

# Entwicklung und Förderung einer nachhaltigkeitsorientierten Güterverkehrsinfrastruktur („von der Straße auf die Schiene“)

## 09\_01

Maßnahmenübersicht  
Option

Matthias Landgraf

Eine Stärkung des Schienengüterverkehrs bringt eine Reihe positiver ökosozialer Aspekte mit sich. Der Schienenverkehr gilt generell als verlässlich und resilient und eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene verringert Feinstaub-, Lärm und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Daher ist die angestrebte Dekarbonisierung der Güterverkehrsinfrastruktur untrennbar mit der Bahn verknüpft. Ziel dieser Option stellt somit die Erhöhung der Nachhaltigkeit durch die Stärkung des Schienengüterverkehrs dar. Dies betrifft einerseits die Aufrechterhaltung und Intensivierung des aktuellen Schienengüterverkehrs und die Forcierung der Verlagerung von der Straße auf die Schiene, was im Rahmen dieser Option mehrheitlich durch infrastrukturbezogene Maßnahmen erreicht werden soll. Für die Option wurden folgende drei Maßnahmenbündel generiert (1) Steuerung der Verkehrsverlagerung, (2) Verbesserung im Streckenverkehr und (3) Verbesserung des Flächenverkehrs (erste und letzte Meile). Diese umfassen insgesamt 10 Maßnahmen.

## **1\_Kostenwahrheit der Verkehrsträger**

Für das zukünftige Fortbestehen des Einzelwagenverkehrs muss eine Bepreisung der externen Kosten seitens der Politik erwirkt werden, wobei förderungsunterstützte Forschung und Evaluierung für die Entwicklung von Maßnahmen benötigt werden.

## **2\_Abgestimmte Raumordnungskonzepte**

Neue Industrieparks sollen überregional abgestimmt und, sofern sinnvoll, möglichst mit Bahnanschluss geplant werden. Sofern ein Industriepark über einen Bahnanschluss verfügt, soll auch dafür Sorge getragen werden, dass sich dort mehrheitlich Industrie mit bahnaffinen Gütern ansiedelt.

## **3\_Förderung Einzelwagenverkehr**

Damit der Einzelwagenverkehr für Bahnunternehmen rentabel ist, müssen die Förderungen erhöht werden. Mehr Digitalisierung (v. a. Digital Capacity Management (DCM)) ist ebenso wichtig, DCM ermöglicht den schnellen Zugang zu transparenter und dem Schienengüterverkehr gewidmeter Infrastrukturkapazität.

## **4\_Artenreine Kapazität**

Die Kapazität des Schienengüterverkehrs soll ohne Auswirkung auf den Personenverkehr erweitert werden. Hierfür braucht es seitenrichtige Überholgleise in Güterzuglänge, genügend Pufferbahnhöfe vor Tunneln o. Ä., eine Erweiterung von Knotenbahnhöfen sowie durchgängige und freie Güterverkehrsstrassen.

## **5\_Höhere Achslasten**

Es bedarf einer höheren Achslast von 25 Tonnen bei 140 km/h. Dies sorgt für eine Kapazitätserweiterung im Schienengüterverkehr, es bedarf jedoch Forschungsförderung, um abzuklären, unter welchen Randbedingungen dies für Wagenmaterial und Infrastruktur möglich ist, bzw. welcher Änderungen es bedarf.

## **6\_Interoperabilität und Harmonisierung**

Für den grenzüberschreitenden Güterverkehr muss die Interoperabilität gestärkt werden. Dies betrifft Sicherheits- und Elektrifizierungssysteme und die harmonisierte Entwicklung von autonomem Zugbetrieb und Zugbildung (ERTMS-Level 3). Es braucht EU-weite Standards und internationale Mittel zur Umsetzung.

## **7\_Automatisierung (Autonomer Eisenbahnbetrieb)**

Ein autonomer Bahnbetrieb mit automatischer Zugsicherung & -steuerung bietet weniger Energieverbrauch und mehr Kapazität bei gleicher Infrastruktur. Es braucht hohe F&E-Förderung, um GoA 2 auf der Langstrecke und GoA 4 in Verschiebebahnhöfen zu erreichen, womit auch die Zugbildung automatisiert wird.

## **8\_Durchgehende Flachbahn**

Bei durchgehenden Bahnkorridoren kann durch die Neigung eine Doppeltraktion nötig sein, was die Kapazität verringert. Es braucht Infrastrukturanpassungen, die besonders in der Bauphase Kosten und negative Umweltwirkungen erzeugen, die jedoch durch den geringeren Energieverbrauch ausgeglichen werden.

## **9\_Digitalisierung und Automatisierung der Hubs**

Hubs müssen eine automatisierte Zugbildung und dezentrale Steuerung erlauben und es braucht u. a. ein flächendeckendes ID-Tracking der Wägen, wofür hohe (F&E-)Förderungen sowie eine einheitliche Güterwagenstruktur nötig sind, um den Umschlagsprozess im Schienenverkehr zu vereinheitlichen.

## **10\_Anschlussbahnen**

Automatische Prozesse sind auch gut für Anschlussbahnen, da so auch kleine Firmen diese nutzen können. Die bestehenden Förderungen sollen bleiben bzw. ausgeweitet werden. Zudem braucht es Informationsstellen, um die Firmen über die Möglichkeit von Anschlussbahnen für sie aufzuklären.