienenverkehr – egal ob durch DB Energie oder dritte Stromversorger (ca. 10 Prozent) beliefert – einen deutlich höheren Ökoenergie-Anteil hat als jedes andere Verkehrsmittel und der Ökostromanteil schon heute höher liegt als im öffentlichen Mix. Die DB will bis 2030 für ihre Verkehrsunternehmen einen Ökostrom-Anteil von 70 Prozent erreichen, einzelne Bahnunternehmen (DB Fernverkehr, S-Bahn Hamburg und Berlin, e.g.o.o. haben schon heute eine Versorgung mit 100 % Ökostrom. Die Wettbewerber haben allenfalls biogene Kraftstoffe als EE-Anteil.

# Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

## 8) Die Bahn hat ihren Umweltvorsprung verloren

Richtig ist das Gegenteil: die Schiene hat durch eine Steigerung der Energieeffizienz (Elektrifizierung; Drehstromantriebe mit Rückspeisung; Modernisierung der Fahrzeugtechnik; effizientere Bahnstromerzeugung) und durch einen steigenden Anteil erneuerbarer Energien in der Bahnstromversorgung vor allem den Vorsprung beim spezifischen CO<sub>2</sub>-Ausstoß gegenüber dem Lkw (und dem Binnenschiff) ausgebaut – 2016 lag er bei 20/32/104 Gramm/tkm. Das gleiche gilt für den Ausstoß von klassischen Luftschadstoffen. Der Ersatz der letzten für die Bahnstromversorgung kontrahierten Kohlekraftwerke (Schkopau, Mannheim, Datteln) und der Ersatz durch erneuerbare Energien kann diesen Trend auch parallel zum bzw. nach dem Atomausstieg fortsetzen.

## Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

### 9) Die Bahn wird ihren Umweltvorsprung verlieren

Richtig ist: Das ist nicht zu erwarten, denn selbst bei einer vollständigen Elektrifizierung der straßengebundenen Antriebe bleiben mehrere systembedingte Vorteile des Schienenverkehrs – insbesondere der geringe Rollreibungswiderstand und der minimale Luftwiderstand eines Zugverbandes – dauerhaft erhalten. Auch mit der Rückspeisung ins Netz dürfte der Schienenverkehr dauerhaft effizienter arbeiten als Straßenfahrzeuge.



# Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

## 10) Die Bahn ist zu laut

Richtig ist, dass das richtig ist! Die Minderung des Schienenlärms wurde viel zu spät vom Gesetzgeber (und von den Bahnen) begonnen, so dass viel Akzeptanz verloren gegangen ist. Die Anpassung der Bremstechnologie sowie weitere konstruktive Maßnahmen an neuen Fahrzeugen und die ortsfesten Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecken sorgen allerdings für eine deutliche Entlastung der Betroffenen und lassen auch Neubaumaßnahmen (ohne reine Tunnelstrecken) unter diesem Gesichtspunkt wieder vertretbar sein.

# Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

## 11) Bald kommen elektrisch angetriebene Lkw

Richtig ist, dass es bereits seit über 100 Jahren elektrisch angetriebene Lkw gibt. Ein großflächiger Ersatz wird nur durch ordnungsrechtliche Maßnahmen oder massive wirtschaftliche Impulse Realität werden. Der Aufbau einer zusätzlichen leitungsgebundenen Stromversorgungsinfrastruktur – insbesondere für den Bedarf von Lastkraftwagen im Fernverkehr scheint angesichts der Kosten und des grenzüberschreitenden Bedarfs völlig unrealistisch im Vergleich zu einem Ausbau des bestehenden Schienenverkehrssystems.

## Gängige Mythen, die gegen eine Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene sprechen

### 12) Die Bahn, speziell die Güterbahn ist schlicht unwirtschaftlich

Richtig ist, dass viele staatliche Güterbahnunternehmen defizitär sind, darunter auch die DB Cargo AG. Die Bundesnetzagentur stellt regelmäßig fest, dass dies aber nicht für die Wettbewerbsbahnen gilt, wo durchgängig – wenn auch relativ geringe – Margen erzielt werden. Der Unterschied liegt vor allem in der höheren Produktivität dieser Unternehmen, zu der neben einem mittlerweile guten Modernitätsgrad auch eine stärkere Kundenorientierung und eine geringere Abstimmungsnotwendigkeit mit einer Konzernleitung gehört.

# Zwischenfazit:

1) Verkehrsverlagerung ist möglich!

2) Akute Haupthemmnisse sind mangelnde Produktivität (DB!)  
und unterbliebene Modernisierung, Rahmenbedingungen  
sowie die Gewöhnung an den Lkw!

## Die wesentlichen Stellhebel für mehr Verkehr auf der Schiene

Verbesserung der ökonomischen  
Wettbewerbsbedingungen

Technologische und produkt-  
bezogene Modernisierung

Gezielter Ausbau der Infrastruktur

EU und Bundes-  
regierung

Bahnsektor  
(EVU, Industrie,  
Netz, Spedition)

Bund, Länder,  
Kommunen

## Das muss die Politik auf Bundesebene tun:

- Schnelle Umsetzung des Masterplan Schienengüterverkehr
- Langfristig belastbare verkehrspolitische Zielfixierung
- Faire Rahmenbedingungen bei Steuern, Abgaben sowie Sicherheits- und Kontrollniveaus, insbesondere klimaschutzbezogene Abgaben und Infrastrukturbelastung
- Keine Furcht vor steuernden Impulsen haben
- Konzentration auf effiziente Behörden und eine effiziente Infrastrukturbereitstellung als staatliche Aufgabe im Bereich Schiene

## Das muss der Sektor im Bereich Antriebe und Energieversorgung tun:

- Festlegung verbindlicher Effizienzziele für Energieverbrauch
- Umbau Bahnstromerzeugung bzw. –bezug
- Ersatz Diesel (Hybrid aus Speicher und Oberleitung!)
- Minimierung Infrastruktur-Energiebedarf und EE-Versorgung

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Peter Westenberger  
Geschäftsführer  
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.  
Reinhardtstraße 46  
10117 Berlin  
[westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)  
[www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)