

---

# Presseinformation

Berlin, den 30. Januar 2019  
Nr. 1, 2019

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.  
Lars Wagner  
Pressesprecher  
T 030 399932-14  
wagner@vdv.de

## **Bahn soll das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts werden - 12. BME-/VDV-Forum Schienengüterverkehr erstmals in Berlin**

Politik und Wirtschaft wollen bei der Verbesserung der Schieneninfrastruktur in Deutschland enger zusammenarbeiten. Allerdings müssen die dabei zu berücksichtigenden komplexen Koordinationsprozesse vernünftig gesteuert werden. Und: Verlader, Eisenbahnvertreter und Logistikdienstleister sind bereit, gemeinsam mit der Bundesregierung ihren Beitrag zur Wettbewerbssteigerung der Bahn zu leisten. Das ist das Fazit des 12. BME-/VDV-Forums Schienengüterverkehr, das am Mittwoch nach zweitägiger Dauer erstmals in Berlin beendet wurde. An der gemeinsam vom Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) organisierten Fachtagung nahmen mehr als 230 Verlader, Bahnspeditionen sowie Eisenbahndienstleister und -verkehrsunternehmen teil.

„Die enge Zusammenarbeit der Branche wird immer wichtiger. Das zeigt sich nicht nur beim Masterplan Schienengüterverkehr oder beim Zukunftsbündnis Schiene, sondern auch im Rahmen unserer diesjährigen Veranstaltung hier in Berlin. Wir müssen die großen Herausforderungen und Anstrengungen, die wir uns selbst vorgenommen haben, die aber auch umwelt- und verkehrspolitisch nötig sind, gemeinsam und konsequent angehen. Nur so wird der Schienengüterverkehr wettbewerbs- und leistungsfähiger und kann die ihm angedachte Rolle als zentraler Verkehrsträger der Zukunft im wachsenden Güterverkehrsmarkt erfüllen“, so VDV-Vizepräsident **Joachim Berends**.

### **Masterplan Schienengüterverkehr als Blaupause**

„Der Masterplan Schienengüterverkehr ist die Blaupause für das Zukunftsbündnis Schiene. Diese Initiative hat die Aufgabe alle Sektoren aus dem Schienenbereich zusammenzubringen“, erläuterte **Enak Ferlemann**, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr. Leider sei in der Vergangenheit nur selten miteinander nach Lösungen für die Probleme der Schieneninfrastruktur gesucht worden. Das solle sich jetzt ändern, kündigte Ferlemann an. Es gehe darum, die Eisenbahn zum wichtigsten Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts zu entwickeln. Das gehe aber nur, wenn alle an einem gemeinsamen Strang ziehen. Jeder müsse vom Know-how des anderen profitieren. Genau dieser Gedanke sei Sinn und Zweck des Zukunftsbündnisses Schiene. Ferlemann, der diese Initiative im Auftrag der Bundesregierung leitet, erinnerte an die damit verbundenen Ziele. So werde ein sogenannter Deutschland-Takt eingeführt, der für mehr Pünktlichkeit sorgen solle. Geplant seien auch besser aufeinander abgestimmte Fahrpläne im Fernverkehr. Zudem sollen die Kapazitäten für ein zuverlässigeres Schienennetz erhöht und dafür Milliardeninvestitionen in Verbindungen, Technik und die weitere Elektrifizierung der Strecken (70 Prozent bis 2025) getätigt werden. Es gehe ferner um eine nachhaltige Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit. Dazu gehörten unter anderem weiterentwickelte Regeln zur Trassenvergabe und -preisgestaltung.

### **Verkehrswende nur durch „massive Verlagerung“ auf die Schiene möglich**

Für ihn sei die Schiene die „zentrale Säule zur Lösung der Klimaprobleme“, so **Cem Özdemir**, Ausschussvorsitzender für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages. Die Schiene sei ein verlässlicher klimafreundlicher und relevanter Player für den Gütertransport sowie „der zentrale Verkehrsträger, wenn man eine moderne, bezahlbare, umweltfreundliche und vernetzte Mobilität möchte“. Wenn über die Verkehrswende öffentlich gesprochen werde, „sollten wir uns nicht allein auf das Thema Elektromobilität, Ladesäulen oder das vernetzte Fahren im Auto beschränken, sondern vor allem auf den Schienenpersonen- und -güterverkehr konzentrieren“. Die angestrebte Mobilitäts- und Verkehrswende werde nur gelingen, wenn „wir massiv Güter von der Straße auf die Schiene verlagern“. Özdemir kritisierte in diesem Zusammenhang die seiner Ansicht nach viel zu langen „Planungshorizonte“ bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten der Bahn. Hier „lacht die Konkurrenz über uns“, fügte der Grünen-Politiker hinzu. Die angestrebte Verkehrswende sei nicht nur ein langwieriger Prozess, sie sei auch kostspielig. Einer aktuellen BDI-Studie zufolge koste die Einhaltung der Sektorziele im Bereich Verkehr bis 2030 „eine Viertelbillion Euro mehr“. Er könne diese Zahl weder hinterfragen noch überprüfen. Allerdings „gehört zur Ehrlichkeit auch dazu, dass es die Verkehrswende nicht zum Nulltarif geben kann“, betonte Özdemir. Bei der Investition in die Verbesserung des Klimaschutzes im Verkehr handele es sich vielmehr um Geld, „dass wir schon früher hätten bezahlen müssen, um die Infrastruktur vernünftig in Takt zu halten“.

### **Gemeinsame Lösungen für den europäischen Güterverkehr**

Auf die Dimensionen des europäischen Güterverkehrs wies **Dr. Roland Bosch**, Vorstandsvorsitzender der DB Cargo, zu Beginn seiner Ausführungen hin. Auf der Schiene würden jährlich Güter im Umfang von knapp 19 Milliarden Tonnen auf einer Gesamtstrecke von 2.400 Milliarden Tonnenkilometern befördert. Diese Leistung entspreche sechs Prozent des europäischen Bruttoinlandsproduktes. Im Rahmen des Modalsplits kämen jährlich 40.000 Loks und 880.000 Waggons, 4,2 Millionen Lkw und 15.000 Schiffe zum Einsatz. Die Schiene sei gegenüber der Straße die mit Abstand nachhaltigste Lösung im Güterverkehr. So verbrauche die Bahn sechs Mal weniger Energie, verursache neun Mal weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen, acht Mal weniger Luftverschmutzung und weise deutlich weniger Verkehrstote auf. Der europäische Güterverkehr dürfte Bosch zufolge bis 2030 um 30 Prozent anwachsen. Das bedeute allein für den Verkehrsträger Lkw weitere 570 Milliarden Tonnenkilometer. Auf die Bahn entfielen zusätzlich 135 und auf das Schiff 45 Milliarden Tonnenkilometer. Für Bosch steht fest: „Ein höherer Modalanteil der Schiene bis 2030 ist die nachhaltigere Lösung für das europäische Verkehrswachstum.“

---

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert. Täglich ersetzen Busse und Bahnen rund 20 Millionen Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw. So sorgen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen dafür, dass Deutschland nachhaltig mobil bleibt!