

STARKE SIGNALE IM UMWELTSCHUTZ: DIE EISENBAHN FÜHRT ZUM KLIMAZIEL

POLITISCHER RÜCKENWIND FÜR DIE UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄT AUF DER SCHIENE

Die Aves One AG investiert seit 2015 in den Schienengüterverkehr und zählt inzwischen zu einem der führenden privaten Güterwagen-Bestandshaltern in Europa. Private Investoren und Vermieter gewannen im liberalisierten europäischen Eisenbahnmarkt in den vergangenen Jahren enorm an Bedeutung. Der Anteil, den sie am gesamten Schienengüterverkehr haben, wächst kontinuierlich. Das ist nicht nur ein rentables Geschäft, sondern auch wegen der hervorragenden Zukunftsperspektiven ein attraktives Betätigungsumfeld. Denn Investitionen in die Schiene genießen so viel politischen Rückenwind wie noch nie. Nicht zuletzt deshalb ist die Aves One AG in einem äußerst dynamischen Markt tätig.

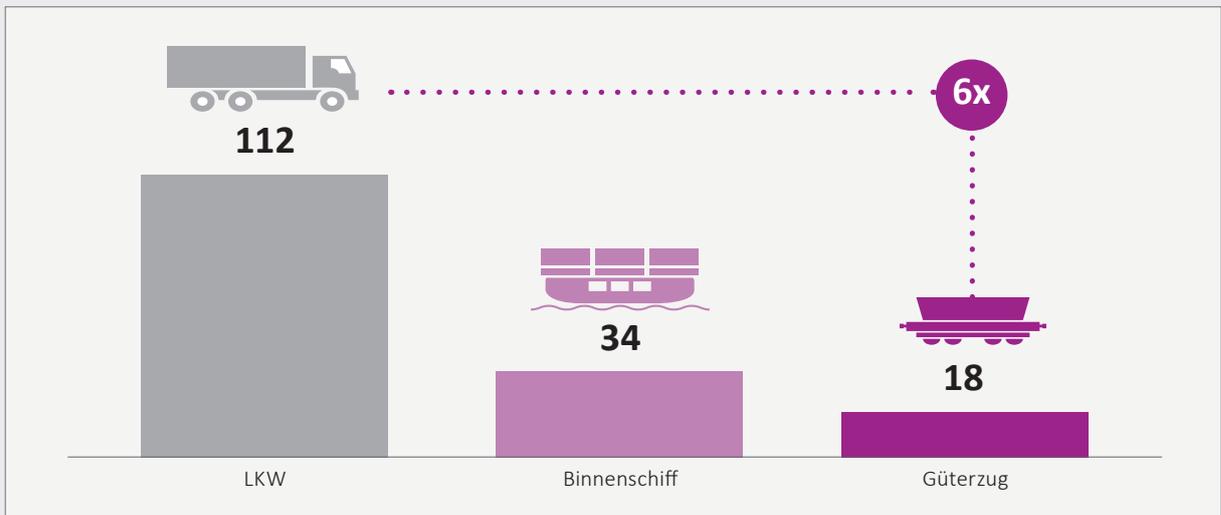
Die Reduktion von Feinstaub-, Stickoxid- und CO₂-Emissionen ist ein Hauptaspekt im Umweltschutz und zugleich ein wesentlicher Wachstumstreiber für den Schienenverkehr. Die Bundesregierung plant eine Verdoppelung der Transporte auf der Schiene bis 2030 und damit einen kräftigen Ausbau des Schienengüterverkehrs in Deutschland. Das Verkehrsministerium hält im gesamten Güterverkehr einen Transportanteil der Schiene von 25 bis 30 % bis 2030 für umsetzbar und gibt damit ein ehrgeiziges Ziel vor.

Mit einem Anteil von rund 18 % am Treibhausgasausstoß ist der Verkehr weiterhin der drittgrößte Verursacher von Emissionen in Deutschland. Im Jahr 2018 wurden hier allein im Verkehrsbereich 163 Millionen Tonnen Emissionen freigesetzt. Wenn es nach dem Klimaschutzplan der Bundesregierung geht, muss der Verkehrssektor in Deutschland in den kommenden Jahren den Kohlenstoffdioxid (CO₂)-Ausstoß um rund 70 Millionen Tonnen reduzieren. Dieses Vorhaben stärkt die Eisenbahn im Güterverkehr, die im Vergleich zum LKW um sechs Mal weniger Treibhausgas-Emissionen verursacht.¹



Treibhausgas-Emissionen im Güterverkehr

In Gramm pro Tonnenkilometer, 2018



Energieverbrauch: Die Bahnen fahren am effizientesten

Nicht nur im Personenverkehr, auch im Güterverkehr schneiden die Bahnen besser ab: LKW produzieren in Deutschland für dieselbe Verkehrsleistung sechs Mal so viele umweltschädliche Treibhausgas-Emissionen.

Quelle: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/treibhausgas-emissionen/>

Mit politischem Engagement in die Zukunft der Bahn investieren

Für den Ausbau des Schienengüterverkehrs sind europaweit Investitionen in Milliardenhöhe notwendig. In Deutschland wurden die Ausgaben in den vergangenen Jahren erhöht. Zu den getroffenen Maßnahmen zählen unter anderem:

Die deutsche Bundesregierung plant unter anderem im Rahmen des „**Klimaschutzprogramms 2030**“ ab dem Jahr 2020 die bereits vorgesehenen Investitionen in den Schienenverkehr zu erhöhen. Zu den im Jahr 2019 veranschlagten Maßnahmen im Umfang von mehr als 80 Milliarden Euro² kommen durch das Covid-19-Konjunkturpaket weitere Unterstützungen ins Spiel. Zwischen 2020 und 2030 investiert der Bund jährlich eine Milliarde Euro „zur Stärkung der Schiene“. Diese Geldmittel fließen ausschließlich in Infrastrukturmaßnahmen. Diese gliedern sich in vier Kategorien: „Robustes Netz“, „Digitale Schiene“, „Attraktive Bahnhöfe“ und „Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen“. Diese Maßnahmen sollen wiederum der Verlagerung des Güterverkehrs auf den Schienenweg bewirken.³ Ende Mai 2020 kündigte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer „gezielte und schnell wirkende Konjunkturimpulse“ in Form von Investitionen über insgesamt 2,6 Milliarden Euro an. Davon sind 800 Millionen Euro explizit für die Förderung des Schienengüterverkehrs vorgesehen.⁴

Anfang Juni 2020 einigte sich die Bundesregierung auf ein **Konjunkturpaket**, in dem es heißt: „Eine leistungsfähige Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur ist Voraussetzung für einen raschen Aufschwung und neues Wachstum in praktisch allen Wirtschaftsbereichen.“ Deshalb will die Bundesregierung der Deutschen Bahn weiteres Eigenkapital in Höhe von fünf Milliarden Euro zur Verfügung stellen. Das Kapital soll in die Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes und des Bahnsystems investiert werden. So gesehen kommt die staatliche Unterstützung nicht nur der Deutschen Bahn, sondern allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute.

Der „**Masterplan Schienengüterverkehr**“ aus dem Jahr 2017 hat zum Ziel, den Marktanteil der Schiene am Güterverkehr zu steigern und damit die Wettbewerbs- und Logistkfähigkeit des Schienengüterverkehrs dauerhaft und nachweislich zu verbessern.⁵ Dabei wurden fünf Sofortmaßnahmen⁶ festgelegt:

- Reduktion der Trassenpreise für den SGV durch zusätzliche Bundesmittel
- Ausbau von wichtigen Güterverkehrsstrecken für 740 Meter lange Güterzüge
- Förderung von Modernisierung und Innovation durch Investitionen in Forschung und Entwicklung
- Aufbau der Digitalisierung im SGV

- Start für das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“

Erste Maßnahmen wurden bereits in die Wege geleitet. Der „**Runde Tisch Schienengüterverkehr**“ überwacht die Einhaltung und den Fortschritt der Umsetzung.⁷

Mit der starken Ansage „Wir wollen mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene bringen“ startete das Bundesverkehrsministerium im Mai 2020 das schon vor längerer Zeit angekündigte Förderprogramm „**Zukunft Schienengüterverkehr**“. Damit werden Betriebserprobungen und Markteinführungen innovativer Zukunftstechnologien finanziell unterstützt. Bis Ende 2024 stellt die Bundesregierung jährlich 30 Millionen Euro für wegweisende Projekte zur Verfügung.

Europäische Länder und die Europäische Union legen ebenfalls an Tempo zu

Auch auf **europäischer Ebene** wird viel für den Ausbau der Schiene unternommen. Die Europäische Union investierte im Zeitraum 2014 bis 2020 rund 35 Milliarden Euro in die trans-europäischen Verkehrsnetze. Der Gesamtinvestitionsbedarf wird auf insgesamt 500 Milliarden Euro geschätzt.⁸ Im Dezember 2019 stellte die Europäische Kommission den „**European Green Deal**“ vor. Die EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen verfolgt das Ziel, dass bis 2050 in Europa keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden. „Die EU wird 2050 klimaneutral“, heißt es dazu. Dieses ambitionierte Vorhaben resultiert einerseits aus einem verstärkten Umweltbewusstsein und andererseits aus einer Erhöhung des politischen Drucks und der Wissenschaft.

Ein Teil der Maßnahmen, die zur Erreichung des Ziels notwendig sind, betrifft den privaten und öffentlichen Verkehr, der „umweltfreundlicher, kostengünstiger und gesünder“ werden soll. Das Jahr 2021 ist das „**Europäische Jahr der Schiene**“ und ein starkes Signal der EU-Kommission: Bahn-

fahren muss in ihren Augen attraktiver werden und den Eisenbahn-Anteil am Gesamtgüterverkehr gilt es auszubauen, um zu den Zielen des europäischen „Grünen Deals“ zu gelangen.⁹ „Um Klimaneutralität zu erreichen, müssen die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden“, lautet die Devise. Daher müsse ein „wesentlicher Teil des Anteils von 75 % des Güterbinnenverkehrs, der derzeit auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen verlagert“ werden. Dies erfordere Maßnahmen zur besseren Verwaltung und zur Erhöhung der Kapazität des Schienenverkehrs und der Binnenwasserstraßen, die die EU-Kommission nach eigenen Angaben bis 2021 vorschlagen will.¹⁰

In den einzelnen europäischen Ländern ist die Politik auch nicht untätig. In **Frankreich** sollen im Zeitraum von 2017 bis 2026 rund 27,9 Milliarden Euro für die Erneuerung des Bahnnetzes investiert werden.¹¹ In **Österreich** läuft ein Vertrag zwischen dem Verkehrsministerium und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. In der Rahmenplanperiode 2016 bis 2021 sind Investitionen in der Höhe von rund 14,5 Milliarden Euro vorgesehen.¹² Außerdem gibt es das Förderprogramm „Schienengüterverkehr 2018-2022“, in dessen Rahmen Projekte mit nicht rückzahlbaren Zuschüssen unterstützt werden.¹³

Die Regierung in der **Schweiz** verfolgt das „**Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP**“. Im ersten Ausbauschnitt 2025 sollen 6,4 Milliarden Franken investiert werden. Für den zweiten Ausbauschnitt bis 2035 sind Investitionen von rund 13 Milliarden Franken vorgesehen.¹⁴ Vor allem der Schienengüterverkehr soll insbesondere von drei Maßnahmen profitieren. Hier geht es erstens um die Reduktion der Einschränkungen in der Hauptverkehrszeit im Personenverkehr, zweitens um die Erhöhung der Transportgeschwindigkeit und drittens um den Kapazitätsausbau einzelner Abschnitte.¹⁵



Da liegt weniger CO₂ in der Luft: Umweltvorteile des Schienenverkehrs

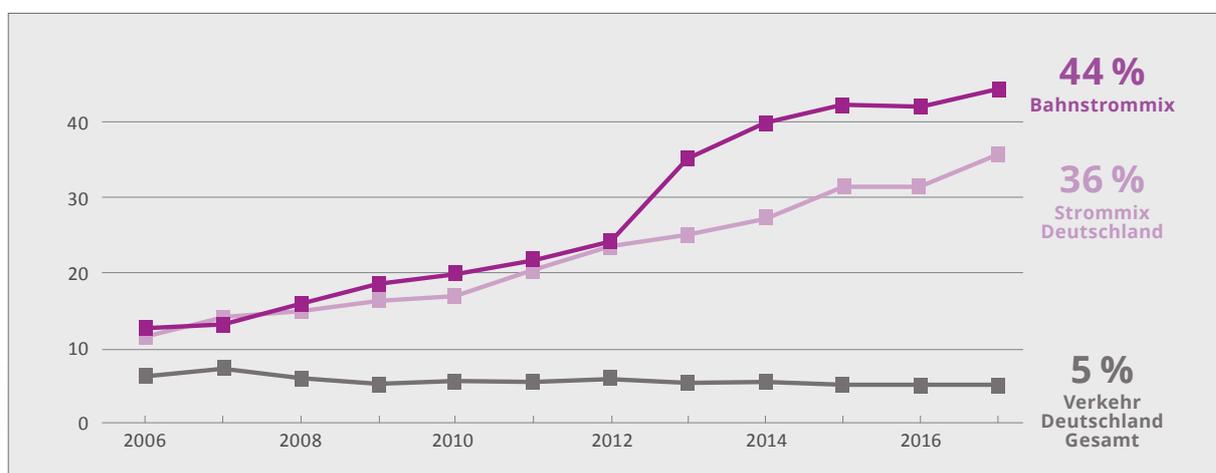
Kein anderes Verkehrsmittel ist so klimafreundlich und elektromobil unterwegs wie die Bahn. Damit leistet sie schon heute einen bedeutenden Beitrag zur geforderten CO₂-Reduktion und zur Erreichung der gesetzten Klimaziele. Im Vergleich eines Tonnenkilometers Verkehrsleistung verursacht der LKW rund 100 Gramm CO₂-Ausstoß, die Bahn hingegen nur 19 Gramm.

Im deutschen Schienengüterverkehr werden heute bereits 92 % der Güterverkehrsleistung mit Elektromobilität er-

bracht – im gesamten DACH-Raum und in Frankreich fahren insgesamt bereits mehr als 90 % der Güterzüge strombetrieben. Im Vergleich zum Diesel-LKW ist der Schienenverkehr sechs Mal effizienter. Mit einer ausgedehnten Elektrifizierung, der Erweiterung der Netzlänge von derzeit rund 60 % und neuen Konzepten wie Hybrid- oder Brennstoffzellenantrieben könnte der Diesel mittelfristig auf der Schiene zum Auslaufmodell geraten. Die Deutsche Bahn erklärte kürzlich, den Bahnstrom „statt wie bisher geplant ab 2050 bereits ab 2038 zu 100 % auf Ökostrom“ umzustellen. Im Fernverkehr ist die Deutsche Bahn seit 2018 zu 100 % mit Ökostrom unterwegs.¹⁶

Bahnen beim Ökostrom vorneweg

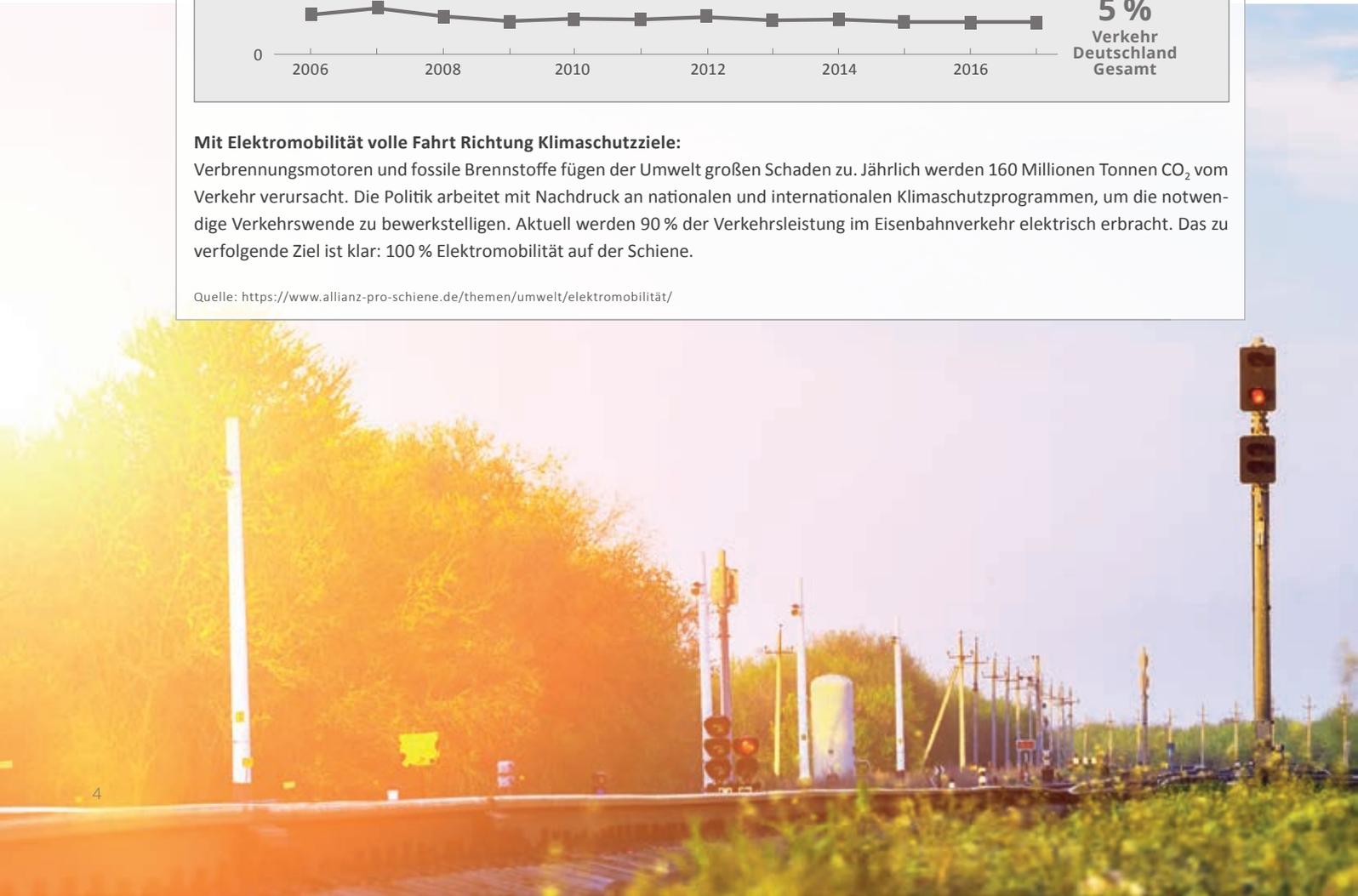
Anteil erneuerbarer Energien in Prozent in Deutschland, 2017



Mit Elektromobilität volle Fahrt Richtung Klimaschutzziele:

Verbrennungsmotoren und fossile Brennstoffe fügen der Umwelt großen Schaden zu. Jährlich werden 160 Millionen Tonnen CO₂ vom Verkehr verursacht. Die Politik arbeitet mit Nachdruck an nationalen und internationalen Klimaschutzprogrammen, um die notwendige Verkehrswende zu bewerkstelligen. Aktuell werden 90 % der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr elektrisch erbracht. Das zu verfolgende Ziel ist klar: 100 % Elektromobilität auf der Schiene.

Quelle: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/elektromobilität/>



Die Schiene lässt aufhorchen: Maßnahmenplan zur Lärmreduktion ist umgesetzt

Die zentrale Vorgabe zur Halbierung des Schienenverkehrslärms kann nur dann erreicht werden, wenn sowohl die Umrüstung der Bestands Güterwagen zügig erfolgt als auch die Errichtung des stationären Lärmschutzes im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes an bestehenden Schienenwegen der Bundesbahnen weiter vorangetrieben wird. Die bis Ende 2017 erteilten Bescheide decken bereits die Umrüstung von mehr als 167.000 Güterwagen ab. Damit leistet der Bund einen wesentlichen Beitrag, um eine Lärmentlastung im Schienenverkehr zu erreichen.

Auf dem Schienenweg aus der Covid-19-Pandemie: Die Krise ist eine Chance

Die Covid-19-Pandemie hat weltweit zu Stillständen in der Wirtschaft, im öffentlichen und privaten Leben geführt. Die Regierungen haben die im März 2020 ergriffenen Lockdown-Maßnahmen ab Mai 2020 schrittweise aufgehoben bzw. teilweise zurückgenommen. Obwohl es noch Beschränkungen gibt, können die Wirtschaft und die Verwaltung wieder hochfahren. Die EU-Kommission will einen 750 Milliarden Euro großen Wiederaufbaufonds auf den Weg bringen, mit dem die Rezession aktiv bekämpft wird. Außer-

dem fordert die Regierung der EU ein Budget für die Jahre 2021 bis 2027 in Höhe von 1,1 Billionen Euro. Die EU-Kommission hat angekündigt, die europäischen Konjunkturprogramme mit dem „European Green Deal“ zu verknüpfen, da der Klimaschutz trotz der Covid-19-Pandemie weiterhin eine gewichtige Rolle spielt.

Der Lockdown hat eindrucksvoll gezeigt, wie wichtig der Schienengüterverkehr für den wirtschaftlichen Kreislauf ist. Es werden Güter zur Grundversorgung und des täglichen Bedarfs – wie etwa Medikamente, Schutzausrüstung und Lebensmittel – aber auch Rohstoffe und Halbfertigstoffe für die produzierende Industrie transportiert. Zwischen Italien und Deutschland machen die Gütertransporte jährlich 60 Millionen Tonnen aus. Während des Shutdowns erlangte der wöchentliche „Pasta-Express“ Berühmtheit, der für Nudelnachschub in den Supermarktregalen sorgt. Um eine große Menge an Gütern zu bewegen, braucht es im Schienenverkehr maximal zwei Personen für 40 LKW-Sattelaufleger. Ein Umschlagterminal, das täglich 20 Zugpaare abfertigt, setzt insgesamt 60 Bahnmitarbeiter ein. Im Straßenverkehr bräuchte man für dieselbe Transportkapazität 800 LKW-Fahrer.¹⁷

Im Vergleich zu anderen Segmenten konnte der Einzelwagenverkehr mit seinen individuellen Lösungen und schnell-



len Verbindungen gerade in den vergangenen Monaten punkten. Es ist das erklärte Ziel der Politik, mit einem umfangreichen Maßnahmen- und Investitionspaket eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die klimaschonende Schiene zu erwirken. Die Bundesregierung erwartet mit der Stärkung und dem Ausbau des Einzelwagenverkehrs das Erschließen neuer Branchen. Die Förderung des Einzelwagenverkehrs erfolgt einerseits durch die bereits 2018 beschlossene Halbierung der Trassenpreise (das sind 350 Millionen Euro pro Jahr) und andererseits durch eine Investition von „40 Millionen Euro pro Jahr im Entwurf des Ergänzungshaushalts der Bundesregierung zum Klimapakete.“¹⁸

Perspektiven und Ausblick

Das Umweltbundesamt rechnet in einer aktuellen Studie damit, dass die Güterverkehrsleistung von 2010 bis 2050 um fast 61 % und damit auf 975 Milliarden Tonnenkilometer zunehmen wird. Im Unterschied zu den Gutachtern des Verkehrsministeriums geht das Umweltbundesamt dabei vor allem im Güterverkehr von einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene aus. Deshalb könnte der Marktanteil des Schienengüterverkehrs von heute rund 18 % auf 23 % im Jahr 2030 und 31 % im Jahr 2050 steigen.¹⁹

Im Schienengüterverkehr steckt großes Potenzial, das sich einerseits aus verbesserter Ressourcennutzung bzw. aus deren Ausbau und andererseits im Bereich der Internationalisierung des Geschäftsbereiches ergibt. Der transnatio-



nale Verkehr sowie das Auslandsgeschäft sind für Eisenbahnunternehmen im DACH-Raum²⁰ und in Frankreich wichtige Stellschrauben für die Zukunft. An einigen Grenzübergängen ist die Schiene im Vergleich zum LKW bereits stark vertreten.²¹ Allerdings gibt es eine Reihe von Übergängen, bei denen die Schiene noch deutlich hinter dem LKW-Verkehr zurückbleibt.²²

Um die Potenziale ausschöpfen zu können, müssen Kapazitätsengpässe beseitigt und die Infrastruktur ausgebaut werden. Dabei wirken sich die Maßnahmen für den Personenverkehr auch positiv auf den Güterverkehr aus. Experten fordern, dass die Schiene flächendeckend fit für die neuen 740 Meter langen Güterzüge gemacht wird, und außerdem den Ausbau der Großknoten und Engpasskorridore.²² Damit die Schiene am Gesamtgüterverkehr in

Deutschland im Jahr 2035 einen Anteil von 35 % erreichen kann, muss es laut der Studie „Mehr Güter auf der Schiene“ eine „Priorisierung von Maßnahmen“ und einen „Mix von großen und kleinen Maßnahmen“ geben. Die Gutachter der Beratungsgesellschaft KCW haben 118 Einzelmaßnahmen empfohlen, für deren Umsetzung Investitionen in Höhe von 7,26 Milliarden Euro notwendig sind. Dabei seien Maßnahmen im Wert von 3,18 Milliarden Euro bereits im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgesehen. Demzufolge müssten zusätzlich 4,1 Milliarden Euro investiert werden, wobei notwendige Ausgaben für den politisch ebenfalls gewollten Lärmschutz hierin nicht enthalten sind. Die KCW-Gutachter betonen jedoch auch, dass zur Steigerung des Schienengüterverkehrs im grenzüberschreitenden Verkehr auch in den Nachbarländern entsprechende Initiativen notwendig seien.

Quellenangaben

¹ <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/treibhausgas-emissionen/>, abgerufen am 1. Juni 2020.

² <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Marodes-Schienennetz-bekommt-Geldspritze-article21031981.html>.

³ Drucksache 19/18842: Antwort der Bundesregierung „Konkrete Mittelverwendung der Eigenkapitalerhöhung und des Zuschusses für Infrastrukturmaßnahmen bei der Deutschen Bahn AG, 24.04.2020.

⁴ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/scheuer-will-milliarden-fuer-bahn-und-den-digitalausbau-16793317.html>.

⁵ Drucksache 19/17387: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Wirtschaftliche Herausforderungen im Bereich des Schienengüterverkehrs bei der Deutschen Bahn AG“, 25.02.2020.

⁶ BMVI: Masterplan Schienengüterverkehr, S. 39ff.

⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, 3. Aktualisierung, September 2017, S. 7.

⁸ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze.html>.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/FS_20_363.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640&from=EN>.

¹¹ https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=frankreich-investiert-in-die-erneuerung-der-bahnnetze,did=1940836.html?channel=premium_channel_gtai_1.

¹² https://www.bmviit.gv.at/verkehr/eisenbahn/finanzierungsvertrag_oebb.html.

¹³ <https://www.bmviit.gv.at/verkehr/eisenbahn/foerderung/sgv2018/index.html>.

¹⁴ <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/investitionen.html>.

¹⁵ SBB Cargo: <https://blog.sbbcargo.com/35640/mehr-tempo-fuer-gueter/>, abgerufen am 27.03.2020.

¹⁶ <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/elektromobilitaet/>, 26.05.2020.

¹⁷ https://www.dvz.de/login.html?redirect_url=/rubriken/land/detail/news/coronakrise-politik-soll-angebot-auf-der-schiene-absichern.html, abgerufen am 26.05.2020.

¹⁸ <https://www.eurotransport.de/artikel/trotz-corona-krise-db-cargo-will-einzelwagenverkehr-ausbauen-11160952.html>, abgerufen am 26.05.2020.

¹⁹ Verband der Güterwagenhalter: Zugkraft für den Verkehrssektor, Wettbewerbsreport 2017/2018, S. 6.

²⁰ DACH-Raum: Region Deutschland, Österreich und Schweiz.

²¹ Beispiele dafür sind Basel (160 Güterzüge) und Passau (120 Güterzüge).

KCW GmbH (Berlin): Güter auf die Schiene. Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr, 06.05.2019, S.29, unter: https://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/news/2019/2019_05_06_bericht_klima_plus_programm_fuer_mehr_gueter_auf_der_schiene.pdf.

²² Beispiele dafür sind Venlo, Görlitz/Horka und Waidhaus bzw. Furth im Wald.

KCW GmbH (Berlin): Güter auf die Schiene. Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr, 06.05.2019, S.29, unter: https://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/news/2019/2019_05_06_bericht_klima_plus_programm_fuer_mehr_gueter_auf_der_schiene.pdf.

Weiterhin:

. Allianz pro Schiene, Umwelt/Daten und Fakten: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/treibhausgas-emissionen/>

. Deutsche Bahn konzentriert sich voll und ganz auf eine starke Schiene: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-konzentriert-sich-voll-und-ganz-auf-eine-starke-Schiene-4196884

Mit dem klimafreundlichen und elektromobilen Transportmittel Nummer 1 Richtung Zukunft

9 GUTE GRÜNDE FÜR EIN STARKES ENGAGEMENT IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Auch in Zukunft auf die Bahn zählen: Die Europäische Kommission hat zur weiteren Stärkung des umweltverträglichen, sicheren Verkehrsträgers im Rahmen des „European Green Deal“ das Jahr 2021 zum „Europäischen Jahr der Schiene“ ernannt.

Innovationskraft voraus: Investitionsabsichten zum Ausbau und zur Modernisierung sowie zur Digitalisierung des Schienengüterverkehrs.

Von der Straße auf die Schiene: Verlagerung der Verkehrsleistung zugunsten des Schienengüterverkehrs, um die strapazierte Straße vom LKW-Verkehr zu entlasten.

Nachhaltige Weiterentwicklung: Weitere Stärkung der E-Mobilität im energieeffizienten Schienengüterverkehr durch den hohen Einsatz erneuerbarer Energien.

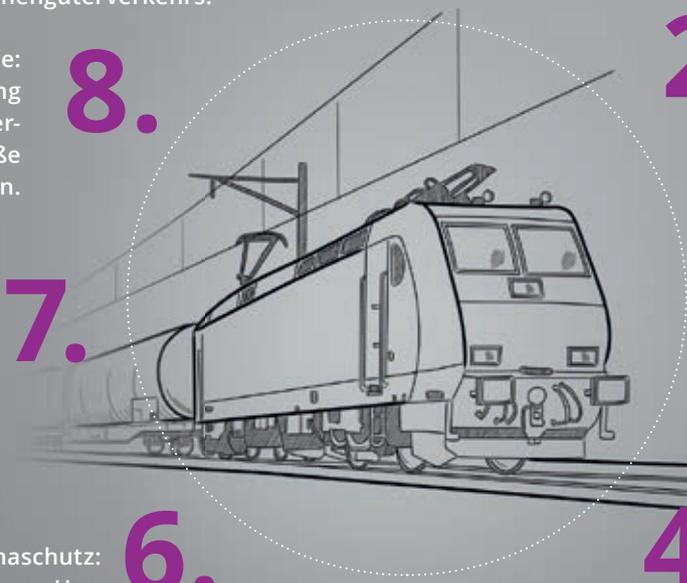
Grünes Licht für Klimaschutz: Bekenntnis der Politik zum Umweltschutz, Umsetzung der Klimaschutzziele bedeutet Reduktion von Emissionen (CO₂, Feinstaub, Stickstoff) und Lärm.

Ausbau der Schienenwege: Infrastrukturausbau zur Kapazitätsbeschaffung und großes Potenzial zur Verbesserung der Ressourcennutzung.

Die Eisenbahn gewinnt an Größe: Konstantes Wachstum bei weiterem vorhandenem Wachstumspotenzial – zum Beispiel beim Einzelwagenverkehr und im Kombinierten Verkehr.

Technische Verjüngungskur: Die konsequente Verfolgung von Klimaschutzziele braucht auch eine moderne, energieeffiziente Fahrzeugtechnik bzw. eine junge Fahrzeugflotte, um einen überalterten Güterwagenbestand abzulösen.

Wirtschaftsmotor läuft auf Schiene: Internationale Dynamik und Steigerung des Wettbewerbs durch Öffnung des europäischen Eisenbahnmarktes und durch stark wachsende Transporte von und nach China („Neue Seidenstraße“).



STAND: 07. JUNI 2020

AVES ONE AG

IMPRESSUM/DISCLAIMER:

Diese Veröffentlichung ist eine Unternehmensinformation der Aves One AG.
Redaktion: Aves One AG, Große Elbstraße 61, 22767 Hamburg.

Weitere Publikationen und die Unternehmenspräsentation der Aves One AG sind auf der Internetseite www.avesone.com abrufbar.

Große Elbstraße 61 • 22767 Hamburg
Fon 040 / 696 528 - 350
Fax 040 / 696 528 - 359
info@avesone.com • www.avesone.com

Diese Veröffentlichung dient ausschließlich Informationszwecken. Die Unternehmensinformation ist nicht geeignet, als Grundlage einer konkreten Anlageentscheidung zu dienen. Durch die Überlassung der Unternehmensinformation wird weder eine vertragliche Bindung noch eine sonstige Haftung gegenüber dem Empfänger oder Dritten begründet. Bei der Erstellung dieser Unternehmensinformation ist die größtmögliche Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten. Bei Prozentangaben und Zahlen in dieser Unternehmensinformation können Rundungsdifferenzen auftreten.