



## INFOBLATT 5/5: BAHNGÜTERVERKEHR

Weniger Emissionen, Lärm und Unfälle durch den Verkehr und aktive Mobilität tragen entscheidend zu mehr Lebensqualität bei. Was eine nachhaltigere Gestaltung der Mobilität für Verkehrsteilnehmer und Gesellschaft bedeutet, stellt das Umweltbundesamt in fünf Infoblättern zusammen. Der vorliegende Beitrag behandelt die **Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn** als Maßnahme zur Emissionsminderung. Weitere Informationen finden Sie unter [www.ntm.isi-projekt.de](http://www.ntm.isi-projekt.de).

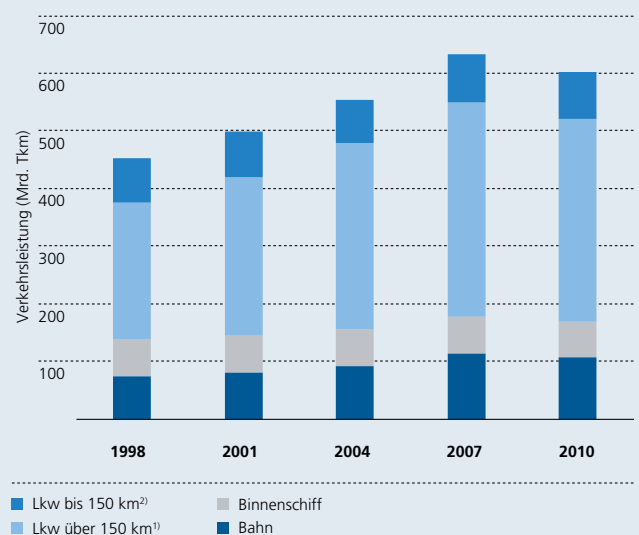
### Güterverkehrsmarkt heute

Der Marktanteil des Bahngüterverkehrs in Deutschland hat sich nach einem Einbruch Anfang der 1990er Jahre heute bei etwa 17 Prozent der Verkehrsleistung stabilisiert. Im gleichen Zeitraum wuchs der Anteil des Straßengüterverkehrs von 65 auf 70 Prozent, während die Binnenschifffahrt entsprechend von 15 auf 10 Prozent Marktanteil schrumpfte. Relevant für Verlagerungen auf die Schiene ist der Lkw-Fernverkehr: 2010 lag der Anteil in- und ausländischer Lkw an der Transportleistung im innerdeutschen Fernverkehr bei knapp 80 Prozent. 2008 beliefen sich die umweltbedingten externen Kosten für Klimawandel, Luftverschmutzung und Lärm des Straßengüterverkehrs in Deutschland auf 6,3 Milliarden Euro, wovon etwa 50 Prozent auf die Emission von Treibhausgasen entfielen. Demgegenüber beliefen sich die externen Kosten des Bahngüterverkehrs auf nur 0,4 Milliarden Euro.

### Bedeutung von mehr Gütern auf der Schiene für Unternehmen

Ein zentraler Weg zur Reduktion der Umweltbelastung des Güterverkehrs besteht in einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf die Bahn. Dies bedeutet jedoch Herausforderungen für die

Transportleistung im Landverkehr Deutschland nach Verkehrsträgern



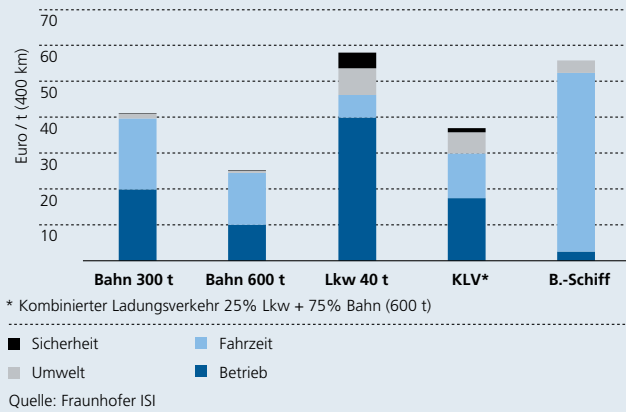
1) inkl. ausländischer Lkw; 2) nur deutsche Lkw (Quelle: VIZ 2011/2012, S. 244)

Quelle: Fraunhofer ISI mit Daten aus Verkehr in Zahlen 2011/2012

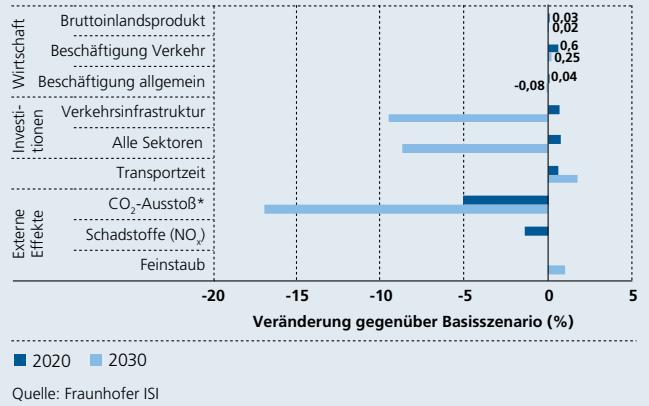
Schaffung von Kapazitäten auf dem Schienennetz als auch für die Organisation der Transportabläufe.

**Betriebskosten:** Der Betrieb eines Güterzugs verursacht Kosten von durchschnittlich 15 Euro pro Kilometer für Trassenentgelte, Traktion und Energie. Bei Auslastungen zwischen 300 und 600 Tonnen pro Zug bedeutet dies Kosten zwischen 5,00 und 2,50 Euro je 100 Ton-

## Vergleich von Betriebs- und Umweltkosten im Güterverkehr



## Gesamtwirtschaftliche Schlüsselindikatoren



nenkilometer. Demgegenüber belaufen sich die Transportkosten per Lkw inklusive Maut auf etwa 10 Euro je 100 Tonnenkilometer.

**Zeit:** Durch Umschlag und Rangieren sind Transporte auf der Schiene langsamer als auf der Straße. Eine Beschleunigung des Bahnverkehrs durch mehr direkte Verbindungen könnte den Zeitnachteil der Schiene teilweise ausgleichen und lange Transportwege konkurrenzfähiger zum Lkw gestalten. Gleichzeitig besteht das Potenzial, dass die Bahn zuverlässiger liefern kann, weil kein Staurisiko anfällt.

**Umwelt und Sicherheit:** Heute verursachen Bahn und Binnenschiff je Tonne im Vergleich zum Straßengüterverkehr lediglich rund ein Drittel der externen Kosten für Luftverschmutzung, Klimawandel, Lärm und Unfälle. Bei steigenden Auslastungsgraden von Güterzügen und einer ambitionierten Energie- und Klimapolitik kann dieser Vorsprung sogar noch gesteigert werden.

### Bedeutung von mehr Gütern auf der Bahn für die Gesellschaft

Ein Wachstum des Schienengüterverkehrs bis 2030 um 10 Prozentpunkte (gemessen an Tonnenkilometern) hätte zahlreiche Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft:

**Investitionen:** Die Maßnahme erfordert zusätzliche Investitions- und Betriebskosten für das Mautsystem in Höhe von 60 Millionen Euro pro Jahr, bis zu 600 Millionen Euro jährlich für die Beschleunigung der Schiene und bis zu 500 Millionen Euro pro Jahr für die Ertüchtigung des Schienennetzes zur Aufnahme längerer Züge. Dies induziert eine Stimulation des Schienenfahrzeugbaus, während die Lkw-Produktion stagniert.

**Gesamtwirtschaft:** Durch die Investitionen erhöht sich die Beschäftigung im Bausektor. Dies wird durch einen Rückgang in der Lkw-Produktion und die Effizienzsteigerung der Schiene ausgeglichen. Dennoch ergibt sich ein leichtes Plus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung.

**Umwelt und Sicherheit:** Durch eine Verlagerung von 10 Prozent des Güteraufkommens von der Straße auf die Schiene lassen sich bis 2030 die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Güterverkehrs in Deutschland um 15 Prozent senken. Einen wichtigen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit wird außerdem der Rückgang des Unfallgeschehens durch schwere Lkw um 10 bis 15 Prozent bis 2030 spielen.

### Wege zu mehr Nachhaltigkeit

Erfolgversprechende Strategien für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene enthalten eine Investitionsoffensive hin zu mehr Kapazitäten und einer besseren Qualität der Transportkette, insbesondere im kombinierten Verkehr. Dazu bedarf es gezielter Netzausbauten sowie der Definition eines hochrangigen Netzes mit prioritärem Zugang und gleichzeitig moderaten Trassenpreisen. Im grenzüberschreitenden Verkehr ist die Verbesserung der Interoperabilität von großer Bedeutung. Dazu bedarf es sowohl ordnungspolitischer Maßnahmen (zum Beispiel verbesserter Netzzugang für Dritte und Vorgaben für Interoperabilität) als auch weiterentwickelter Finanzierungsinstrumente, verbunden mit einer Querfinanzierung „Straße – Schiene“, zum Beispiel durch eine unterstützende Lkw-Maut.

Studie gefördert durch das Umweltbundesamt



Projektpartner

