

# POLITIKBRIEF DER VTG

## ENERGIESICHERHEIT IN DEUTSCHLAND UND DIE ROLLE DER SCHIENE

Sehr geehrte Damen und Herren,

der russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat die Transportströme von Energie in Deutschland massiv beeinflusst: Gas wird nun nicht mehr vorrangig per Pipeline importiert, sondern kommt zunehmend in Form von LNG an europäischen Seehäfen an. Die Kohleverstromung erlebt eine vorübergehende Renaissance, um vor Blackouts im Winter zu schützen.

Für die Logistik von Energieträgern ist der Schienengüterverkehr prädestiniert: Die Güterbahn transportiert große Mengen nachhaltig, sicher und zuverlässig über weite Strecken und spielt daher eine entscheidende Rolle für eine sichere Energieversorgung. Um diese auch mittelfristig zu gewährleisten, müssen künftig auch alternative Energieträger wie Wasserstoff auf die Schiene verladen werden, um sie von den Häfen oder Produktionsstandorten in der Fläche zu verteilen.



Wir wollen einen Blick auf schienengebundene Energietransporte in Deutschland werfen und beleuchten, was geschehen muss, um diese Transportkapazitäten zu erhöhen. Denn klar ist: Die Energieversorgung braucht eine starke Schiene – heute und in Zukunft.

Eine anregende Lektüre wünscht

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

**19.000**

**Fahrten ganzer Güterzüge** könnten 2035 jährlich für den Transport von Wasserstoff notwendig werden.

Quelle: SRP Consulting (August 2022)  
[https://srpconsulting.de/wp-content/uploads/2022/08/SRP-Consulting\\_DB-Netz-AG\\_H2-Transporte-auf-der-Schiene.pdf](https://srpconsulting.de/wp-content/uploads/2022/08/SRP-Consulting_DB-Netz-AG_H2-Transporte-auf-der-Schiene.pdf)

## KONVENTIONELLE ENERGIETRANSPORTE: HOHE NACHFRAGE TRIFFT AUF VOLLE GLEISE

Ohne den Schienengüterverkehr wäre die Energieversorgung in Deutschland aktuell in Gefahr. Denn die Schiene hat den höchsten Anteil aller Verkehrsträger bei Transporten von beispielsweise Kohle.

Die stark gestiegene Nachfrage trifft jedoch auf unzureichende Kapazitäten. **DER SCHIENENGÜTERVERKEHR KANN DAHER SEIN VOLLES POTENZIAL NICHT AUSSCHÖPFEN. DIE GRÜNDE:**

**20.000**  
Tonnen Kohle benötigt ein Kraftwerk unter Volllast pro Tag

**3.000**  
Tonnen Kohle kann ein Ganzzug transportieren

**120**  
Lkw sind nötig, um einen Ganzzug beim Kohletransport zu ersetzen

**DER AUBAU UND DIE INSTANDHALTUNG DER SCHIENENINFRASTRUKTUR WURDE LANGE ZEIT VERNACHLÄSSIGT.** Es wurden zu wenig neue Strecken gebaut und gleichzeitig bestehende Trassen stillgelegt.

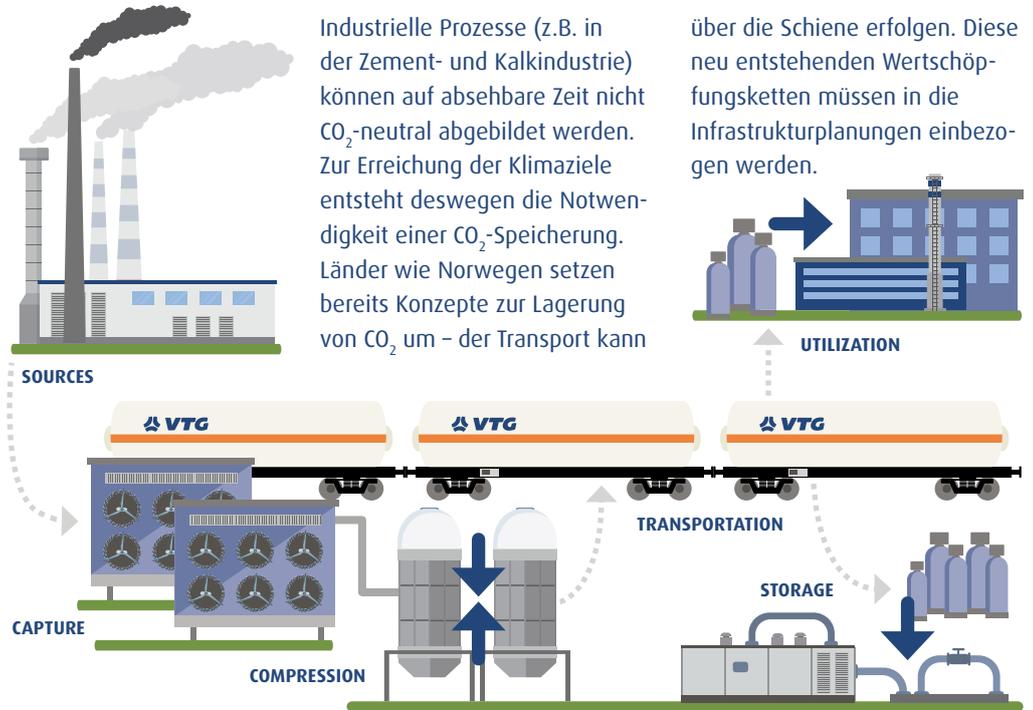
**INEFFIZIENTES BAUSTELLENMANAGEMENT** führt zu monatelangen Blockaden wichtiger Versorgungsrouten.

Angesichts der langen Einsatzzeit von Güterwagen mit Produktlebenszyklen von 40 Jahren und mehr ist es für Unternehmen **KEINE OPTION, KURZFRISTIG NEUE WAGEN ZUR BEFÖRDERUNG VON KOHLE ANZUSCHAFFEN.**

## NEW ENERGIES: DER TRANSPORT- BEDARF AUF DER SCHIENE WIRD WEITER STEIGEN

Kohleausstieg 2030 und Klimaneutralität 2040 geben den Kurs vor. Bereits in den kommenden Jahren werden (Bio)-LNG, Wasserstoff, Ammoniak und synthetische Energieträger eine große Rolle spielen. Spätestens ab 2030 wird Deutschland einen Großteil dieser emissionsarmen Energieträger importieren müssen. Es entsteht zusätzlicher Transportbedarf von den Seehäfen zu den Verbrauchern. Die Schiene kann ihr Potenzial aber nur abrufen, wenn jetzt die entsprechenden Bedingungen bei Infrastruktur und Regulatorik geschaffen werden.

## CARBON CAPTURE STORAGE: EFFIZIENTE CO<sub>2</sub>-TRANSPORTE ÜBER DIE SCHIENE



## SCHIENE STÄRKEN, VERSORGUNG SICHERN

Die Energieversorgung der Zukunft benötigt eine starke Schiene. Dafür müssen Branche und Politik gemeinsam die richtigen Weichen stellen:



**DIE INFRASTRUKTUR MUSS DRINGEND MODERNISIERT UND AUSGEBAUT WERDEN.**

Dies umfasst nicht nur neue Trassen, sondern auch moderne Gleisanschlüsse. Die Stilllegung bestehender Strecken darf nur in gut begründeten Ausnahmefällen erfolgen. Der Aufbau der Umschlagsinfrastruktur für New Energies an Häfen muss beschleunigt, die Versorgungssicherheit berücksichtigt werden.



**ES BEDARF EINES GRENZÜBERGREIFENDEN, DIGITALEN BAUSTELLEN-**

**MANAGEMENTS,** um Beeinträchtigungen im Schienengüterverkehr zu reduzieren. Sanierungsmaßnahmen müssen im Voraus angekündigt und mit allen Beteiligten koordiniert werden, um Verspätungen oder Zugausfälle zu vermeiden und reibungslose Energietransporte zu sichern.



**BAHNSTROMPREISE MÜSSEN ATTRAKTIV GESTALTET WERDEN.** Anhaltend

hohe Strompreise gefährden die Verkehrswende. Wir begrüßen daher den geplanten Deckel für Industriestrompreise, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu erhalten. Es braucht jedoch über 2024 hinaus finanziell attraktive Preise für Bahnstrom, um eine Rückverlagerung von der Schiene zu vermeiden.



**RAHMENBEDINGUNGEN UND PILOTPROJEKTE MÜSSEN DEN SCHIENENTRANSPORT BERÜCKSICHTIGEN.**

Die Märkte für den Transport von LNG, H<sub>2</sub> oder CO<sub>2</sub> befinden sich im Entstehungsprozess. Es braucht daher Investitionssicherheit. Konkret: Klare politische Bekenntnisse pro Schiene und ausgewählte Programme zur Förderung technischer Innovationen.

## 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 GmbH  
Nagelsweg 34  
D-20097 Hamburg  
www.vtg.de/politik