



Verlässliche Rahmenbedingungen und eine auskömmliche Finanzierung für mehr Schienengüterverkehr

Rund 37.000 Menschen sind in Deutschland im Schienengüterverkehr beschäftigt. Sie sorgen dafür, dass unser Land am Laufen bleibt. Vor allem **die Industrie ist auf die Güterbahnen dringend angewiesen** – für die Rohstoffversorgung und den Transport ihrer Produkte.

Doch der Güterverkehr auf der Schiene hat noch weitere Vorteile für uns alle, er ist:

- **7-mal klimaschonender,**
- **13-mal schadstoffärmer und**
- **42-mal sicherer als der Lkw.**

Güterzüge entlasten auch unsere Autobahnen, denn ein Zug ersetzt 52 Lastwagen. So spart allein der Einzelwagenverkehr täglich 40.000 Lkw-Fahrten ein.

Deshalb wollen die Menschen in Deutschland mehr Schienenverkehr:

- **80 %** sagen, dass nicht genug getan wird, um die **Treibhausgasemissionen** des Verkehrs zu **verringern**.
- **91 %** sind für die **Verlagerung** von Gütertransporten vom Lkw **auf die Schiene**.

Die Bundesregierung weiß, dass der Schienengüterverkehr mehr leisten kann und verfolgt ambitionierte Ziele:

- **Bis 2030 soll ein Viertel des Güterverkehrs** in Deutschland auf der **Schiene** unterwegs sein,
- der klimaschonende **Einzelwagenverkehr** soll **gestärkt** und
- die Nutzung der Schiene soll **günstiger** und **wettbewerbsfähiger** werden.

Welche Bedeutung allein der Einzelwagenverkehr (EV) für Wirtschaft, Klima und Branche hat, wird an den erheblichen Konsequenzen deutlich, die bei zu geringer oder ausbleibender Förderung eintreten:

- Hohe zusätzliche Belastung der Straßeninfrastruktur durch 40.000 zusätzliche Lkw-Fahrten pro Tag
- Verfehlung der Klimaziele im Transportsektor und pro Jahr über 2 Mio. Tonnen zusätzliche CO₂-Emissionen
- Hohe Kostensteigerung in weiteren Schienengüterverkehrssegmenten durch negative Netzwerkeffekte
- Große Bedrohung für die Lieferketten insbesondere der Chemie-, Papier-, Auto-, Stahl- und Recyclingindustrie
- Fehlende Geschäftsgrundlage für alle Güterbahnen durch den Wegfall von Unteraufträgen im Einzelwagenverkehr
- Kein flächendeckender Zugang für Verlader zu Schienentransporten insbesondere für kleinere und mittlere Unternehmen
- Angebotsreduktion auf die wirtschaftlichsten Verkehre – mit 100 statt 1.000 Güterverkehrsstellen und 10 statt 144 Zugbildungsanlagen – bei Gefährdung von 10.000 Arbeitsplätzen

Mit der Umsetzung folgender Maßnahmen kann der Bund bestehende Verkehre sichern und schnell Verlagerungserfolge erzielen – für mehr Beschäftigung, eine funktionierende Wirtschaft und Fortschritte beim Klimaschutz:

1. Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr schaffen

- Einzelwagenverkehr sichern und mit 350 Mio. Euro jährlich unterstützen
- Trassenpreise mit 400 Mio. Euro und Anlagenpreise mit 100 Mio. Euro jährlich fördern
- Güterwagen-Umrüstung auf die Digitale Automatische Kupplung (DAK) europaweit koordinieren und Einführung mit 375 Mio. Euro jährlich bis 2031 finanzieren
- Schieneninfrastruktur bis 2040 auf das europäische Zugleitsystem ERTMS umrüsten und ETCS-Fahrzeugausrüstung unterstützen – 65 Mio. Euro jährlich im Schienengüterverkehr
- Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr über 2024 hinaus verlängern

2. Intermodalen Wettbewerb fair gestalten

- Bahnen von der EU-weit höchsten Stromsteuer befreien
- Klima- und umweltschädliche Subventionen abbauen – z. B. Steuervergünstigungen auf Diesel
- Lkw-Maut erhöhen, auf alle Straßen ausweiten und Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen einbeziehen
- Maut- und Steuerermäßigungen für Gas-Lkw beenden
- Versteckte Folgekosten des Verkehrs für Gesundheit, Umwelt und Klima verursachergerecht anlasten – z. B. durch Ausweitung der Lkw-Maut
- Riesen-Lkw verbieten und EU-weite Zulassung verhindern: Übergroße Lkw verbilligen den Straßengüterverkehr und verlagern Transporte von der Schiene zurück auf die Straße; sie gefährden andere Verkehrsteilnehmer und verursachen Milliardenkosten bei der Infrastruktur

3. Verkehrsträger verknüpfen

- Ausbau von Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) und Gleisanschlüssen unbürokratisch mit jeweils 100 Mio. Euro jährlich fördern
- Tank- und Ladeinfrastruktur für Wasserstoff- und E-Lkw an KV-Terminals aufbauen
- Gleisanschlüsse für Industrie- und Logistikstandorte zum verbindlichen Standard der Flächen- und Verkehrsplanung machen
- Railcoaches als Kümmerer und Lotsen für den Schienengüterverkehr in Bundesländern und Kommunen finanzieren, damit Unternehmen bei der Verkehrsverlagerung Unterstützung erhalten

4. Schieneninfrastruktur ausbauen und Investitionen hochfahren

- Staatliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur gegenüber der Straße priorisieren und Maut-Mehreinnahmen ab 2024 für die Schieneninfrastruktur verwenden
- Modernisierungstau von 90 Mrd. Euro auflösen und zusätzliche 45 Mrd. Euro bis 2027 in Erhalt, Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur investieren – wie im Koalitionsausschuss vereinbart
- Neue überjährige, vereinfachte und transparente Finanzierungsarchitektur schaffen
- Kapazitäten im Schienennetz bis 2030 verdoppeln und dafür Bahnknoten, Hinterland-Anbindungen und Güterverkehrskorridore ausbauen, Engpässe beseitigen, Ausweichstrecken ertüchtigen und Überholgleise verlängern
- Alle Eisenbahn-Grenzübergänge und 75 % des Schienennetzes bis 2030 elektrifizieren