

Berlin, 03. Dezember 2025

Maßnahmenliste zum Klimaschutz im Güterverkehr bis 2030

Stand Dezember 2025

Auf dem derzeitigen Kurs wird Deutschland seine Zielvorgaben für 2030 aus dem Klimaschutzgesetz und der europäischen Lastenteilungsverordnung verfehlen. Neben dem Gebäudesektor steht vor allem der Verkehrssektor vor der Herausforderung, Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Derzeit macht der Straßengüterverkehr 22,5 Prozent der Emissionen im Verkehr aus. Durch die kurzfristige Verlagerung von Verkehren auf die Schiene ließen sich hier schnelle Fortschritte erzielen: Jede Tonne, die von der Straße auf die Schiene verlagert wird, spart 85 Prozent der für den Transport benötigten Treibhausgasemissionen ein und leistet so einen Beitrag zu den deutschen und europäischen Klimazielen.

Die GÜTERBAHNEN sind überzeugt, dass der Anteil der Schiene an den Gütertransporten in Deutschland von heute rund 20 Prozent auf 25 Prozent im Jahr 2030 steigen kann, wenn die unten aufgeführten Maßnahmen umgesetzt werden. Dies würde die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors um ein bis zwei Prozentpunkte senken.¹

Die hier zusammengestellte Maßnahmenliste soll das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung unterstützen und fasst Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung von Güterverkehren auf die Schiene zusammen, die schon bis 2030 Wirkung zeigen. Teilweise konnten wir die Maßnahmen auch schon ins Abschlusspapier des [Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur](#) (EKMI) des BMV einbringen. Eine Liste mit weiteren, längerfristigen Maßnahmen ist auf Anfrage verfügbar.

Nr.	Maßnahmen	Zuständige Stelle
1. Effizienzverbesserung des intermodalen Marktdesigns		
1.1.	Verlagerungsziel bis 2030: Modal Split von mindestens 25 Prozent Güterverkehr auf der Schiene	BMV
1.2.	Trassenpreisreform mit Wirkung ab 2027: Zielpreis von maximal zwei Euro für einen Standard-Güterzug und langfristige Preisfestlegung analog zur Lkw-Maut	BMV

¹ Eigene Rechnung auf Grundlage von TREMOD 6.61c (01/2025).

1.3.	Kompensationen für Mehrkosten durch Umleitungen über 50 Kilometer während den Korridorsanierungen (min. 16 Euro pro Mehrkilometer)	BMV
1.4.	Förderung des SGV über die Finanzierung der Betriebskosten im Einzelwagenverkehr über den europäischen Beihilferahmen für Eisenbahnen	BMV
1.5.	Anschubfinanzierung für Neuverkehre im Kombinierten Verkehr	BMV
1.5.	Energiepreispolitik: Das Verhältnis zwischen staatlichen Preisfaktoren zwischen Strompreis (97 Prozent der genutzten Antriebsenergie im Schienengüterverkehr) und Dieselpreis (98 Prozent der genutzten Antriebsenergie im schweren Straßengüterverkehr) zugunsten der Schiene anpassen	BMWE
1.5.1.	Abbau klimaschädlicher Subventionen und Begünstigungen im Straßengüterverkehr (bspw. Dieselprivileg)	BMWE
1.5.2.	Sicherstellung eines steigenden und verlagerungswirksamen CO₂-Preises im BEHG beziehungsweise ETS-2	BMUKN
1.5.3.	Berücksichtigung des Schienenverkehrs im Industriestrompreis über den europäischen Beihilferahmen für Eisenbahnen	BMWE
1.5.4.	Bahnstrom als Erfüllungsoption für die THG-Quote aufnehmen	BMUKN
1.5.5.	Absenkung der Stromsteuer für Schienenbahnen auf das europäische Minimum	BMWE
1.5.6.	Absenkung von Netzentgelten und sonstigen Abgaben	BMWE
2. Kapazitätserweiterung der Infrastruktur		
2.1.	Umsetzung Kleine und Mittlere Maßnahmen wie Oberleitungen, 740m-Gleise oder moderne Verlade- und Serviceeinrichtungen	DB InfraGO AG
2.2.	Umfassende Elektrifizierung , beschleunigte Umsetzung durch Verzicht auf NKVs und erweiterte Genehmigungsfreiheiten	BMV, DB InfraGO AG
2.3.	Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs	BMV
2.4.	Verlängerung und Verbesserung der Gleisanschlussförderung	BMV

2.5.	Elektronische Stellwerke (ESTW) erhöhen kurzfristig die Kapazität	DB InfraGO AG
2.6.	Beschleunigte Engpassbeseitigung	DB InfraGO AG, BMV
3. Qualitätserhöhung im Betrieb		
3.1.	Verbessertes Baustellenmanagement	DB InfraGO AG
3.2.	Digital gestütztes Kapazitätsmanagement ermöglicht eine effizientere Nutzung der Infrastruktur durch transparente und flexible Kapazitätsvergabe	DB InfraGO AG
3.3.	Digitalisierung der Fahrplandisposition	DB InfraGO AG
3.4.	Systematische Reduktion von Leerfahrten	DB InfraGO AG, EVU
3.5.	Empfehlungen zur Geschwindigkeitsharmonisierung	DB InfraGO AG
3.6.	Vereinfachung von Regeln u.a. zum Abbau von Hindernissen im grenzüberschreitenden SGV	BMV, Europäische Kommission
3.7.	Entflechtung von Netz und Betrieb und stärkere Ausrichtung der Schieneninfrastruktur auf das Gemeinwohl	BMV
3.8.	Infrastrukturseitige Produktivitätserhöhung (stärkere Kundenorientierung)	DB InfraGO AG
3.9.	Kostenlose Bereitstellung der Zuglaufregelung " Grüne Funktion "	DB InfraGO AG
4. Roll-out von Innovationen zur Kapazitätserweiterung/Qualitätserhöhung		
4.1.	Richtlinie Bundesprogramm Zukunft SGV	BMV
4.2.	Förderung dualer Antriebskonzepte aus dem KTF	BMV, EVU
4.3.	Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden elektronischen Frachtdokuments	BMV
4.4.	Modernisierung von Rangierloks anreizen	BMV, EVU