

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

9. August 2021

Und wie der Güterverkehr auf der Schiene wieder an Fahrt aufnehmen kann.

Kohle. Autos. Autos. Kohle. Holz. Autos.

Unzählige Güterwaggons ziehen am Bahnübergang an uns vorbei. 10, 11, 12, ... Während wir vor der Schranke am Ende unserer Straße stehen, zählen mein Bruder und ich die Waggons und beobachten, was sie transportieren. Wie viele wohl noch kommen? Wohin sie fahren? Und was die Waggons geladen haben, deren Inhalt wir nicht sehen können? So haben wir uns als Kinder gern die Zeit vertrieben.

Seitdem hat sich einiges verändert.

Es rollen immer weniger Kohlewaggons ^{#1} und dafür mehr Container, Autos und Produkte der Automobilindustrie auf den Schienen. Auch sind die Züge länger geworden. Die Verkehrsleistung des Güterverkehrs hat sich in den vergangenen 20 Jahren verdoppelt – ^{†1} Züge transportieren mehr Ware und fahren längere Strecken. Und wie leise sie sind! Wenn ich heute meine Familie besuche, kann ich die langen Güterbahnen, die durch den Bahnhof am Ende der Straße rauschen, kaum noch hören.

Was den Güterzügen selbst jedoch nicht anzusehen ist: Im Gesamtbild des Güterverkehrs zur Schiene hat sich wenig verändert. Seit Jahren sind nur knapp 19% aller Güter in Deutschland mit dem Zug unterwegs. 70% werden mit dem Lkw transportiert, der viel umweltschädlicher ist. ^{#2} Der Rest verteilt sich auf das Binnenschiff und Fernleitungen.

- > Der Warentransport auf der Straße verursacht 6-mal so viele Treibhausgasemissionen pro transportierte Tonne wie auf der Schiene. ^{#2}
- > Es braucht viel mehr Lkw, um die gleiche Menge an Waren zu transportieren wie ein Zug. So kann ein 740 Meter langer Güterzug bis zu 52 Sattelschlepper ersetzen. ^{#3}

Noch nicht überzeugt? Die Vorteile der Eisenbahn hat Felix Austen in diesem Artikel zusammengefasst:

Die Vorteile der Schiene fürs Klima sind offensichtlich – ^{#3} und mit dem Fortschreiten der Energiewende werden sie immer größer, können Elektroloks doch unproblematisch Solar- und Windstrom nutzen. Doch wieso sehen wir dann nicht viel mehr Güterbahnen über die Gleise rollen? Warum ist die von der Regierung versprochene Verkehrsverlagerung entgleist, die mehr Güter auf die klimafreundliche Schiene bringen soll? Und wie können wir das Vorhaben wieder in richtige Bahnen lenken?

Um Antworten zu finden, habe ich mich mit verschiedenen Akteuren aus der männerdominierten Güterverkehrsbranche unterhalten: einem Verkehrsexperten der Grünen, die als Partei für eine stärkere Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sind und dafür einen ambitionierten Plan erarbeitet haben, mit Vertretern der Gütersparte der Deutschen Bahn sowie eines weiteren Bahnunternehmens und zuletzt mit einem unabhängigen Verkehrsexperten.

Auch wenn sich die unterschiedlichen Akteure nicht unbedingt einig darin sind, wie es geschehen soll, so eint sie doch eine Überzeugung: Das Schienennetz in Deutschland ist überlastet und muss dringend ausgebaut werden, um endlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

So kann es gelingen.

Geld, Geld, wo ist das Geld?

»Das Problem ist: Es gibt seit 20 Jahren kein klares Konzept für den Deutsche-Bahn-Konzern«, sagt Christian Böttger, ein unabhängiger Bahnkritiker.

Die Regierungen wüssten nicht genau, was sie mit ihrem Staatsunternehmen anstellen sollen, und gäben dementsprechend unklare Anweisungen. Soll es den Gewinn maximieren? Oder zum globalen Logistikkonzern werden?

»In der Zeit hat sich auch der Zustand der Infrastruktur verschlechtert. Es wurde zu wenig Geld in den Neu- und Ausbau der Infrastruktur gesteckt«, so Böttger. Das vorhandene Geld sei in Prestigeprojekte geflossen, die nur wenig oder keine Bedeutung für den tatsächlichen Verkehr hätten, wie etwa das Projekt »Stuttgart 21«. ^{*4}

»Vor 20 Jahren wurden noch etwa 4 Milliarden Euro für Verkehrsprojekte an der Schiene ausgegeben«, erzählt der Bahnexperte. Momentan sponsert die Bundesregierung der DB Netz jährlich weniger als die Hälfte davon, um neue Infrastrukturprojekte anzugehen. Das Tochterunternehmen der DB plant die Projekte im Namen der Regierung und setzt sie um. ^{*5} Wenn alles funktioniert, sollen sich die Investitionen bis 2030 wieder auf 3 Milliarden Euro pro Jahr erhöhen. ^{#4}

Dass sich höhere Investitionen in die Schieneninfrastruktur langfristig auszahlen, zeigen unsere Nachbarn Schweiz und Österreich. Die Schweizer:innen transportieren mit 40% mehr als doppelt so viele Güter über die Schiene wie die Deutschen. Die Österreicher:innen haben mit ihren 25% bereits das erreicht, was sich die deutsche Bundesregierung für 2030 vorgenommen hat.

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

Warum hinkt Deutschland hinterher? ^{#6} Grund für das Versäumnis sind laut all meiner Gesprächspartner – mit Ausnahme von DB Cargo – politische Fehlbesetzungen und mangelnde Expertise im Bundesverkehrsministerium. Dieses hatte zum Beispiel bis 2018 keine eigene Eisenbahnabteilung. ^{#5}

Wenn niemand für die Bahn spricht und sich für sie einsetzt, wird sie bei wichtigen Entscheidungen auch nicht mitgedacht. Das ist besonders beim Schienengüterverkehr ein Problem.

Die Stimmen des Güterverkehrs seien nicht so laut wie die des Personenverkehrs. Darum ziehe er bei der Infrastrukturplanung und bei konkreter Fahrplangestaltung oft den Kürzeren, erklärt Christian Böttger. Benutze ein Güterzug beispielsweise eine geschäftige Strecke oder laufe in einen verstopften Knotenpunkt ein, hätten Personenzüge sowie Nah- und Fernverkehrsbahnen meistens Vorfahrt. Damit könnten Güterzüge ihren Zeitplan nicht einhalten und kämen zu spät ans Ziel.

Den Rückstand in der Infrastruktur aufzuholen, wird lange dauern, egal wie viel Geld die Regierung auf einmal in die Hand nimmt: »Selbst wenn wir 10 Milliarden Euro pro Jahr zur Verfügung hätten, könnten wir das ganze Geld gar nicht verbauen«, sagt Böttger. Die Branche hätte sich ressourcenmäßig auf den Sparkurs eingerichtet. »Es gibt nicht genügend Bauingenieure und Planer.«

Zudem dauere die Planung, Genehmigung und Fertigstellung von neuen Infrastrukturprojekten in Deutschland sehr lange. Bauprojekte, die heute angefangen werden, würden frühestens ab 2030 Kapazitäten schaffen. ^{#7}

Ist die Restrukturierung des Deutsche-Bahn-Konzerns eine Lösung?

Die Grünen ^{#6} und auch die FDP ^{#7} sehen eine Umstrukturierung des Deutsche-Bahn-Konzerns als einen Lösungsweg aus dem andauernden Dilemma. Die Idee ist nicht neu und schon seit Jahren in der Diskussion.

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

Nun, kurz vor der Bundestagswahl, brodelt sie wieder auf.

Die Kritik: In ihrer jetzigen Form ist die DB AG Infrastrukturanbieterin, -betreiberin und -nutzerin zugleich. Sie stellt den Fahrstrom und die Schieneninfrastruktur für das öffentliche Schienennetz her, benutzt es aber mit ihren eigenen Transportunternehmen auch mit. ⁸ Sie ist also ihr eigener Kunde.

Das ist in etwa so, als wenn die Deutsche Post DHL der einzige Paketdienst in Deutschland wäre und gleichzeitig einen Onlineshop betreiben würde. Dann würde sie höchstwahrscheinlich immer zuerst ihre eigenen Pakete ausliefern. Die Pakete der anderen Onlineshops blieben liegen, bis weniger los ist.

Ähnliches befürchten die 2 Parteien sowie die Konkurrenzbahnen der DB. Sie denken, dass der Staatskonzern seine eigenen Züge bevorzugt und ihnen bei der Fahrplanerstellung die besseren Fahrslots einräumt. Der Staatskonzern ist zwar dazu verpflichtet, sein Netz allen Konkurrenzbahnen diskriminierungsfrei zu öffnen. Konkurrentinnen beschwerten sich aber immer wieder über unfaire Behandlung.

Das Bundesverkehrsministerium, welches die DB lenkt, steht laut den Grünen in einem Interessenkonflikt. Es sei als Eigentümer am wirtschaftlichen Erfolg seines Unternehmens interessiert und könne nicht immer objektive Entscheidungen fällen. Eine mögliche Lösung: Die Grünen und die FDP wollen die Aufgabenbereiche Infrastruktur/Fahrplanerstellung und Betrieb voneinander trennen.

Das kann so aussehen:

- **Infrastruktur und Fahrplanerstellung:** Nach den Vorstellungen der Grünen und der FDP können die Aufgaben in der Hand der Regierung bleiben. Somit können Fahrpläne neutral erstellt werden und die Infrastruktur für das Gemeinwohl instand gehalten und ausgebaut werden. Das Bundesverkehrsministerium soll das dafür zuständige Staatsunternehmen lenken und überwachen.

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

- > **Betrieb:** Was die Eisenbahnunternehmen der DB (DB Cargo, DB Regio und DB Fernverkehr) betrifft, haben beide Parteien unterschiedliche Ansichten: Die FDP will die Tochterunternehmen privatisieren. ^{#8} Damit würden sie mit allen Bahnunternehmen in Konkurrenz stehen und es wäre leichter für die Konkurrenz, in den Markt einzusteigen. Die Grünen hingegen lehnen eine Privatisierung ab, da bei der Umstrukturierung viele Arbeitsplätze verloren gehen würden. Sie wollen die Transportaufgaben in der Hand des Staates lassen, diese jedoch noch weiter von den anderen Aufgabenbereichen der DB trennen und besser kontrollieren.

»Durch eine Trennung von Netz und Betrieb werden die Finanzströme transparenter«, sagt Bahnexperte Christian Böttger. Durch eine Umstrukturierung des DB-Konzerns ließe sich besser erkennen, wofür genau das Geld der Regierung verwandt würde. Mit dem Blick auf die Klimaschutzziele sei eine Trennung momentan zeitlich jedoch nicht umsetzbar, da sie zu lange dauern würde.

Die DB reagiert auf die Pläne der Grünen und der FDP wenig beeindruckt. Die Gedanken hätte es in der Politik schon lange gegeben, doch es sei nie danach gehandelt worden und das aus guten Gründen. ^{#9}

Diese 6 Maßnahmen können helfen, mehr Güter auf die Schiene zu bringen

Die Infrastruktur ist der größte Hebel, den wir umlegen können, um langfristig mehr Güter (und auch mehr Menschen) auf die klimafreundlichere Schiene zu bekommen. Die Wende lässt allerdings noch lange auf sich warten. Bis dahin gibt es ein kleines Sortiment an Pflastern und anderem Verbandszeug, um den Patienten Schienensystem schnell wieder aufzupäppeln.

Diese 6 Maßnahmen schaffen kurzfristig mehr Kapazitäten auf die Schiene:

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

- > **740-Meter-Ausweichgleise:** In Deutschland gibt es nur wenige Strecken, die allein für den Güterverkehr bestimmt sind oder auf denen er priorisiert wird. Darum müssen Güterzüge auf Hauptverkehrsstrecken oft warten, um ICEs oder andere Personenzüge vorbeizulassen. Manchmal dürfen sie deswegen gar nicht erst im Bahnhof losfahren, da es auf der Strecke keine passenden Überhol- oder Ausweichgleise gibt, wodurch sie ihren Zeitplan nicht einhalten können. Der Ausbau von 740-Meter-Ausweichgleisen ^{#10} steht schon länger auf dem Programm des Bundesverkehrsministeriums, wird aber nur langsam umgesetzt. ^{*9}
- > **Taktfahrplan:** Wer schon einmal in der Schweiz den Zug benutzt hat, kennt das Phänomen vielleicht: Zu jeder vollen und halben Stunde rollen Fernverkehrs- und Regionalzüge gleichzeitig in die großen Bahnhöfe des Landes ein. Das macht das Reisen für Passagiere planbar und das Umsteigen einfacher. Die genaue Planung schafft mehr Platz auf der Schiene und füllt unnötige Lücken in Fahrplänen. Das kommt den Güterzügen zugute. Denn auch diese bekommen ihre festen Fahrslots und müssen nicht mehr hinter den Personenzügen anstehen. So ist der gesamte Schweizer Zugverkehr durchgetaktet.

»Das läuft super und kann zusammen mit dem Infrastrukturausbau auch in Deutschland funktionieren«, sagt Sven Flore. ^{*10} Er ist CEO des international tätigen Güterbahnunternehmens SBB Cargo International mit Sitz in der Schweiz. Außerdem vertritt er die Ansicht der europäischen Güterbahnen in einem unabhängigen Gremium, das die DB zu Infrastrukturfragen berät. ^{*11} Nun will auch die deutsche Regierung auf den Taktfahrplan setzen und bis 2030 die neuen, bundesweiten Fahrpläne des »Deutschlandtakts« ^{#11} vorlegen. Voraussetzung für den Taktfahrplan ^{#12} sind allerdings gut ausgebaute Knotenpunkte, an denen viele Züge gleichzeitig halten können.

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

- > **Kombinierter Verkehr:** Der Zug kann den Lkw nicht restlos ersetzen und das soll er auch gar nicht. ¹² Auf kurzen Strecken bleibt der Sattelschlepper unschlagbar. Er ist zeitlich flexibler und an keine feste Strecke gebunden. Somit kann er der Schiene zuliefern oder die Ware am Ende vom Bahnhof zum Zielort bringen (nur die wenigsten Unternehmen und Menschen besitzen einen eigenen Bahnanschluss). Die Hauptstrecke legt jedoch der Zug zurück.

Dieses Zusammenspiel verschiedener Verkehrsträger in einer Transportkette nennt sich Kombinierter Verkehr. Das Zusammenspiel von Straße und Schiene lässt sich noch um einiges verbessern. Es braucht mehr Verladestellen und Umschlagterminals, wo Ware kurz zwischengelagert werden kann, sowie einfache Wege, die Güter vom Lkw auf den Zug zu bekommen. Eine Möglichkeit sind kranbare Container, die vom Lkw wie vom Zug gleichermaßen transportiert und befestigt werden können. Hier gibt es noch keinen Standard.

- > **Besserer Schienenzugang:** Um den Kombinierten Verkehr zu stärken, benötigt Deutschland mehr Zugänge zum Schienennetz. Eine Idee ist, dass jedes neue Gewerbegebiet einen vom Staat bezahlten Gleisanschluss bekommt. Immerhin werden auch die Straßen, die das Gewerbegebiet an den Rest der Straßeninfrastruktur anschließen, von Steuergeldern finanziert.

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

- > **Digitalisierung und Elektrifizierung:** Digitalisierte Bahnhöfe und Umschlag hubs, auf denen ferngesteuerte Rangierloks die Waggons auf das richtige Gleis schieben und eine künstliche Intelligenz durch die Linse von Kameras automatisch Schäden an den Zügen erkennt – so sieht die greifbare Zukunft der Bahn aus. Dafür sorgt das Programm »Digitale Schiene« des Bundesverkehrsministeriums und der DB. #13

Im ersten Schritt will sie alle Schienen und Weichen mit einer neuen, digitalen Leit- und Sicherungstechnik ausrüsten. Damit müssen Bahnlots:innen in Zukunft die Signale und Weichen nicht mehr per Hebel, Tasten- oder Mausklick kontrollieren. Es soll alles per Funk und Sensoren gesteuert werden. Das System ist die Grundlage für den Deutschlandtakt. Gleichzeitig will die Regierung bis 2030 eifrig Oberleitungen bauen lassen und 70% des Schienennetzes an den Strom anschließen. *13 Bisher steht nur knapp über die Hälfte unter Strom.

- > **Günstigere Schienenmaut:** Die Preisverhandlung in der Logistik ist messerscharf. Es geht um jeden Cent pro Tonne und pro Kilometer, den Unternehmen für die Fracht bezahlen müssen. Die Nachfrage auf der Schiene steigt und fällt mit dem Benzinpreis: Ist er hoch, sind die Waggons voll. Ist er niedrig, bleiben sie leer. Darum fordert fast die gesamte Schienenbranche – mit Ausnahme der DB – eine Senkung der Schienenmaut, die alle Nutzer:innen des öffentlichen Schienennetzes an die DB abtreten müssen.

Im Unterschied dazu wird die Lkw-Maut nur für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen Gesamtgewicht und nur auf Autobahnen und einigen Bundesstraßen fällig. Alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen haben freie Fahrt. Dadurch ist der Wettbewerb verzerrt. *14 Viele einfach umzusetzende Entwürfe für Mautsysteme #14 liegen in den Schubladen; fast überall im Rest der Welt sind sie längst Standard.

Mit diesen Maßnahmen und dem kontinuierlichen Ausbau der Schieneninfrastruktur kann Deutschland eine Verkehrswende gelingen. Davon sind meine Interviewpartner überzeugt, auch wenn sie alle jeweils

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

andere Ansätze für unterschiedlich wichtig halten.

Die jetzige Bundesregierung zumindest investiert mehr Geld denn je in die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und ist entschlossen, den Anteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25% zu erhöhen. Die weitere Umsetzung liegt allerdings in den Händen der nächsten Regierung, weshalb das Thema für die kommende Bundestagswahl im September noch einmal an Fahrt aufnimmt.

Die neue Regierung muss viel Geld in die Hand nehmen, klare Prioritäten setzen und eine genaue Aufgabenliste an ihr staatseigenes Bahnunternehmen geben. Außerdem muss sie eine große Anzahl an Baustellen koordinieren können. Baut die DB in den nächsten Jahren tatsächlich so viel neu wie angekündigt, werde ich am Bahnübergang meiner Eltern länger keine oder nur wenige Züge vorbeirauschen sehen. Doch das ist nur die Ruhe vor der Transformation, denn der Weg in die »Zukunft« ist voller Baustellen, deren Aufwand sich lohnt.

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

Zusätzliche Informationen

- *1 Die Verkehrsleistung misst die Leistung, die ein Verkehrsträger am Verkehrsmarkt erbringt. Sie ist das Produkt aus der zurückgelegten Strecke und der Menge der transportierten Güter für den jeweiligen Verkehrsträger.
- *2 Im ökologischen Vergleich mit allen anderen Güterverkehrsträgern – mit Ausnahme von Lastenfahrrädern – hat der Zug die Nase vorn. Das zeigt eine [aktuelle Untersuchung des Umweltbundesamtes \(2020, PDF\)](#), die neben dem Betrieb und Energieverbrauch auch den Bau und die Bereitstellung der Infrastruktur sowie der Fahrzeuge berücksichtigt hat.
- *3 Natürlich ist die Schiene noch fernab von »perfekt«. Es fehlen Anschlüsse und Verbindungen, vor allem in ländlicheren Gegenden, Tickets sind teuer und nur knapp über die Hälfte der Strecken sind per Oberleitung an das Stromnetz angeschlossen. Ein Großteil des Stroms stammt zudem noch aus Kohlekraftwerken.
- *4 [Stuttgart 21](#) ist ein Verkehrs- und Bauprojekt zur Neuordnung des Eisenbahnknotens Stuttgart. Es ist eines der umstrittensten Infrastrukturprojekte Deutschlands, in dessen Rahmen der Stuttgarter Hauptbahnhof unter die Erde verlegt wird, damit oben drüber ein neues Stadtviertel entstehen kann. Zudem werden 11 neue, überwiegend unterirdische Strecken und 3 neue Stationen gebaut. Das Projekt wurde 1994 das erste Mal vorgestellt, die Bauarbeiten begannen 2010 und sollten 2019 enden. Inzwischen soll der neue Hauptbahnhof erst 2025 eröffnet werden. [Die Kritik](#): Das Projekt sprengt den geplanten finanziellen Rahmen, dauert viel länger als geplant und ist für den Schienenverkehr gar nicht so wichtig wie viele andere Projekte.

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

- *5 Die DB Netz AG, ein reines Tochterunternehmen der Deutschen Bahn, ist mit ca. 33.400 Kilometern Schiene der größte Netzbetreiber in Deutschland. Sie hält die bestehende Infrastruktur des öffentlichen Netzes instand, erstellt passende Fahrpläne und plant Neu- und Ausbaustrecken für den Bund.
- *6 Zur Einordnung: In den meisten europäischen Ländern sinkt der Marktanteil des Güterverkehrs momentan deutlich. Es gibt viele Effekte, die gegen die Schiene laufen, wie wegbrechende Kohletransporte oder Güterstruktureffekte zulasten der Bahn (dazu später mehr). Im europäischen Vergleich steht Deutschland laut Bahnexperte Christian Böttger gar nicht so schlecht dar. Doch die intermodalen Rahmenbedingungen in Deutschland (also das Wechseln zwischen einzelnen Verkehrsträgern innerhalb einer Reisekette) sorgen für Stagnation und reichen dafür nicht aus, dass der Marktanteil steigt.
- *7 Vielleicht dauert es sogar noch länger, denn die immer strikteren Auflagen sowie der stetige Kampf mit Umweltschützer:innen um jeden neu gebauten Meter Schiene würden Aus- und Neubauprojekte immer wieder in die Länge ziehen.
- *8 Die Tochterunternehmen der Deutschen Bahn – DB Netz, DB Energie, DB Bahnbau und DB Station&Service – kümmern sich um die Bereitstellung des Fahrstroms und die Schieneninfrastruktur sowie die Instandhaltung und den Ausbau der öffentlichen Fahrwege und Bahnhöfe, während die Töchter DB Cargo, DB Regio und DB Fernverkehr diese nutzen. Alle sind einzelne Unternehmen, doch sie werden im Verbund unter einem Dach der DB AG geführt.
- *9 740 Meter ist die maximal zugelassene Güterzuglänge in Deutschland. Auf ausgewählten Strecken sind es auch 835 Meter, für diese Länge gibt es jedoch keine Überhol- oder Ausweichgleise.

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

- *10 In der Schweiz lege das Bundesamt für Verkehr in einem Netznutzungskonzept die Anzahl der Trassen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr fest, erklärt Sven Flore. Dank des Konzeptes sei sichergestellt, dass unter anderem die Bedürfnisse von Personen- und Güterverkehr gleichberechtigt erfüllt werden. Mit dieser verbindlichen Planung werde dem Güterverkehr langfristig eine ausreichende Anzahl an Trassen gesichert. Eine [Trasse](#) ist die Berechtigung, eine bestimmte Strecke im Schienennetz zu einem festen Zeitpunkt mit einem zuvor angemeldeten Zug zu befahren. Wie genau das für Deutschland aussehen wird, steht noch nicht fest.

- *11 Sven Flore ist Vorstandmitglied des europäischen Güterbahnenverbands »Netzwerk Europäischer Eisenbahnen« und vertritt diese im deutschen Netzbeirat. Der [Netzbeirat](#) ist ein offizielles, unabhängiges Gremium, das die DB Netz AG bei allen Fragen der Entwicklung, des Ausbaus und des Erhalts des Schienennetzes berät.

- *12 Auch Lkw-Antriebe werden immer nachhaltiger. Für kürzere Strecken hat sich der Elektromotor bewährt.

- *13 Ein Großteil des Fahrstroms stammt noch aus Kohlekraftwerken. Die Deutsche Bahn wirbt zwar mit Ökostrom, doch dahinter steckt lediglich ein Zertifikatshandel. [Zeit Online \(2020\)](#) erklärt die Zertifikate wie folgt: »Die Bahn verbraucht fossilen Strom, erwirbt aber das Recht, ihn bilanziell als Ökostrom geltend zu machen. Entsprechend verschlechtert sich aber auch die Strombilanz eines anderen Verbrauchers. Der Ökostrom wird also nur in der Bilanz verschoben, der regenerative Anteil am Stromverbrauch in Deutschland steigt dadurch aber nicht.«

- *14 Die Grünen wollen die Schienenmaut senken, die Lkw-Maut auf mehr Straßen ausweiten und die Kosten von Lärm sowie CO₂-Ausstoß in die Mautsätze einbeziehen.

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst

perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

Quellen und weiterführende Links

- #1** Hier kannst du nachlesen, wie der Kohleausstieg Deutschlands, wenn auch
> nur sehr langsam, Platz auf der Schiene schafft (2019)
<https://www.energiezukunft.eu/wirtschaft/kohleausstieg-schafft-platz-im-schienerverkehr/>
- #2** Hier kannst du dich über die aktuellen Emissionsdaten im Güterverkehr
> informieren (2021)
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#tabelle>
- #3** Lies mehr über die Vorteile von Güterzügen für das Klima
> <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/>
- #4** Hier findest du mehr über die Finanzierung und Planung neuer
> Schienenprojekte der Bundesregierung (2020)
<https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/planung-und-umsetzung-weiterer-schienerprojekte-kann-starten/>
- #5** Hier kannst du nachlesen, wie die Eisenbahnverbände die ersten
> bahnpolitischen Schritte der 2018 neu angetretenen Bundesregierung bewertet haben
<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/neue-ernsthaftigkeit-bei-der-bahnpolitik/>
- #6** Hier findest du die Pläne der Grünen zur Umgestaltung der DB AG (2020,
> PDF)
<https://www.gruene-bundestag.de/files/beschluesse/beschluss-bahn.pdf>

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst
perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3

- #7** Hier kannst du mehr über die Pläne der FDP zur Trennung von Netz und Betrieb nachlesen (2021)
<https://www.fnp.de/frankfurt/db-deutsche-bahn-fdp-zukunft-wahlkampf-bundestagswahl-mobilitaet-konzept-positions-papier-zr-90477827.html>
- #8** In diesem Artikel erklärt Han Langeslag, wieso Privatisierung generell eine dumme Idee ist
♂ <https://perspective-daily.de/article/292/>
- #9** Weitere Argumente gegen eine Trennung von Netz und Betrieb von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft findest du hier (2021, PDF)
https://www.evg-online.org/fileadmin/Politik/2021/21-06-01-l_evg_01_210434_Flyer_DB-Zerschlagung_06.pdf
- #10** Hier kannst du nachsehen, was im 740-Meter-Programm der Regierung alles geplant ist
https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-050-V01/2-050-V01.html
- #11** Hier findest du mehr zum Deutschlandtakt
> <https://www.deutschlandtakt.de/blog/im-deutschlandtakt-warum-der-schienengueterverkehr-jetzt-noch-schneller-wird/>
- #12** In diesem Artikel erklärt Felix Austen anschaulich die Vorteile eines Taktfahrplans
♂ <https://perspective-daily.de/article/133>
- #13** Hier erfährst du mehr über das Programm »Digitale Schiene«
> <https://digitale-schiene-deutschland.de/de/digitale-schiene>
- #14** Felix Austen beschreibt, wie ein Mautsystem aussehen könnte
♂ <https://perspective-daily.de/article/883/>

Désiree Schneider

Warum der Warentransport die Verkehrswende ausbremst
perspective-daily.de/article/1787/j2K2Wmg3