

## DER SCHIENENGÜTERVERKEHR DER ZUKUNFT BRAUCHT NICHT NUR IDEEN, SONDERN DEREN UMSETZUNG

Um den Wirtschafts- und Hochtechnologiestandort Deutschland langfristig zu stärken und auch in der Fläche attraktiv zu gestalten, muss die **SCHIENE ZUR EFFIZIENTEN TRANSPORTALTERNATIVE** werden. **MEHR GÜTER AUF DER SCHIENE** bedeuten eine erhebliche Entlastung der Straßen und eine Verbesserung der Umwelt und des Klimas. Damit die Schiene dauerhaft wettbewerbsfähiger und zu einer tragenden Säule einer **NACHHALTIGEN „LOGISTIK DER ZUKUNFT“** werden kann, müssen Politik und Wirtschaft gemeinsam folgende Handlungsfelder aktiv angehen:



### ZUM WOHLFARTH VON UMWELT UND GESELLSCHAFT: VERKEHRSVERLAGERUNG ERNSTHAFT BETREIBEN

Der Schienengüterverkehr ist deutlich umwelt- und klimafreundlicher als der Transport auf der Straße: Pro Tonne und Kilometer spart er bis zu 80 Prozent CO<sub>2</sub>. Die **ENERGIEWENDE** lässt sich deshalb nur durch eine ernsthaft betriebene **VERKEHRSVERLAGERUNG VON DER STRASSE AUF DIE SCHIENE** erreichen. Ein positiver Nebeneffekt: Auch die Staus auf der Straße können dadurch reduziert werden. Diese haben sich zwischen 2011 und 2016 fast verdreifacht. Daher gilt es,

- die **REDUZIERUNG DER TRASSENPREISE** dauerhaft festzuschreiben und das System als Ganzes sinnvoll weiterzuentwickeln. Die Senkung Ende 2018 war ein wichtiger erster Schritt;
- die Verkehrsträger für die von ihnen verursachten Emissionen finanziell zu belasten;
- die **BEPREISUNG DER SCHIENENINFRASTRUKTUR VOM NUTZER ZU ENTKOPPELN**, sodass die Verkehrspolitik zielgerichtete Impulse setzen kann, ohne die Kosten für den Ausbau oder die Instandhaltung der Infrastruktur in der Bepreisung zu berücksichtigen;
- den **SCHIENENGÜTERVERKEHR VON DER EEG-UMLAGE ZU BEFREIEN** und bei der Stromsteuer zu entlasten – für fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Dies gilt speziell vor dem Hintergrund der Mautbefreiung für Elektro-Lkw;
- **LÄRMREDUZIERENDE MASSNAHMEN AN DER INFRASTRUKTUR** bei der derzeitigen Ertüchtigungsinitiative zu berücksichtigen, um die gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs zu erhöhen;
- den **NEUBAU UND DIE INSTANDHALTUNG VON GLEISANSCHLÜSSEN** in der Fläche dauerhaft weiter zu fördern und die Voraussetzungen für den **DURCHGÄNGIGEN EINSATZ VON 740 METER LANGEN ZÜGEN** zu schaffen.

## NEUE TECHNOLOGIEN FÜR DIE SCHIENE: WETTBEWERBSPOSITION STÄRKEN

Eine wettbewerbsfähige Schiene braucht neue Technologien und digitale Lösungen, um die **INTEGRATIONSFÄHIGKEIT DES VERKEHRSTRÄGERS IN MODERNE SUPPLY CHAINS** zu gewährleisten. Konkret ist es deshalb wichtig,

- **ZUKUNFTSTECHNOLOGIEN** im Bereich des Schienengüterverkehrs aktiv durch **PROJEKTINVESTITIONEN** und **VEREINFACHUNGEN DER REGULATORISCHEN RAHMENBEDINGUNGEN** zu fördern;
- fehlgerichtete Innovationsanreize für die Straße (wie höhere Zuladung und längere Abmessungen für Lkw oder die Elektrifizierung von Autobahnen für Oberleitungs-Lkw) zu vermeiden;
- die **DURCHLÄSSIGKEIT ZWISCHEN STRASSE UND SCHIENE ZU VERBESSERN**, um den **KOMBINIERTEN VERKEHR** zu stärken. Hierzu gehört es auch, neue Sattelaufleger bereits in der Herstellung verpflichtend kranbar auszurüsten.

## SCHIENENGÜTERVERKEHR IN EUROPA: RAHMENBEDINGUNGEN VEREINHEITLICHEN

Als starke Exportnation im Herzen Europas sind wir auf ein **LEISTUNGSFÄHIGES, EFFIZIENTES UND ATTRAKTIVES EUROPÄISCHES EISENBAHNNETZ** angewiesen – und stehen auch in der Verantwortung, die Infrastruktur für europaweite Transporte zur Verfügung zu stellen. Die Schiene ermöglicht einen einfachen und reibungslosen nationalen und internationalen Warenaustausch. Dafür ist es essenziell,

- **ALTERNATIVROUTEN FÜR HEUTIGE KORRIDORE MIT DENSELBN TECHNISCH-BETRIEBLICHEN STANDARDS ZU SCHAFFEN**, ausreichend Kapazitäten für den Güterverkehr im Netz vorzuhalten und die Anbindung an das gesamteuropäische Schienengüterverkehrsnetz sicherzustellen;
- die **REGULATORISCHEN RAHMENBEDINGUNGEN EUROPaweIT ZU VEREINHEITLICHEN UND ZU VERSCHLANKEN**, um Betriebsabläufe zu vereinfachen. Hierfür sind unter anderem eine **EINHEITLICHE VERKEHRSFÜHRUNG (ETCS)**, eine gemeinsame Sprache und **EUROPaweIT GÜLTIGE ELEKTRONISCHE FRACHTPAPIERE** dringend erforderlich;
- das europäische **EINZELWAGENNENZWERK LEISTUNGSFÄHIG ZU ERHALTEN** und für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zu öffnen. Ein Schlüssel dazu: die Einführung der digitalen automatischen Mittelpufferkupplung. Nur so kann die Schiene auch für kleinere und mittlere Unternehmen zu einer wettbewerbsfähigen Alternative zur Straße werden.

### ÜBER DIE VTG

Die VTG Aktiengesellschaft gehört zu den führenden Waggonvermiet- und Schienenlogistikunternehmen und unterhält mit rund 94.000 Güterwagen die größte privatwirtschaftliche Flotte Europas.

### IHR ANSPRECHPARTNER

Dr. Timo Runge  
Head of CEO Office

☎ +49 40 2354-2106

✉ [timo.runge@vtg.com](mailto:timo.runge@vtg.com)

VTG Aktiengesellschaft  
Nagelsweg 34  
D-20097 Hamburg

[www.vtg.com/politik](http://www.vtg.com/politik)