

AUF DEM ABSTELLGLEIS

Wie europäische Staaten den klimafreundlichen Schienenverkehr systematisch vernachlässigten

September 2023



GREENPEACE

Auf dem Abstellgleis

Wie europäische Staaten den klimafreundlichen Schienenverkehr systematisch vernachlässigten

Zusammenfassung der Studie „Development of Transport Infrastructure in Europe: Exploring the shrinking and expansion of railways, motorways and airports“ des Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und T3 Transportation Think Tank

September 2023

Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace arbeitet international und kämpft mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen. Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Mehr als 620.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

Impressum

Greenpeace e.V. Hongkong Straße 10, 20457 Hamburg, T 040 30618-0 **Pressestelle** T 040 30618-340, presse@greenpeace.de, greenpeace.de **Politische Vertretung Berlin** Marienstraße 19–20, 10117 Berlin, T 030 308899-0
V.i.S.d.P: Lena Donat **Titelfoto** Anne Barth/Greenpeace **Stand** 9/2023

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2
Überblick	4
Datenerhebung	4
Ergebnisse für Europa	5
Länderdaten	6
Ergebnisse für Deutschland	9
Forderungen	10

Zusammenfassung

- 27 EU-Länder, sowie Norwegen, die Schweiz und Großbritannien haben ihr Schienennetz systematisch unterfinanziert: Zwischen 1995 und 2018 gaben sie 1,5 Billionen Euro für den Ausbau ihres Straßennetzes aus, aber nur 930 Milliarden Euro für die Schieneninfrastruktur.
 - Seit 1995 ist die Länge der Autobahnen in den 30 Ländern um 60 Prozent gestiegen, die Länge des Schienennetzes hingegen um 6,5 Prozent zurückgegangen.
 - Deutschland hat doppelt so viel Geld (110 Prozent) für die Straßeninfrastruktur im Vergleich zur Schiene ausgegeben. Zudem hat Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten mehr Streckenkilometer für Bahnreisende als andere europäische Länder stillgelegt.
 - Nur Belgien, Österreich und Großbritannien haben mehr in ihr Schienennetz als in die Straßeninfrastruktur investiert.
 - Greenpeace fordert von der Bundesregierung, den Aus- und Neubau von Autobahnen zu beenden und stattdessen den massiven Investitionsrückstau bei der Bahn zu beheben.
-

Überblick

Im Auftrag von Greenpeace untersuchten das Wuppertal Institut und der T3 Transportation Think Tank wie sich die Verkehrsinfrastruktur (Eisenbahnen, Straßen, Flughäfen) in Europa (die EU27-Länder, Großbritannien, Norwegen und die Schweiz) seit 1995 verändert hat. Die [Untersuchung](#) zeigt, dass das europäische Schienennetz in den letzten drei Jahrzehnten systematisch unterfinanziert und sogar zurückgebaut wurde, während fossile Verkehrsinfrastruktur wie Autobahnen und Flughäfen massiv ausgebaut wurden. Das führte zu einer erhöhten Nachfrage nach motorisiertem Individualverkehr, der einen großen Teil der europäischen Verkehrsemissionen verursacht.

Der Verkehr ist der einzige Sektor in der EU, der bisher nicht zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beigetragen hat. Zwischen 1995 und 2019 stiegen die Treibhausgasemissionen um 15 Prozent, was vor allem auf den Straßenverkehr zurückzuführen ist. Eine Zugfahrt verursacht pro Person in Europa durchschnittlich 77 Prozent weniger Treibhausgasemissionen als eine gleich lange Autofahrt. Es ist entscheidend, dass ein dichtes und gut ausgebautes Schienennetz verfügbar ist, um den öffentlichen Verkehr für Menschen attraktiv zu machen.

Datenerhebung

Die Forscher:innen untersuchten Daten zur Finanzierung (öffentlich und teilweise privat) von Straßen (alle Straßen, einschließlich städtischer Straßen in einigen Ländern), Eisenbahnlinien (konventionelle, Hochgeschwindigkeits- und in einigen Ländern städtische U-Bahnen/Straßenbahnen) und Flughäfen (mit einem Aufkommen von über 150.000 Passagieren/Jahr), und die Erweiterung/Schließung von Autobahnen (Straßen mit mindestens zwei Fahrspuren in jeder Richtung), Eisenbahnstrecken (konventionelle und Hochgeschwindigkeitsstrecken) und Flughäfen (mit einem Aufkommen von mehr als 150.000 Passagieren/Jahr) in den EU27-Ländern, Großbritannien, Norwegen und der Schweiz seit 1995, dem ersten Jahr, für das Daten für alle analysierten Länder verfügbar sind. Bei der Analyse wird der Zeitraum vor 1995 nicht berücksichtigt.

Die Daten stammen hauptsächlich aus öffentlichen Quellen, darunter Eurostat, ITF-OECD, Weltbank und das Statistical Pocketbook der Europäischen Kommission, sowie von Eisenbahnunternehmen. Der Bericht berücksichtigt die neuesten verfügbaren Daten, die einen europäischen Vergleich ermöglichen. Aktuelle Daten zu den Investitionen (in Euro) in die Verkehrsinfrastruktur sind für alle europäischen Länder bis einschließlich 2018 verfügbar, für zwei Drittel der Länder bis 2021. Daten über den Ausbau und die Stilllegung von Verkehrsinfrastrukturen sind für die meisten Länder bis 2022 oder in einigen Fällen sogar bis 2023 verfügbar.

- Die EU-27, Norwegen, die Schweiz und das Vereinigte Königreich gaben zwischen 1995 und 2018 1,5 Billionen Euro für den Ausbau ihres Straßennetzes aus, aber nur 930 Milliarden Euro für die Schieneninfrastruktur. So lagen die Ausgaben für den Straßenausbau durchschnittlich um 66 Prozent höher als für das Schienennetz.
- Zwischen 2018 und 2021 reduzierte sich das europäische Missverhältnis von Investitionen in Straße oder Schiene von durchschnittlich 66 Prozent auf 34 Prozent. Trotz der zusätzlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur wurden in vielen Ländern zahlreiche Bahnstrecken und Bahnhöfe geschlossen.
- Insgesamt investierten zwischen 1995 und 2018 nur drei Länder mehr Geld in die Schienen- als in die Straßeninfrastruktur: Europaweiter Spitzenreiter im Schienenausbau ist Belgien (+210 Prozent höhere Investitionen ins Schienennetz als in den Straßenausbau). Österreich belegt den zweiten Platz (+162 Prozent), gefolgt von Großbritannien (+19 Prozent).
- Seit 1995 ist die Länge der Autobahnen und Schnellstraßen in den 30 untersuchten europäischen Ländern um 60 Prozent gestiegen, von 51.494 Kilometer auf 82.493 Kilometer. Am höchsten waren die Wachstumsraten in Irland, Rumänien und Polen. Am geringsten waren die Zuwachsraten in Litauen, Lettland und Belgien. In 15 der 30 untersuchten Länder hat sich die Länge der Schnellstraßen mehr als verdoppelt, darunter Spanien, Norwegen und Griechenland.
- Der Ausbau der Straßeninfrastruktur hat in Europa eine zusätzliche Nachfrage nach motorisiertem Individualverkehr geschaffen. Zwischen 1995 und 2019 (kurz vor der COVID-Pandemie) wuchs die Nachfrage um 29 Prozent. Auch der Schienenverkehr nahm zu, was auf den Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken zurückzuführen ist.
- Die Länge des gesamten europäischen Eisenbahnnetzes ist zwischen 1995 und 2020 um 6,5 Prozent (15.650 Kilometer) zurückgegangen, in einigen Ländern wie Frankreich oder Österreich sogar um mehr als zehn Prozent.
- Seit 1995 wurden mindestens 13.717 Kilometer regionale Eisenbahnstrecken für den Personenverkehr in Europa vorübergehend oder endgültig stillgelegt. Mehr als die Hälfte davon, schätzungsweise 7.300 Kilometer, könnten relativ leicht wieder in Betrieb genommen werden, da sie noch für den Güterverkehr oder touristische Zwecke genutzt werden.
- Insgesamt wurden seit 1995 mindestens 2.582 Bahnhöfe in Europa (vorübergehend oder endgültig) geschlossen. Diese Schließungen haben ländliche Gemeinden unverhältnismäßig stark betroffen und sie oft vom Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln abgeschnitten.
- Für jeden Kilometer, der zwischen 1995 und 2020 aus dem europäischen Schienennetz gestrichen wurde, wurden zwei Kilometer neue Autobahnen gebaut.
- Seit 1995 wurden in Europa zwölf neue zivile Flughäfen eröffnet (darunter z. B. der BER Berlin, der Malaga Airport und der Athens International Airport), jeder mit einem Aufkommen von mindestens 150.000 Passagieren pro Jahr. Darüber hinaus wurden zehn neue Start- und Landebahnen in Betrieb genommen.
- Insgesamt haben die 30 untersuchten Länder von 1995 bis 2018 rund 130 Milliarden Euro für die Flughafeninfrastruktur ausgegeben. Die Gesamtausgaben für neue Straßen und Flughafeninfrastruktur waren in diesem Zeitraum rund 80 Prozent höher als die Investitionen in den Schienenverkehr.

Rangfolge der Länder nach Pro-Kopf-Investitionen in den Schienenverkehr¹

Land	Investitionen pro Einwohner:in
Switzerland	€6,798.67
Luxembourg	€5,114.80
Austria	€3,723.35
Denmark	€2,912.42
Sweden	€2,743.84
United Kingdom	€2,664.20
Norway	€2,481.94
France	€2,012.51
Belgium	€2,003.20
Italy	€1,990.03
Spain	€1,977.18
Germany	€1,583.89
Finland	€1,517.34
Netherlands	€1,263.31
Greece	€1,188.09
Czech Republic	€1,145.49
Slovenia	€910.63
Slovakia	€809.53
Ireland	€800.16
Hungary	€794.04
Portugal	€743.43
Lithuania	€653.11
Latvia	€613.69
Croatia	€431.02
Estonia	€413.94
Bulgaria	€277.38
Poland	€235.72
Romania	€182.63

¹ Zypern und Malta sind in dieser Tabelle nicht enthalten, da sie keine Eisenbahnen haben

Vergleich der Investitionen europäischer Länder in die Straßen- und Schieneninfrastruktur²

	Kumulierte Ausgaben in Straßen 1995-2018 [bn €]	Kumulierte Ausgaben in Schiene 1995-2018 [bn €]	Verhältnis Straße- Schiene 1995-2018	Verhältnis Straße- Schiene 2018-2021
Austria	12.70	33.22	0.38	0.27
Belgium	7.49	23.26	0.32	0.84
- Bulgaria	8.39	1.91	4.39	3.74
Croatia	12.00	1.75	6.87	3.27
Czechia	21.78	12.04	1.81	1.44
Cyprus	nicht verfügbar	-	-	-
Denmark	19.22	17.05	1.13	0.80
Estonia	2.49	0.55	4.53	6.43
Finland	19.37	8.40	2.31	2.62
France	277.76	129.87	2.14	0.91
Germany	278.39	132.11	2.11	1.84
Greece	38.84	12.41	3.13	12.63
Hungary	16.93	7.71	2.20	2.56
Ireland	25.69	3.99	6.44	13.25
Italy	150.83	117.89	1.28	0.90
Latvia	2.84	1.15	2.48	4.70
Lithuania	5.25	1.82	2.88	3.63
Luxembourg	4.12	3.27	1.26	0.91
Malta	0.42	-	-	-
Netherlands	46.85	22.11	2.12	nicht verfügbar
Norway	50.18	13.41	3.74	2.63
Poland	59.33	9.03	6.57	4.72
Portugal	23.41	7.65	3.06	nicht verfügbar
Romania	43.02	3.53	12.17	11.93
Slovakia	10.01	4.41	2.27	3.90
Slovenia	7.63	1.93	3.96	1.26
Spain	139.65	93.89	1.49	1.60
Sweden	36.64	28.72	1.28	1.45
Switzerland	74.40	59.09	1.26	1.24
United Kingdom	150.23	179.25	0.84	0.68
Total	1,545.86	931.41	1.66	1.34

² Quelle: ITF-OECD 2023, eigene Analyse

Top 10 der europäischen Länder mit dem größten Zuwachs an neuen Autobahnkilometern

Country	New kilometres
Spain	8,623 km
France	3,385 km
Portugal	2,378 km
Germany	2,002 km
Greece	1,724 km
Poland	1,466 km
Hungary	1,439 km
Croatia	1,008 km
Ireland	925 km
Sweden	917 km

Top 10 der europäischen Länder mit den meisten Stilllegungen an Streckenkilometern für Bahnreisende

Country	Total kilometres closed
Germany	2,700 km
Poland	2,330 km
Italy	1,831 km
Spain	949 km
Hungary	919 km
Austria	655 km
Latvia	499 km
Portugal	460 km
Greece	389 km
Estonia	367 km

- Zwischen 1995 und 2018 - dem Zeitraum, für den europaweit vergleichbare Daten vorliegen - hat Deutschland mehr als doppelt so viel (110 Prozent mehr) in Straßen wie in Schienenwege investiert. In diesem Beobachtungszeitraum investierte Deutschland 278,4 Milliarden Euro in Straßen und 132 Milliarden Euro in Schienenwege.
- Auch im Zeitraum zwischen 2018 und 2021 hat Deutschland immer noch 84 Prozent mehr in Straßen als in Bahninfrastruktur investiert. Das Missverhältnis ist damit immer noch deutlich größer als im europäischen Durchschnitt (34 Prozent mehr für Straße als für die Schiene) und zeigt, dass die deutsche Politik nach wie vor stark auf den Autoverkehr fokussiert ist.
- Seit 1995 gab es kein einziges Jahr, in dem Deutschland mehr in die Schiene als in die Straße investiert hat. Die drei niedrigsten Anteile wurden in den Jahren 1999, 2002 und 2003 verzeichnet, und selbst in diesen drei Jahren erhielt die Straße rund 50 Prozent mehr Mittel als die Schiene. Der höchste Anteil wurde 2009 verzeichnet, als deutsche Straßen fast viermal so viel Investitionen erhielten wie die Schiene.
- Zwischen 1995 und 2021 - dem gesamten Zeitraum, für den nationale Daten verfügbar sind - investierte Deutschland 329 Milliarden Euro in Straßen und nur 160 Milliarden Euro in die Schiene. Dies entspricht mehr als doppelt so hohen Investitionen in Straßen wie in die Schiene.
- Das Verkehrsbündnis „Allianz pro Schiene“ schätzt, dass seit 1995 auf netto 2.700 Kilometern Schiene der Personenverkehr eingestellt wurde (3.600 Kilometer eingestellt und 900 Kilometer wieder aufgenommen).
- Zwischen 1995 und 2020 schrumpfte das gesamte deutsche Schienennetz (für Personen- und Güterverkehr) um 15 Prozent, von rund 45.100 km auf 38.400 km. Kein anderes Land hat mehr Zugstrecken stillgelegt. Dieser Verlust macht etwa 40 Prozent aller in Europa stillgelegten Bahnstrecken aus.
- Seit 1995 ist das deutsche Autobahnnetz um 2.002 Kilometer (18 Prozent) gewachsen. In absoluten Zahlen ist dies der größte Zuwachs nach Spanien, Frankreich und Portugal.
- Deutschland ist das Land in Europa, in dem seit 1995 die meisten neuen Flughäfen mit einem Aufkommen von mindestens 150.000 Fluggästen pro Jahr eröffnet wurden: Memmingen, Karlsruhe/Baden-Baden und Weeze wurden von ehemaligen Militärflughäfen zu internationalen Zivilflughäfen umgewandelt. Darüber hinaus wurde in Frankfurt eine neue Landebahn gebaut.

Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor in der EU, dessen Emissionen seit 1995 nicht gesunken, sondern sogar um 15 Prozent gestiegen sind. Dies liegt maßgeblich daran, dass das Schienennetz in Europa kaputtgespart und Straßen und Flughäfen gleichzeitig massiv ausgebaut wurden.

Greenpeace fordert deshalb:

- Keine weiteren Autobahnen: Europaweit müssen alle Pläne für den Aus- und Neubau von Autobahnen gestoppt werden. Investitionen in das Fernstraßennetz müssen strikt auf nötige Sanierungen und Sicherheitsverbesserungen begrenzt werden.
- Die Bundesregierung muss den Aus- und Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen beenden und stattdessen den massiven Investitionsrückstau bei der Bahn beheben. Die angekündigte Erhöhung der Schienenmittel um 40 Milliarden bis 2027 könnte zwar die Weichen umstellen - Wirkung wird das Geld aber nur erzielen, wenn zusätzliche Mittel langfristig mit einem Schienen-Fonds absichert und Bau- und Planungskapazitäten durch Streichung von Straßenprojekten frei gemacht werden.
- Regionalbahnen wiedereröffnen: Bund und Länder müssen mit mehr Geld und vereinfachten Verfahren die Wiedereröffnung von stillgelegten Bahnstrecken vorantreiben.
- Klimaschädliche Subventionen beenden: Subventionen wie das Dienstwagen- und Diesel-Privileg müssen sofort beendet und das so eingesparte Geld in den Schienenverkehr und öffentlichen Personennahverkehr investiert werden.