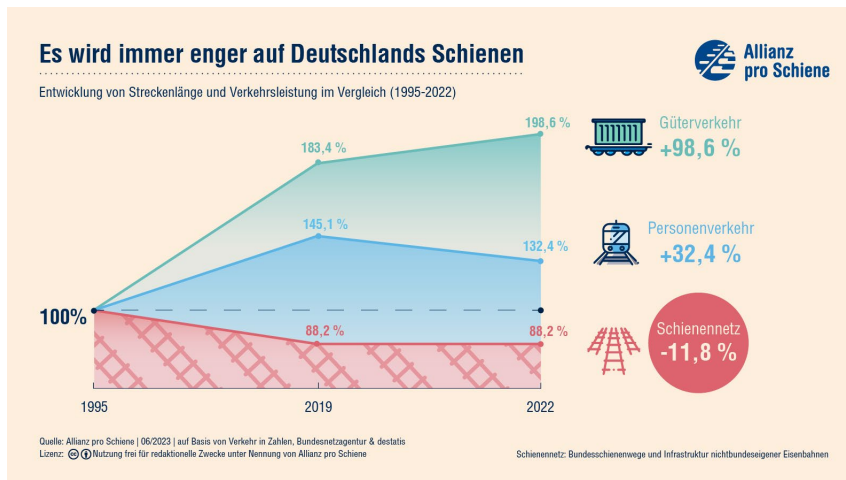
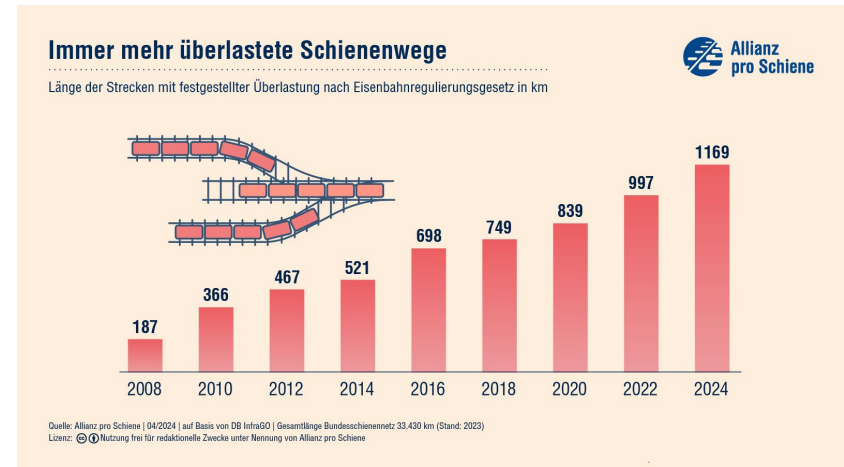
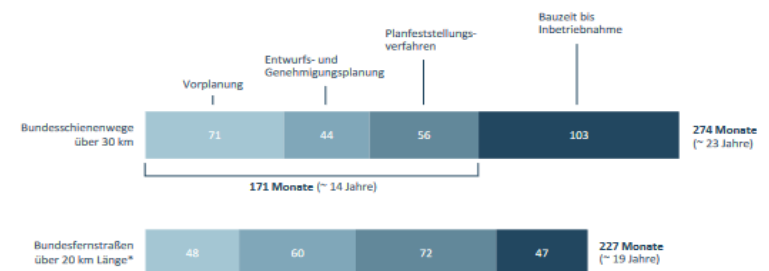


Zustand des Schienennetzes behindert schnelle Verlagerung

Frühjahrgutachten SVR 2024: „Lediglich 6 % des derzeitigen Straßengüterverkehrs sind theoretisch für eine kurzfristige Verlagerung geeignet. Dieses Potenzial kann allerdings aufgrund fehlender Schienenkapazitäten nicht realisiert werden.“



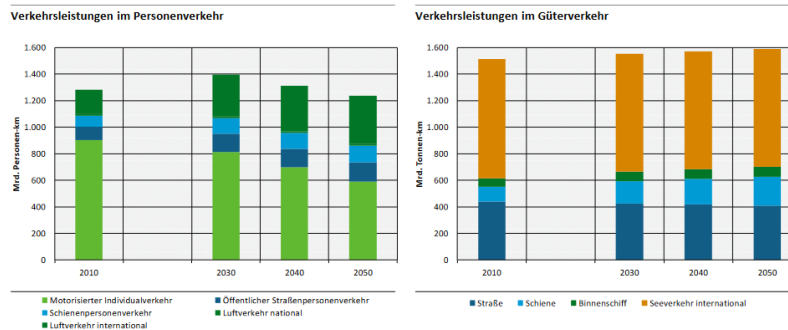
Durchschnittliche Dauer bis Inbetriebnahme in Monaten



* Nur ein abgeschlossenes Projekt gemeldet, dabei bestand die Bauzeit aus 2 Bauabschnitten à 3,5 Jahren, bei Schienenwegen wurde ein Mittelwert angegeben
Quelle: Deutscher Bundestag, Drucksache 19/27459

Straßengüterverkehr bleibt in allen Szenarien stärkster Verkehrsträger. Daraus folgt: Ohne Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs kein klimaneutraler Güterverkehr

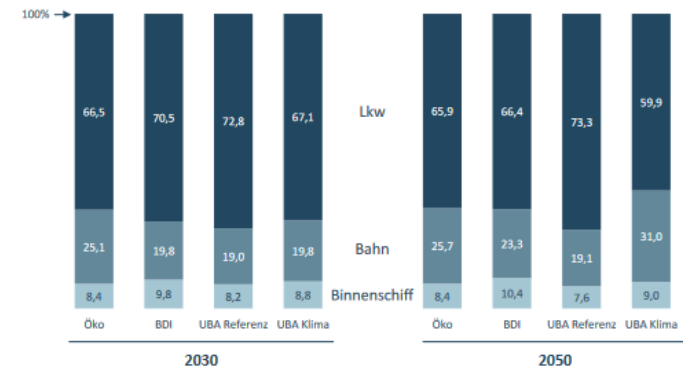
Abbildung 28: Verkehrsleistungsentwicklungen im GreenEe1-Szenario



Quelle: eigene Darstellung Modellierungsergebnisse ifeu/IEE/SSG - TREMOD und ergänzende ifeu-Berechnungen

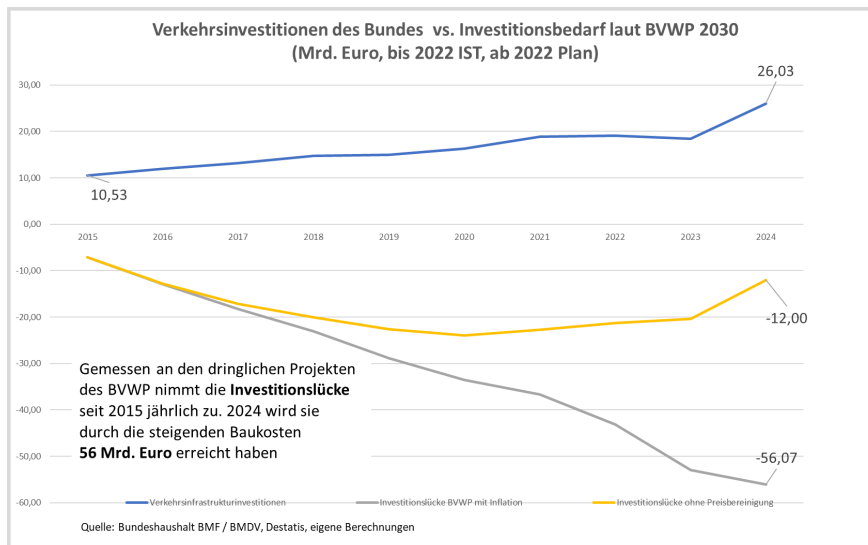
Alle Prognosen sehen den Lkw auch im Jahr 2050 als wichtigsten Akteur im Güterverkehr.

Prognose der Anteile am Güterverkehr 2030 vs. 2050 in Prozent



Anmerkung: Werte für die UBA-Szenarien im Jahr 2030 linear extrapoliert. Quelle: BDI, 2018, Klimapfade für Deutschland, Umweltbundesamt, 2020, Transformationsprozess zum treibhausgasneutralen und ressourcenschonenden Deutschland – GreenEe; Umweltbundesamt, 2016, Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050; Öko-Institut/Agora Energiewende/Agora Verkehrswende, 2021

Ohne Investitionen in Verkehrsinfrastruktur keine Dekarbonisierung



Was der Schienengüterverkehr sonst noch braucht:

- Investitionssicherheit durch eine neue Finanzierungsarchitektur
- Verbesserung der intermodalen Schnittstellen (KV, Gleisanschlüsse)
- Digitalisierung und Automatisierung (DSD, DAK)
- Einzelwagenförderung
- Trassenpreisreform
- Elektrifizierung