

# POLITIKBRIEF DER VTG AG

## WIE DIE BUNDESREGIERUNG DIE SCHIENE STÄRKEN WILL – UND WAS NUN KONKRET PASSIEREN MUSS

Sehr geehrte Damen und Herren,

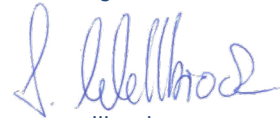
SPD, Grüne und FDP haben sich auf einen Koalitionsvertrag geeinigt, der Deutschland nachhaltiger und moderner machen soll. Im Verkehrssektor führt damit kein Weg an der Schiene vorbei. Denn sie trägt maßgeblich dazu bei, CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich zu reduzieren und Lieferketten stabiler zu machen. Sie ist der Schlüssel für einen klimafreundlichen Güterverkehr.

Das weiß auch die Bundesregierung; der Koalitionsvertrag enthält entsprechend viele Aussagen zur Bedeutung von Bahntransporten. Darüber freuen wir uns. Doch damit der Verkehrsträger sein volles Potenzial ausschöpfen kann, müssen diesen Worten nun schnellstmöglich Taten folgen. Welche Themen prioritär angegangen werden müssen und mit welchen Maßnahmen die

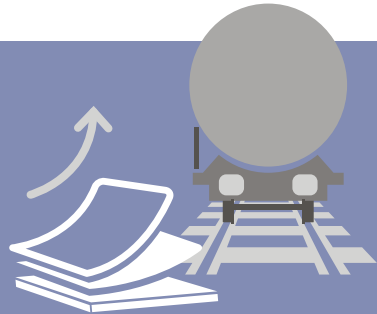


Bundesregierung die Schiene konkret unterstützen kann, skizzieren wir in dieser Ausgabe unseres Politikbriefs.

Eine anregende Lektüre wünscht



Sven Wellbrock  
Chief Operating Officer Europe &  
Chief Safety Officer der VTG AG



# 25%

der Gütertransporte sollen bis 2030 über die Schiene laufen. Das schreibt die Bundesregierung im Koalitionsvertrag.

## MEHR FORTSCHRITT WAGEN – AUF DER SCHIENE

Das Potenzial für mehr Verkehre auf der Schiene ist hoch und die daraus entstehenden positiven Effekte für Klima und Gesellschaft sind vielfältig. Voraussetzung dafür sind die passenden wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen.

**„ SOFERN HAUSHALTERISCH MACHBAR, SOLL DIE NUTZUNG DER SCHIENE GÜNSTIGER WERDEN, UM DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DER BAHNEN ZU STÄRKEN. (S. 39)**

Die Kosten sind für die verladende Wirtschaft das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Verkehrsträgers. Hier liegt demnach einer der größten Hebel, um Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die vorübergehende Senkung der Trassenpreise und die Einführung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung im vergangenen Jahr waren richtig. Sie sollten dringend dauerhaft festgeschrieben werden – für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene.

**„ DIE EINFÜHRUNG DER DIGITALEN AUTOMATISCHEN KUPPLUNG WOLLEN WIR BESCHLEUNIGEN (...). (S. 39)**

Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) hat enormes Potenzial, den Schienengüterverkehr effizienter und so wettbewerbsfähiger zu machen. Das Problem: Erst, wenn eine genügend hohe Anzahl an Wagen ausgerüstet ist, kommen die Einsparungen im operativen Betrieb zum Tragen. Doch die Kosten für die Einführung sind mit ca. 17.000 Euro pro Wagen sehr hoch. Eine Anschubfinanzierung kann hier für das nötige Tempo sorgen.

**„ KV-TERMINALS WOLLEN WIR WEITER FÖRDERN, DIE KRANBARKEIT VON STANDARD-SATTELAUFLIEGERN VORANTREIBEN. (S. 39)**

Im Kombinierten Verkehr liegt das größte Potenzial für Verkehrsverlagerungen – und nicht kranbare Sattelaufleger sind die größte Hürde für durchlässige Transporte. Dem kann der Gesetzgeber mit einheitlichen technischen Standards Abhilfe schaffen. Die maximalen Maße und Gewichte der Trailer müssen die Durchlässigkeit Schiene/Straße gewährleisten – und zwar für möglichst alle Trailervarianten. Die Förderung von KV-Terminals begrüßen wir.

## OHNE SIE GEHT ES NICHT: LEISTUNGSFÄHIGE INFRASTRUKTUR

Besonders mit Blick auf die Schieneninfrastruktur hat sich die Bundesregierung viel vorgenommen. Aus unserer Sicht genau richtig – denn sie ist die Grundlage für das gesamte System und zugleich ein Bereich, den die Branche selbst nicht beeinflussen kann. Wir schlagen deshalb vor, die im Koalitionsvertrag skizzierten Maßnahmen zügig umzusetzen und die dafür notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen.

**BIS 2030 WOLLEN WIR 75 PROZENT DES SCHIENENNETZES ELEKTRIFIZIEREN UND INNOVATIVE ANTRIEBSTECHNOLOGIEN UNTERSTÜTZEN. DIE DIGITALISIERUNG VON FAHRZEUGEN UND STRECKEN WERDEN WIR PRIORITÄR VORANTREIBEN. (S. 39)**

Digitalisierung ist ein Schlüssel für eine bessere Auslastung der Infrastruktur, mangelnde Elektrifizierung zugleich einer der größten Hemmschuhe beim Einsatz moderner Technologien. Das Vorhaben der Bundesregierung begrüßen wir daher sehr. Doch nun braucht es eine zügige Umsetzung. Bereits die Vorgängerregierungen hatten sich die Elektrifizierung der Schiene vorgenommen. Doch von 2010 bis 2021 stieg der Anteil nur um zwei Prozentpunkte. Das entspricht etwa 65 Kilometern pro Jahr. Für die Zielerreichung von 75 Prozent bis 2030 müssten es aber rund 500 Kilometer pro Jahr sein.

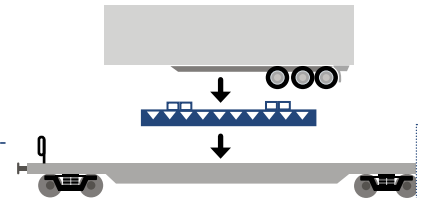
**WIR WERDEN EIN PROGRAMM „SCHNELLE KAPAZITÄTserweiterung“ AUFLEGEN, (...) DAS STRECKENNETZ ERWEITERN, STRECKEN REAKTIVIEREN UND STILLLEGUNGEN VERMEIDEN UND EINE BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE EINSETZEN. (S. 39)**

Ohne leistungsstarkes Schienennetz kein Schienengüterverkehr. Klingt banal, ist aber einer der wichtigsten Hebel für mehr Bahntransporte. Hier ist Tempo gefragt, denn von der Planung bis zur Fertigstellung neuer Strecken vergehen Jahre. Und in der Vergangenheit ist viel zu wenig passiert: 2021 wurden per Saldo gerade einmal zwei Kilometer neue Gleisstrecken in Betrieb genommen, zwischen 2016 und 2021 waren es knapp 40 Kilometer. Das reicht nicht. Wir brauchen einen erheblichen Ausbau des Streckennetzes, eine Entlastung der Knotenpunkte und gerade dort auch eigene Gleise für den Güterverkehr.

## UNSERE INNOVATIONEN FÜR EINE ATTRAKTIVE SCHIENE

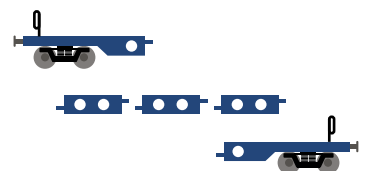
Ganz klar: Die Politik kann (und soll) unterstützen, doch auch die Branche muss ihren Beitrag für einen leistungsfähigen Verkehrsträger leisten. Wir als VTG setzen dabei auf neue Services und Herangehensweisen sowie auf technische Innovationen. Drei aktuelle Beispiele:

**„ROADRAILLINK‘ (R2L)-TECHNIK:** In Europa werden Gütertransporte hauptsächlich mit Trailern durchgeführt – doch nur etwa 5 Prozent sind für den kombinierten Verkehr geeignet. Gemeinsam mit dem Logistikanbieter VEGA International haben wir daher eine Korblosung entwickelt, um die nicht kranbaren Trailer „bahnfähig“ zu machen. So können Güter vom Lkw auf die Schiene verlagert und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen gespart werden – und zwar bis zu 200 Tonnen im Jahr pro eingesetztem r2L-Korb.



**TRAIGO:** Unsere Plattform für einen digitalen Schienengüterverkehr ermöglicht effizientes Flottenmanagement und liefert vielfältige Informationen zu Transportströmen, Instandhaltungszeitpunkten und genauen Ankunftszeiten. In anderen Branchen längst Standard, gab es das auf der Schiene lange nicht. Wir schaffen mit traigo mehr Transparenz und integrieren die Schiene besser in die Supply Chain der verladenden Wirtschaft.

**INNOVATIVER TRAGWAGEN M<sup>2</sup>:** VTG entwickelt gemeinsam mit DB Cargo den Güterwagen der Zukunft. Der Schlüssel: seine Anpassungsfähigkeit. Der Tragwagen wird aus standardisierten Bauteilen zusammengesetzt, Aspekte wie etwa Länge oder Bremskonfiguration können so passgenau für verschiedene Einsatzzwecke ausgewählt werden. Dank der modularen Bauweise kann der Aufbau des Wagens an sich verändernde Kundenbedürfnisse angepasst werden. Das erhöht die Flexibilität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs.



## IHR KONTAKT ZUR VTG

Wir wollen mit Ihnen in den Dialog treten. Kommen Sie gerne bei allen Fragen rund um den Schienengüterverkehr auf uns zu. Wir helfen Ihnen weiter. Mit Zahlen, Fakten und Einschätzungen.

### IHR ANSPRECHPARTNER

Dr. René Abel  
Head of Corporate Communications

☎ +49 40 2354-1341  
✉ rene.abel@vtg.com

VTG Aktiengesellschaft  
Nagelsweg 34  
D-20097 Hamburg  
www.vtg.de/politik