

## **DIE BAHNINDUSTRIE.**

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen



**Die zehn wichtigsten Gründe  
zur Förderung des Schienenverkehrs**

**D**er Schienenverkehr erlebt zu Beginn des 21. Jahrhunderts weltweit eine Renaissance. Auch in Deutschland boomt der Eisenbahnverkehr. Der Schienengüterverkehr gewinnt seit Jahren Marktanteile und noch nie sind hierzulande so viele Menschen mit der Bahn gefahren wie zurzeit. Warum wir in Deutschland besonders von diesem Trend profitieren und warum die Politik die Weichen für den Schienenverkehr verstärkt auf Expansion stellen sollte, erfahren Sie in diesem Faltblatt.

## **01 Schienenverkehr – eine Branche, in der Deutschland weltweit führend ist**

Wirtschaftsbranchen, in denen wir Weltmarktführer sind, gibt es nicht viele. Die Bahnindustrie ist eine von ihnen. Mit innovativer Hochtechnologie haben sich die Hersteller von Lokomotiven, Zügen sowie Signal- und Gleistechnik in Deutschland einen Platz an der Weltspitze erobert. Bahntechnik made in Germany – ein Gütesiegel für leistungsfähigen Schienenverkehr in Deutschland und weltweit.

## **02 Schienenverkehr – unverzichtbar für den Exportwelt- meister und das Haupttransitland**

Jeder vierte Erwerbstätige in Deutschland arbeitet für den Export. Ohne leistungsfähige Schieneninfrastruktur wäre Deutschland kein Exportweltmeister. Bereits heute werden z.B. 70 Prozent aller langlaufenden Containerverkehre vom und zum Hamburger Hafen auf der Schiene transportiert. Die Straßen allein wären mit den Transporten in Deutschland

heillos überfordert, der Infarkt wäre vorprogrammiert. Auch als Haupttransitland in der Mitte Europas profitiert Deutschland mehr denn je von einem leistungsstarken Schienen-güterverkehr. Denn die globalisierte Wirtschaft transportiert Waren über immer längere Strecken – genau hier liegt eine besondere Stärke der Güterbahnen. Rund 60 Prozent des Schienengüterverkehrs sind grenzüberschreitend – Tendenz steigend.

### **03 Schienenverkehr – reduziert die Abhängigkeit vom Öl**

Wer Erdgas und Öl importiert, ist ökonomisch abhängig und politisch erpressbar. Dies gilt umso mehr, wenn die Lieferungen aus instabilen oder diktatorisch regierten Regionen stammen. Die Abhängigkeit vom Erdöl zu verringern, ist daher ein wichtiger Beitrag zur Versorgungssicherheit. Auf den Verkehrssektor entfallen in der Europäischen Union 70 Prozent des gesamten Erdölverbrauchs. Der weitgehend elektrisch betriebene Schienenverkehr bietet schon heute die Möglichkeit, verstärkt auf regenerative und heimische Energiequellen zurückzugreifen.

### **04 Schienenverkehr – gut für den Klimaschutz**

Wegen des geringeren Rollwiderstandes der Rad/Schiene-Technik sind Eisenbahnen dreimal energieeffizienter als Gummireifen auf Asphalt. Da der Ausstoß des Klimagases Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) unmittelbar mit dem Energieverbrauch zusammenhängt, ist der Schienenverkehr ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz: Die Güterbahn stößt pro transportierter Tonne und Kilometer nur ein Viertel soviel CO<sub>2</sub> aus wie der Lkw. Personenzüge produzieren pro Reisendem und Kilometer nur halb soviel Kohlendioxid wie ein Pkw. Das

Flugzeug ist bei Inlandsflügen viermal klimaschädlicher als der Fernzug, Langstreckenflüge sind pro Personen- und Tonnenkilometer sogar noch klimaschädlicher.

## **05 Schienenverkehr – steht für sicheren Verkehr**

Sicherheit ist ein weiterer großer Gemeinwohlvorteil des Verkehrsträgers Schiene. Das Risiko, während einer Autofahrt tödlich zu verunglücken, ist pro Person und zurückgelegtem Kilometer 42-mal größer als während einer Zugfahrt. Das Verletzungsrisiko während einer Zugfahrt ist sogar 83-mal geringer. Auch im Güterverkehr ist die Schiene um ein Vielfaches sicherer als die Straße, weshalb etliche Gefahrgüter nur per Bahn und nicht per Lkw transportiert werden dürfen.

## **06 Schienenverkehr – erspart der Gesellschaft Geld**

Aufgrund seiner Umwelt- und Sicherheitsvorteile verursacht der Schienenverkehr pro Leistungskilometer nur ein Drittel (Personenverkehr) bzw. ein Viertel (Güterverkehr) der „externen Kosten“ des Straßenverkehrs. Unter „externen Kosten des Verkehrs“ versteht man diejenigen Kosten, die durch die Mobilitätsteilnehmenden verursacht, jedoch nicht von ihnen selbst getragen werden. Bezahlt werden diese Unfall- und Umweltfolgeschäden von allen Krankenkassenbeitrags- und Steuerzahlern sowie teilweise von den kommenden Generationen.

Allein in Deutschland betragen die externen Kosten des Verkehrs jährlich 80 Milliarden Euro, davon entfallen 96 Prozent (77 Mrd. Euro) auf den Straßenverkehr und nur 3 Prozent (2,5 Mrd. Euro) auf den Schienenverkehr.

## **07 Schienenverkehr – schafft Arbeitsplätze**

In Deutschland gehören die Bahnindustrie und die Schienenverkehrsunternehmen zu den größten Investoren und wichtigsten Arbeitgebern. Die zukunftssträchtige Bahnbranche, die bereits heute einen Jahresumsatz von 50 Milliarden Euro erzielt, beschäftigt 900.000 Menschen, davon alleine 500.000 direkt. Und: Die Zahl der Arbeitsplätze in der Schienenbranche wächst.

## **08 Schienenverkehr – ein wichtiger Standortfaktor**

Bei der Fußball-Weltmeisterschaft haben uns ausländische Fans um das gut funktionierende System der Öffentlichen Verkehrsmittel beneidet. 68 Prozent der Fußballfans sind mit Bus und Bahn zum Stadion gereist. Auch die Tatsache, dass Deutschland der weltweit wichtigste Messestandort ist, hängt mit der guten Anbindung der Messestandorte ans Schienennetz zusammen.

Rund 70 Prozent der deutschen Führungskräfte sehen eine Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr als wichtiges Standortkriterium für ihre Unternehmen. Dieser Standortvorteil wird in Zukunft mit jeder Energiepreiserhöhung an Bedeutung zunehmen – schließlich ist der Schienenverkehr dreimal energieeffizienter.

## **09 Schienenverkehr – ein Beitrag zu mehr Lebensqualität**

Ein Schienenanschluss bedeutet Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl. Nicht ohne Grund lässt ein S-Bahn-Anschluss die Grundstückspreise sofort nach oben schnellen. In den Städten gibt es zudem durch Schienenverkehr mehr Platz,

der Schadstoffausstoß sinkt. Bahnen stoßen nur ein Viertel soviel krebserzeugende Rußpartikel pro Personenkilometer aus wie der Autoverkehr. Bei Allergien auslösenden Stickoxiden schneiden die Bahnen ebenfalls besser ab. Kurz: Schienenverkehr ist ein Beitrag zu mehr Lebensqualität.

## **10** **Regionaler Schienenverkehr – die Lösung für Ballungsräume**

Weltweit dehnen sich die Ballungsräume aus. Auch in Deutschland und Europa wachsen Städte und Regionen zusammen. In der Fläche ist die Schiene das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig ist die Bahn das ideale Verkehrsmittel für den steigenden Bedarf der Städter nach Verkehrsleistungen: Sie spart Platz und vermeidet Staus. Deshalb setzen Metropolen wie Berlin, Shanghai oder neuerdings Los Angeles auf die Schiene, aber auch Städte wie Karlsruhe, Kassel und Bremen.

**Wer heute in Bahnen investiert, vermeidet die Verkehrsprobleme von morgen.**

Die **Allianz pro Schiene e.V.** ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Schienenbündnis haben sich 16 Non-Profit-Organisationen zusammengeschlossen: Umweltverbände, Verkehrsclubs, Fahrgastorganisationen, Bahngewerkschaften und Berufsverbände. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 2 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird die Allianz pro Schiene von 76 Unternehmen aus dem gesamten Spektrum der bahnnahen Wirtschaft.

Der **Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.** ist der Industrieverband der Bahntechnikhersteller. Er vertritt die Interessen von mehr als 110 Unternehmen, von führenden Systemhäusern bis zu spezialisierten mittelständischen Unternehmen. Die Mitglieder entwickeln und fertigen Systeme und Komponenten für Schienenfahrzeuge und deren Infrastruktur mit rund 40.000 Mitarbeitern in Deutschland. Durch ihre Technologien sorgen sie weltweit für mehr nachhaltigen Verkehr auf der Schiene.

Der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e.V.** ist der Fachverband des öffentlichen Verkehrs. Seine Mitglieder sind Unternehmen, die Schienenpersonenverkehr, Schienengüterverkehr oder Eisenbahninfrastruktur betreiben sowie Bus-, Straßen- und Stadtbahnunternehmen, Aufgabenträger und Verbundorganisationen. Im Eisenbahnsektor zählt der VDV etwa 150 Güterbahnen, 80 Unternehmen, die Schienenpersonennahverkehr betreiben, sowie 130 Infrastrukturunternehmen zu seinen Mitgliedern.



Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstraße 18 | 10117 Berlin  
T +49.30.24 62 599-0 | F +49.30.24 62 599-29  
E [info@allianz-pro-schiene.de](mailto:info@allianz-pro-schiene.de) | W [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)

## **DIE BAHNINDUSTRIE.**

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.  
Jägerstraße 65 | 10117 Berlin  
T +49.30.20 62 89-0 | F +49.30.20 62 89-50  
E [info@bahnindustrie.info](mailto:info@bahnindustrie.info) | W [www.bahnindustrie.info](http://www.bahnindustrie.info)

*Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen*



VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.  
Kamekestraße 37–39 | 50672 Köln  
T +49.221.57 979-0 | F +49.221.51 42 72  
E [info@vdv.de](mailto:info@vdv.de) | W [www.vdv.de](http://www.vdv.de)