Eisenbahnen

Klima schützen -
Mobilität sichern

Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Die Eisenbahnen

Alle reden vom Klimaschutz. Wir auch. Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, dass bis 2050 bundesweit weitgehend klimaneutrale Energie genutzt wird. Angesichts der Tatsache, dass ein Fünftel des in Deutschland ausgestoßenen CO_2 durch den Verkehr verursacht wird, erscheint eine ebenso klimaneutrale wie schnelle Mobilität ohne die bereits heute zu 90 Prozent elektrisch fahrende Eisenbahn in Zukunft kaum möglich.

Die Eisenbahn gilt zu Recht als ein besonders effizientes und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Sie nutzt ihre Energie sehr effizient durch den geringen Rollwiderstand, den elektrischen Antrieb und den hohen Organisationsgrad auf der Schiene. Der geringe Flächenverbrauch steigert zusätzlich noch die Nachhaltigkeit. Außerdem ist sie ein sehr sicheres und verlässliches Verkehrsmittel. Als einziges flächendeckendes öffentliches Verkehrsmittel in unserem Land leistet sie einen unverzichtbaren Beitrag für die Mobilität unserer Gesellschaft.

© DB AG-Florian Jakob

Eisenbahn im BMDV

Mit der Bahnreform von 1994 wurden aus den damaligen Staatsbahnen privatrechtliche, für den Betrieb des Netzes und für den Transport von Personen und Gütern zuständige Unternehmen. Die Infrastruktur, also Gleise und Bahnhöfe, wird weiterhin überwiegend vom Bund finanziert.

Für spezielle Bereiche wie Sicherheitsüberwachung und Baugenehmigungen stehen dem BMDV nachgeordnete Behörden wie etwa das Eisenbahn-Bundesamt zur Seite.

Die Bundesregierung kümmert sich intensiv um die nachhaltige Stärkung der Eisenbahn in Deutschland und Europa. Die ersten Schritte für einen noch umweltfreundlicheren, effizienteren und moderneren Schienenverkehr wurden in die Wege geleitet. Grenzüberschreitende Schienenpersonenfernverkehre mit Hochgeschwindigkeits- und Nachtzügen gehören hier genauso dazu wie der schnellere Ausbau der Infrastruktur oder die Förderung des Schienengüterverkehrs.

Infrastruktur

Das Schienennetz des Bundes ist etwa 33.400 km lang und besitzt 5.600 Bahnhöfe. Obwohl seit 1835 Gleise in Deutschland verlegt wurden, muss das Netz weiter ausgebaut werden. Insbesondere die Hauptabfuhrstrecken und die dort liegenden großen Eisenbahnknoten sind überlastet. Durch einen gezielten Neu- oder Ausbau können mehr Züge fahren.

Neben neuen Gleisen werden auf bestehenden Strecken auch neue Oberleitungen installiert, damit bisher nur mit Diesel-Loks befahrbare Strecken in Zukunft elektrisch genutzt werden können.

Finanzierung

Der Bund ist nach dem Grundgesetz zur Finanzierung der Schienenwege seiner Eisenbahnen verpflichtet. Er kommt diesem Auftrag gewissenhaft nach und investiert gewaltige Summen in den Erhalt sowie in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes, um dessen Qualität zu sichern und Engpässe zu beseitigen. Auf Basis der zwischen dem Bund und der DB Netz AG getroffenen sogenannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) fließen so bis 2029 pro Jahr im Durchschnitt etwa 6,2 Milliarden Euro in das bestehende Netz, für neue Strecken stehen 2022 etwa 1,9 Milliarden Euro zur Verfügung. Zudem investiert der Bund in den Ausbau von Schienenwegen in Regionen, die vom Kohleausstieg betroffen sind und unterstützt so die dortige Strukturstärkung. Des Weiteren gibt der Bund in Form der sogenannten „Regionalisierungsmittel“ mehr als 9,4 Milliarden Euro zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs an die Länder.

Personenverkehr

Der Personenfernverkehr wird von den Eisenbahnen eigenwirtschaftlich, das heißt ohne staatliche Eingriffe und Subventionen, betrieben.

Ein attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gehört zu den zentralen Bausteinen einer funktionierenden öffentlichen Daseinsvorsorge. Die Verantwortung für den ÖPNV und damit auch für den Schienenpersonennahverkehr liegt bei den Bundesländern. Die Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr sind pandemiebedingt deutlich von etwa 2,7 auf etwa 1,7 Milliarden beförderte Personen zurückgegangen.

Güterverkehr

Rund 380 Unternehmen sorgen täglich dafür, dass die unterschiedlichsten Güter in großer Menge zum Nutzen der Wirtschaft und der Bürgerinnen und Bürger transportiert werden. Der Schienengüterverkehr beförderte 2021 in Deutschland 358 Millionen Tonnen 344 km weit – also 123 Milliarden Tonnenkilometer.

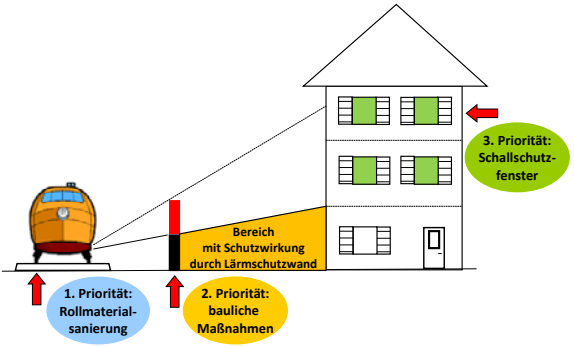
Besonders geeignet für den Transport auf der Schiene sind große Mengen beziehungsweise Einheiten, die auf langen Strecken und ohne Zwischenstopp vom Start zum Ziel unterwegs sind. Insbesondere im Warenverkehr von und zu den Häfen ist die Schiene von großer Bedeutung. Neben Containern werden auf der Schiene heute zum großen Teil Rohstoffe und Erdölprodukte transportiert.

© pattilabelle - stock.adobe.com

Die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr durch das BMDV schafft die Voraussetzungen für eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die klima- und umweltfreundliche Schiene.

Lärmschutz

Der Bund möchte die Akzeptanz der Eisenbahn bei der Bevölkerung noch weiter erhöhen. Der durch den Bahnverkehr erzeugte Lärm muss reduziert werden. Nur so kann der notwendige weitere Ausbau der Strecken gelingen. Der Lärm muss sowohl am Zug selbst verringert werden als auch dort, wo er wahrgenommen wird. Bis 2030 wollen wir 50 Prozent der von Schienenlärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner entlasten. Darüber hinaus finanziert das BMDV mit dem Lärmsanierungsprogramm unter anderem Schallschutzwände und Schallschutzfenster.



Quelle: Bundesamt für Verkehr (BAV), Schweiz, eigene Darstellung des BMDV

Digitalisierung

Auch bei der Eisenbahn schreitet die Digitalisierung stetig voran. Kernelemente der digitalen Schiene Deutschland (DSD) sind die europaweit einheitliche moderne Leit- und Sicherungstechnik ETCS und die Digitalisierung der Stellwerke. Mit dem Starterpaket DSD hat die Digitalisierung der Eisenbahnen begonnen. Nun gilt es, in Abstimmung mit allen Beteiligten in den Flächenrollout DSD einzusteigen.

Wettbewerb

Hier ist zwischen dem Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsträger und dem Wettbewerb der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Schiene zu unterscheiden.

Den Wettbewerb auf der Schiene ordnet das Eisenbahnregulierungsgesetz. Hiernach richtet sich, wer das Schienennetz zu welchen Bedingungen nutzen darf – und was es kostet. Diese Regeln sollen eine Behinderung oder Diskriminierung durch die Infrastrukturunternehmen verhindern. Wenn es trotzdem Streit gibt, steht die Bundesnetzagentur als „Schiedsrichter“ bereit. Über 340 Eisenbahnunternehmen sind auf dem deutschen Schienennetz unterwegs.

Als Verkehrsträger konkurriert die Schiene mit der Straße, der Schifffahrt und dem Luftverkehr um Marktanteile. Hier konnten die Eisenbahnen seit der Bahnreform einen deutlichen Zuwachs im Personenverkehr erzielen und sind dadurch etwas mehr gewachsen als der restliche Verkehr.

Forschung

Wer rastet, der rostet – auch bei der Eisenbahn. Deshalb investiert das BMDV in Forschung für die Schiene und damit in die Zukunft der Eisenbahn. Mit dem Bundesforschungsprogramm Schiene und dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung unterstützt das BMDV die Wissenschaft schwerpunktmäßig in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Umwelt und nachhaltige Mobilität sowie Sicherheit.

© DB Cargo/VTG AG

Deutschland-Takt

Öfter. Schneller. Überall. Das ist das zentrale Leitmotiv des Deutschlandtakts. Der Deutschlandtakt beschreibt die konkrete Angebotsvision für das Eisenbahnnetz in Deutschland: besser aufeinander abgestimmte Züge, dichtere Takte, kürzere Reise- und Transportzeiten, mehr und planbarere Kapazitäten für den Güterverkehr.

Mit dem Deutschlandtakt wird die bisherige Planungslogik umgekehrt: Statt den Fahrplan an der Infrastruktur auszurichten, wird die Infrastruktur anhand des gewünschten, branchenweit abgestimmten Zielfahrplans ausgebaut.

Barrierefreiheit

Auch Menschen mit Mobilitätseinschränkung wollen komfortabel und möglichst unkompliziert mit der Bahn reisen. Die Bundesregierung weiß sich dem Ziel der Inklusion verpflichtet und finanziert den Umbau von Bahnhöfen, damit diese weitgehend barrierefrei werden.

© vulkanismus - stock.adobe.com

Europa

Im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum sind die nationalen Grenzen im Eisenbahnverkehr überwunden. Im Schienenpersonenverkehr sorgen ein Netz europäischer Hochgeschwindigkeitsstrecken und neue Verkehrsunternehmen für bessere Verbindungen und klima- und umweltfreundliche Alternativen zur Nutzung von Auto und Flugzeug innerhalb Europas.

Die von der EU entwickelten Güterverkehrskorridore sind Grundlage effizienter und leistungsfähiger Schienengüterverkehre in ganz Europa – sechs dieser elf Korridore verlaufen durch Deutschland.

Impressum

Herausgeber
Bundesministerium für
Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stand
Juli 2022

Gestaltung / Druck
Bundesministerium für
Digitales und Verkehr
Druckvorstufe | Hausdruckerei

Bildnachweis
Titelseite: © bidaya - stock.adobe.com
Textseiten: siehe Bildunterschrift

www.bmdv.bund.de

facebook.com/bmdv
twitter.com/bmdv
youtube.com/bmdv
instagram.com/bmdv
linkedin.com/company/bmdv-bund