

## PRESSEMELDUNG

vom 22. Mai 2019

### Schweizer Verhältnisse sind machbar „Studie 35“ der Güterbahnen zur Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2035

Die Bundesregierung unterschätzt das Potenzial des Schienengüterverkehrs. Bis 2035 kann die Verkehrsleistung der Schiene verdoppelt und der Marktanteil auf 35 Prozent gesteigert sowie die Klimadividende deutlich erhöht werden. Das ist das zentrale Ergebnis einer Machbarkeitsstudie des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V., die heute in Berlin vorgestellt wurde. Darin werden die fünf Faktoren Fahrzeuge, Personal, Infrastruktur, Daten und Geschäftsmodelle auf ihren Beitrag für dieses anspruchsvolle Wachstumsziel überprüft. NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger brachte die Ergebnisse auf den Punkt: „Die Wettbewerbsbahnen können ihren Beitrag zu intermodaler Logistik mit einem deutlich höheren Schienenanteil leisten, wenn Politik und verladende Wirtschaft das wollen. Allerdings braucht es mehr als nur verbale Bekenntnisse zur Schiene.“

Während die Regierung im Bundesverkehrswegeplan einen Schienenanteil von nur 18,3 Prozent im Jahr 2030 und damit sogar einem niedrigeren Marktanteil als heute anstrebt, unterstellt das „Szenario 35/35“ ein durchschnittliches jährliches Wachstum des Schienengüterverkehrs von 4,0 Prozent und des gesamten Güterverkehrs von 0,7 Prozent bis 2035. Im Ergebnis wären 2035 rechnerisch 15 Prozent weniger Lkw auf den Straßen unterwegs als heute. Dafür stiege die Schienengüterverkehrsleistung von knapp 130 Milliarden Tonnenkilometer (2017) auf 264 Milliarden Tonnenkilometer, der Marktanteil der Schiene läge mit 35 Prozent ähnlich hoch wie heute in der Schweiz (37 Prozent).

Die notwendige Modernisierung von Verladetechniken, die Inbetriebnahme von 1.800 neuen Lokomotiven sowie von sensor- und telematikausgestatteten Güterwagen und Infrastrukturelementen ist nach den Worten des NEE-Innovationsbeauftragten Michail Stahlhut von Herstellern und Betreibern umsetzbar. Zudem ist dies auch ein Türöffner. Die nötigen Investitionen von Staat und Wirtschaft „in eine neue Comodalität und einen neuen Zuschnitt der Transportketten von Schiene und Straße“ (Stahlhut) benötigen allerdings eine stabile schienenorientierte Strategie des Bundes und ausreichende Mittel, etwa für die flächendeckende Einführung von ETCS. Ähnlich sehe es bei der Streckenkapazität aus. Hier beziehen sich die Wettbewerbsbahnen auf die kürzlich vorgestellte kcw-Studie, die für die gleiche Verkehrsmenge einen überschaubaren zusätzlichen Finanzbedarf für gezielte Streckenausbauten in Höhe von 4,2 Milliarden Euro bis 2035 ermittelte, der allerdings noch um Ausgaben für Verladeeinrichtungen, Lärmschutz und Abstellanlagen ergänzt werden müsse.

Der Bedarf von rund 7.000 Lokomotivführern in den kommenden 15 Jahren macht den Güterbahnen noch am meisten Sorgen. NEE-Studienautorin Neele Wesseln hält allerdings die Aufgabe durch Weiterentwicklung des Berufsbildes, verbesserte Arbeitsmodelle und deutlich intensiviertes Personalmarketing für lösbar.

Wesseln: „Fahrerlose Züge unterstellt die Studie nicht, aber eine Produktivitätssteigerung um 50 Prozent durch höhere Auslastung, Teilautomatisierung und bessere Organisation bis 2035 ist dennoch realistisch.“

Die Studie geht auch auf die Zukunft des so genannten Einzelwagenverkehrs ein. In seiner jetzigen Form ist die zeit- und ressourcenaufwändige Produktionsform nach Auffassung der Wettbewerbsbahnen auf Dauer nicht überlebensfähig. Um die im Einzelwagenverkehr transportierte Ladung nicht peu à peu an die Straße zu verlieren und auch das hohe Sicherheitsniveau der Schiene bei Gefahrguttransporten weiterhin zu nutzen, müssen im Sinne der Kundenorientierung die Potenziale von automatisierten Zustell-, Verlade- und Umschlagstechnologien sowie der Standardisierung von Ladungsträgern unterhalb des Standard-Containers genutzt werden. Eine Subventionierung des Einzelwagenverkehrs bringt aus Sicht des Netzwerks dagegen keinen nutzbringenden Impuls, weil sie die notwendige technologische Modernisierung eher behindern und verlangsamen würde. Nur eine enge Verzahnung mit möglichst elektrisch betriebenen Straßenfahrzeugen vom 12-Tonner bis zum Lastenrad werde die Schiene auch wieder in Logistik-Konzepte in Ballungsräumen und Innenstädten integrierbar sein.

Michail Stahlhut, Vorstandsbeauftragter für Innovationsfragen des NEE, zieht ein ermutigendes Fazit: „Die Klimaziele des Verkehrssektors sind nur erreichbar, wenn Verkehrsströme in erheblichem Umfang auf die umweltfreundliche Bahn gebracht werden. Die Studie belegt, dass die Verkehrswende am System Schiene jedenfalls nicht scheitern wird. Wenn die Politik ihre Zielmarke für den Schienengüterverkehr anpasst, für langfristige Verbindlichkeit sorgt und ihre Finanzierungsaufgaben bei der Infrastruktur und der Innovationsförderung schultert, sorgt der Markt für den Rest.“

Prioritär sind nach Auffassung des Verbandes verbindliche Verabredungen zwischen verladender Wirtschaft und Transportbranche für ein schnelleres Wachstum der intermodalen Verkehre, die Standardisierung der Transporttechnik auch unterhalb des jetzigen Kombinierten Verkehrs und die Nutzung von Gleisanschlüssen. Ebenso dringend ist eine Überprüfung der eisenbahnspezifischen Prozesse und die Durchsetzung eines brancheneinheitlichen Datenstandards zur weiteren Automatisierung des Betriebs. Schließlich müssten die Güterbahnen zusammen mit der öffentlichen Hand ihr Engagement im Personalbereich noch weiter verstärken und der Bund die nötigen Mittel zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes und der zusätzlich erforderlichen Projekte zur Verfügung stellen. Für das vorgeschlagene Modellprojekt zur schienenbasierten Nahlogistik sei ein deutschlandweiter Austausch mit kommunalen und gewerblichen Partnern im Rahmen des Masterplan Güterverkehr und Logistik des Bundes zu organisieren.

Pressekontakt: Peter Westenberger (Geschäftsführer), Mobil +49 170 485 486 4, E-Mail: [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)