

PRESSEMITTEILUNG 1/2022

Frankfurt am Main/ Berlin, den 02. Februar 2022

Wieviel Güterverkehr kann die Schiene wirklich? IW-Studie im Auftrag von Pro Mobilität e.V. checkt Fakten im deutschen Güterverkehr

Fazit: Verlagerung nur begrenzt möglich, Potenzial vor allem im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene

Am Mittwochnachmittag stellte der Vizepräsident der gemeinnützigen Verkehrsinitiative Pro Mobilität e.V., BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt, die Studie „Faktencheck Güterverkehr in Deutschland - Von der fehlenden Infrastruktur zum Verlagerungspotenzial“ in einer Online-Pressekonferenz vor. Die Studie wurde vom Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW) e.V. unter Federführung von IW-Senior Economist Thomas Puls im Auftrag von Pro Mobilität erarbeitet.

Ziel des Faktenchecks war es, das Verlagerungspotenzial der Schiene im Güterverkehr zu untersuchen. Nachdem jede Bundesregierung aufs Neue mehr Verlagerung auf die Schiene gefordert hat, galt es einmal festzustellen: Wieviel Güterverkehr kann die Schiene wirklich?

Zentrale Feststellungen:

- Der Gütertransport ist unverzichtbares und unvermeidbares Fundament unseres Wohlstandes. Konsument/-innen nutzen immer stärker den Onlinehandel, was steigenden Güterverkehr nach sich zieht.
- Der bauliche Zustand und die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur (Straße und Schiene) sind bereits den heutigen Anforderungen nicht gewachsen, und den zukünftigen noch viel weniger: Hier muss nicht nur massiv investiert werden - es gilt ebenso, die Planungsdauer signifikant zu verkürzen und die Organisation der Baudurchführung zu optimieren!
- Unterschiedliche Verkehrsträger bedienen unterschiedliche Märkte: Eisenbahn und Binnenschiff dominieren den Massenguttransport über lange Strecken, der Lkw ist im Baubereich, bei Lebensmitteln und beim Verteilerverkehr in der Fläche führend.
- Fazit: Das Verlagerungspotential ist stark begrenzt. Traditionelle Transportgüter der Schiene, wie Kohle und Mineralölzeugnisse werden an Bedeutung verlieren. Aufgrund der Struktur der beförderten Güter ist eine Verlagerung vom Lkw auf die Schiene mengenmäßig schlicht limitiert. Gerade der boomende Onlinehandel bedarf aufgrund der Kleinteiligkeit der Sendungen der Feinverteilung mit dem Lkw.

Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 133

10117 Berlin

Tel.: 030 / 22 48 84 12

Fax: 030 / 22 48 84 14

www.promobilitaet.de

info@promobilitaet.de

Präsidium

Eduard Oswald (Vorsitzender)

Peter H. Coenen

Prof. Dr. Dirk Engelhardt

Dr.-Ing. Walter Fleischer

Gerhard Hillebrand

Stefan Kölbl

Peter Markus Löw

Hildegard Müller

Geschäftsführung

Christian Funke

Mitglieder



- Wo geht noch was? Der Kombinierte Verkehr Straße/Schiene ist seit Jahren das wichtigste Wachstumssegment im Schienengüterverkehr, und hier liegt auch das größte Verlagerungspotenzial für die Zukunft, das es zu heben gilt!

Pro Mobilität-Vizepräsident Prof. Dr. Dirk Engelhardt: „Eine solcher Faktencheck war lange überfällig. Jahrzehntlang betreibt die deutsche Politik Verkehrsverlagerung – mit stark überschaubarem Erfolg. Das hat Gründe, wie die Studie jetzt zeigt. Zum einen sind enorme finanzielle, juristische und organisatorische Anstrengungen erforderlich, um die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zukunftsfit zu machen - dies gilt sowohl für die Straße als auch für die Schiene! Zum anderen dürfen die beiden Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden, sondern müssen miteinander verzahnt werden! Das gelingt am besten im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene.

Unabhängig davon ist zu konstatieren, dass alle Prognosen den Lkw auch im Jahre 2050 als den mengenmäßig wichtigsten Verkehrsträger erachten. Das zeigt mit Blick auf den Klimaschutz: Der Schlüssel zum klimaneutralen Güterverkehr liegt in der Dekarbonisierung der Energieversorgung des Lkw-Verkehrs.“

Und Thomas Puls vom Institut der Deutschen Wirtschaft Köln erläutert: „Eine qualitativ hochwertige und umfassende Abdeckung mit Güterverkehrsleistungen wird nur möglich sein, wenn die Stärken der einzelnen Verkehrsträger in einem Gesamtsystem kombiniert werden. Ein Gegeneinander von Straße, Schiene und Wasserstraße ist der sichere Weg zum Scheitern, denn keiner der Verkehrsträger ist auf absehbare Zeit in der Lage die Transportaufgaben eines anderen zu übernehmen.

Alle Verkehrsträger stehen derzeit vor großen Problemen. Lkw und Bahn haben einen spürbaren Mangel an Fahrpersonal. Hinzu kommt eine überlastete Infrastruktur. Insbesondere auf den Hauptkorridoren des Güterverkehrs in Deutschland sind die Kapazitäten voll ausgelastet und überfällige Sanierungen sorgen für deutliche Störungen im Warenfluss.

Deutschland ist das logistische Herz des europäischen Wirtschaftsraums. Die aus dem Langstreckentransport resultierenden Probleme werden sich nicht ohne enge Koordination mit den Nachbarn lösen lassen.

Der Güterverkehr in Deutschland wird weiterwachsen. So sieht der Koalitionsvertrag beispielsweise eine starke Ausweitung der Bautätigkeit in Deutschland vor. Wohnungsbau, Infrastruktursanierung aber auch der Ausbau der Windenergie erfordern den Transport großer Materialmengen – und der wird primär über den Lkw abgewickelt werden.“

[Link zu "Faktencheck Güterverkehr in Deutschland"](#)

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. setzt sich für Mobilität und leistungsfähige, sichere Verkehrsnetze ein. Die Qualität, Finanzierung und Organisation der Straßen sind dabei Schwerpunkte. Der Kreis der Mitglieder zählt 39 Unternehmen und Verbände. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, Güterkraftverkehr und Logistik, Infrastrukturbetreiber sowie Dienstleistungs- und Finanzwirtschaft.