

# DiSTILL

Digitales Simulations-Tool zur Weiterentwicklung des Lausitzer Reviers zur Internationalen Logistkdrehscheibe Lausitz



Gefördert durch:



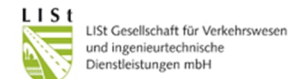
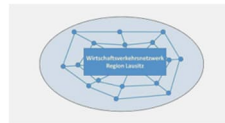
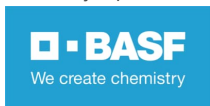
aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

## Wichtige Hebel für mehr Leistungsfähigkeit im Lausitzer Logistiknetz | 15.04.2026

Projektpartner:



Assoziierte Projektpartner:

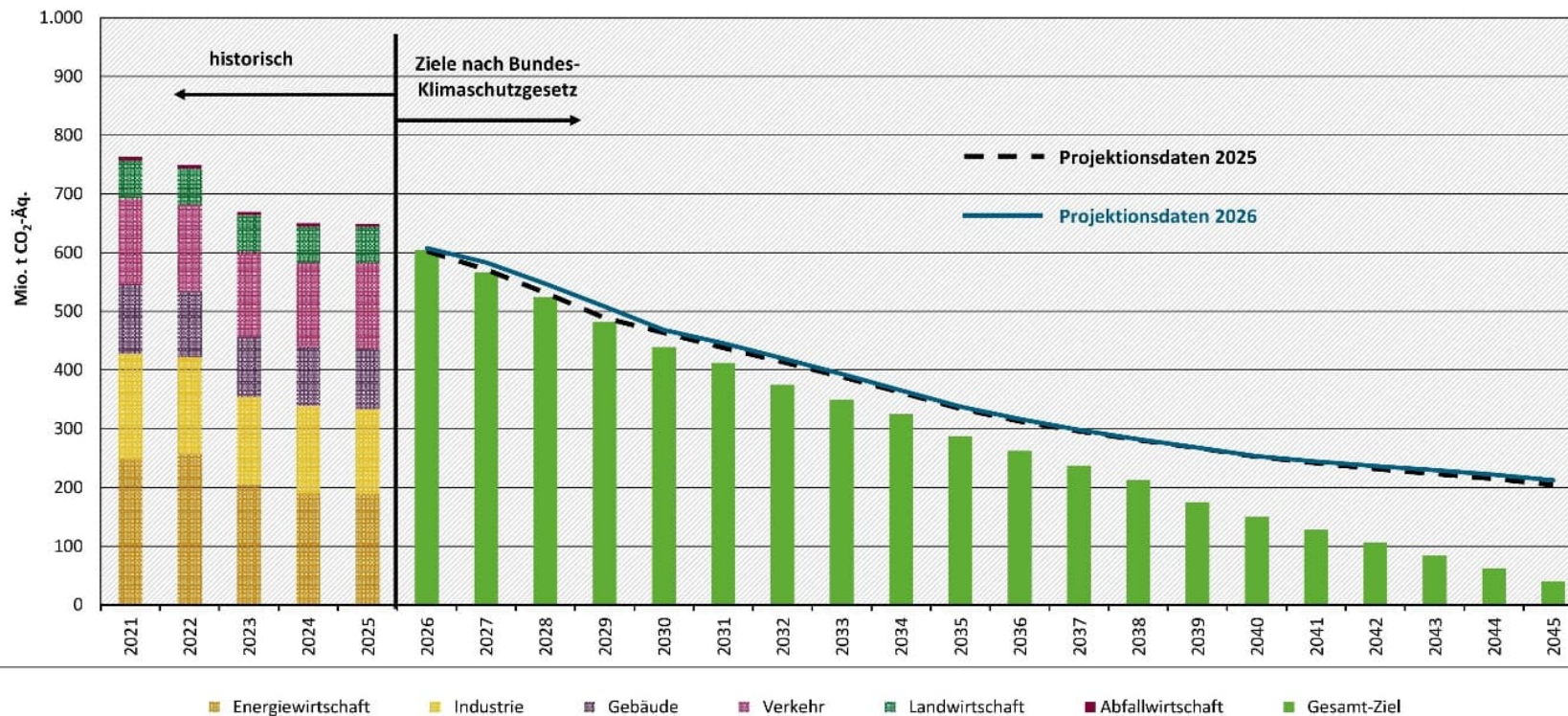


QR zur Webseite:



# Entwicklung der Treibhausgasemissionen nach Quellbereichen

Entwicklung der gesamten Treibhausgasemissionen nach Quellbereichen (2021–2045) in Deutschland



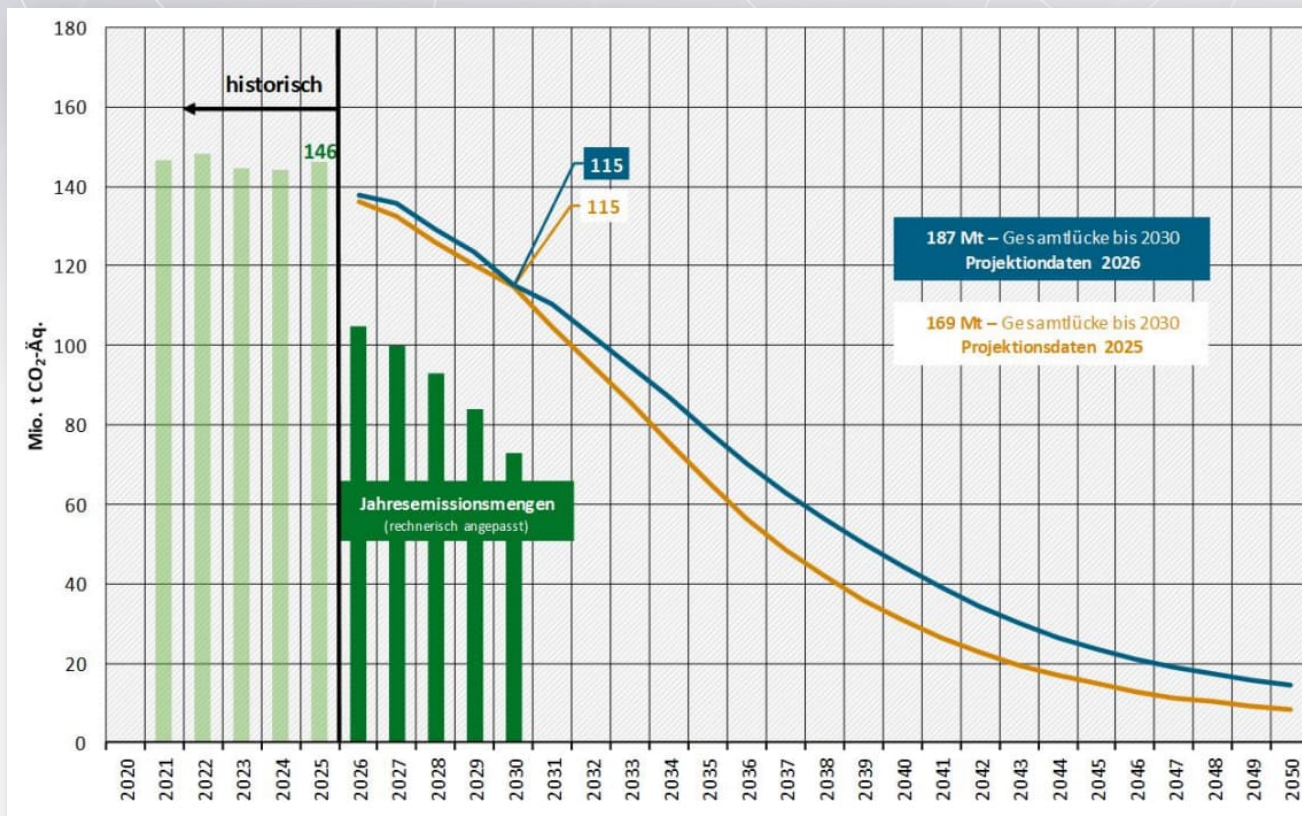
Hinweis: Für 2021-2025 wurden die Emissionsdaten 2026 und ab 2026 die rechnerisch angepassten Jahresemissionsmengen verwendet.

Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt; auf Basis historischer Daten Umweltbundesamt TIG-Inventar; Projektionen: Öko-Institut, Fraunhofer-ISI, Prognos, M-Five, IFRS, Thünen-Institut

Quelle: Umweltbundesamt, 2026



# Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr



Quelle: Umweltbundesamt, eigene Darstellung; Emissionsdaten: Umweltbundesamt auf Basis historischer Daten Umweltbundesamt THG-Inventar; Projektionen: Öko-Institut, Fraunhofer-ISI, Prognos, M-Five, IREES, Thünen-Institut  
 Hinweis: Von 2021-2025 Emissionsdaten 2025 und ab 2026 die rechnerisch angepassten Jahresemissionsmengen nach Anlage 2 in Verbindung mit § 4 Absatz 2a KSG verwendet.

Quelle: Umweltbundesamt, 2026

## Emissionen / Modal Split im Verkehrssektor

- Emissionen im Verkehrssektor in Deutschland (2023):
  - 146,079 Mio. t CO<sub>2</sub>e – insgesamt
  - 50,982 Mio. t CO<sub>2</sub>e (34,9 %) – leichte und schwere Nutzfahrzeuge
  - 0,779 Mio. t CO<sub>2</sub>e (0,53 %) – Schienenverkehr (Personen- und Güterverkehr)
  
- Modal Split in Deutschland (2024):
- nach Beförderungsmenge [1.000 t]:
  - Insgesamt: 4.235.032
  - Eisenbahn: 362.331 (8,6 %)
  - Straßenverkehr: 3.340.700 (78,9 %)
  
- nach Beförderungsleistung [Mio. tkm]:
  - Insgesamt: 671.136
  - Eisenbahn: 133.256 (19,9 %)
  - Straßenverkehr: 474.500 (70,7 %)

Quellen:  
Bundesministerium für Verkehr, 2026  
Statistisches Bundesamt (Destatis), 2026



# Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr

## Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2024

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.71B (10/2025)

| Verkehrsmittel                        |         | Treibhausgase <sup>1</sup> | Stickoxide   | Partikel <sup>4</sup> |
|---------------------------------------|---------|----------------------------|--------------|-----------------------|
| <b>Lkw gesamt <sup>2</sup></b>        | g / tkm | <b>118</b>                 | <b>0,162</b> | <b>0,009</b>          |
| <sup>L</sup> davon Lkw 3,5-7,5t       |         | 561                        | 1,537        | 0,062                 |
| <sup>L</sup> davon Lkw 7,5-12t        |         | 393                        | 0,917        | 0,036                 |
| <sup>L</sup> davon Lkw >12t           |         | 250                        | 0,501        | 0,019                 |
| <sup>L</sup> davon Last- & Sattelzüge |         | 101                        | 0,113        | 0,007                 |
| <b>Güterbahnen <sup>3</sup></b>       |         | <b>14</b>                  | <b>0,027</b> | <b>0,001</b>          |
| <sup>L</sup> davon Dieseltraktion     |         | 29                         | 0,239        | 0,006                 |
| <sup>L</sup> davon Elektrotraktion    | 13      | 0,017                      | 0,001        |                       |
| <b>Binnenschiffe</b>                  |         | <b>32</b>                  | <b>0,352</b> | <b>0,009</b>          |

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Diesel, Flüssig- und Erdgas

<sup>1</sup> CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> und N<sub>2</sub>O angegeben in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten gemäß AR5 (5. Sachstandsbericht des IPCC)

<sup>2</sup> Lkw ab 3,5t zGG, Sattelzüge, Lastzüge

<sup>3</sup> Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren, weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

<sup>4</sup> ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

Treibhausgasemissionen von Last- und Sattelzügen (101 g/tkm)

sind knapp **8-mal** so hoch

wie die eines Güterzuges mit Elektrotraktion (13 g/tkm)

Quelle: Umweltbundesamt, 2025



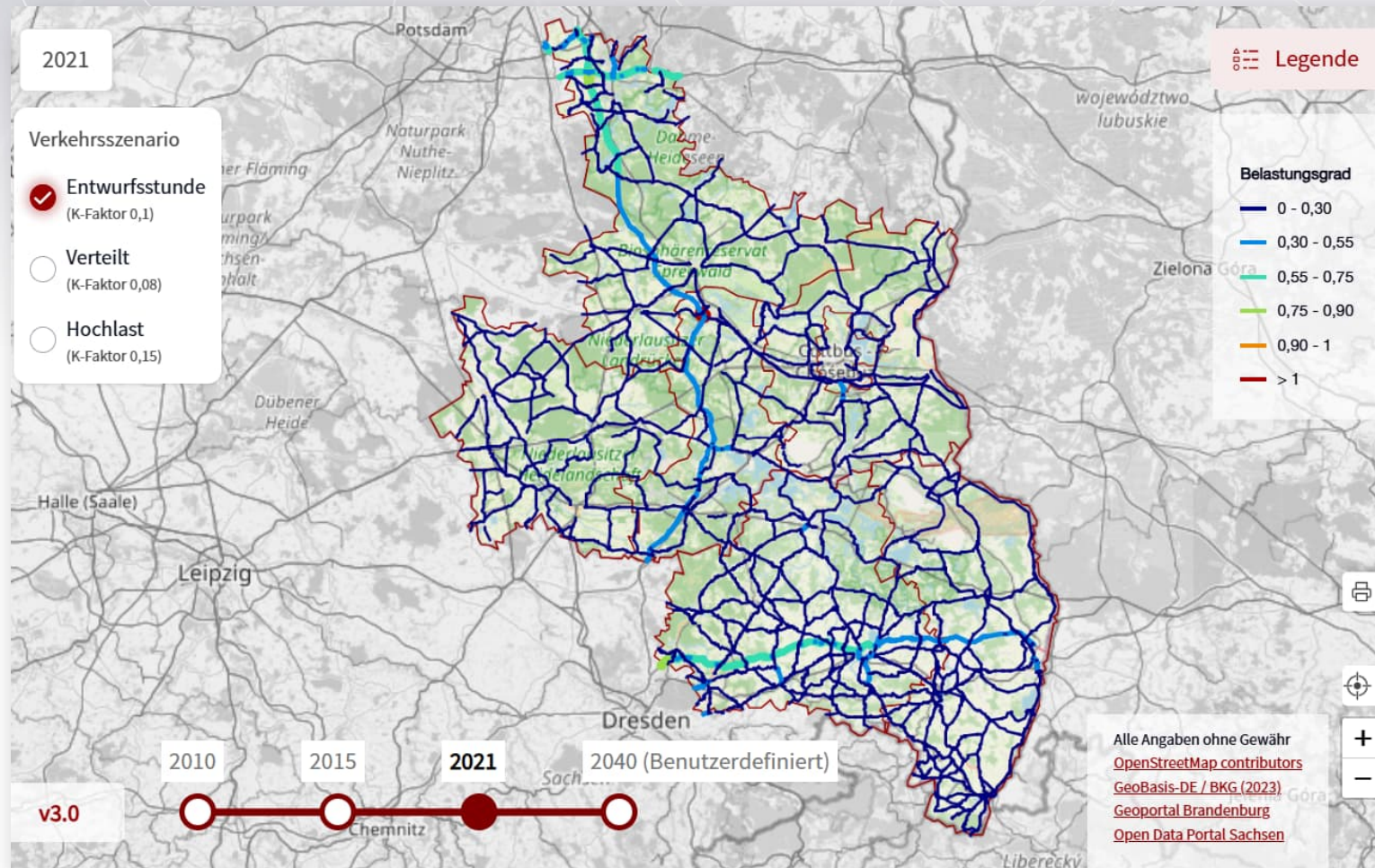
# Vergleich Gütertransport auf Straße und Schiene

| Kriterium                        | Straße (Lkw)  | Schiene (Güterzug)   |
|----------------------------------|---|--|
| Flexibilität (zeitlich, örtlich) | <p>✓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fährt jeden Ort an</li> <li>keine Fahrplanpflicht</li> <li>„sofortiger“ Start</li> <li>außer Sonntagsfahrverbot kaum Einschränkungen</li> </ul> | <p>✗</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zugang zur Schiene notwendig (Gleisanschluss, Ladestelle, Terminal)</li> <li>Fahrpläne von Regelzügen</li> <li>auch Spotzüge erfordern Trassenanmeldungen</li> </ul>                             |
| Flexibilität (Sendungsvolumen)   | <p>✓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kleinste Fahrzeugeinheit: 1 Lkw, unterschiedliche Größen verfügbar</li> <li>Sammeltransporte (LTL) möglich</li> </ul>                           | <p>✗</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Transport per Ganzzug kosten- und emissionsoptimal</li> <li>Wagengruppen und Zusammenstellung zu Ganzzügen weniger gut</li> <li>Einzelwagenverkehre kompliziert, teuer, zeitaufwändig</li> </ul> |
| Kosten (Kurzstrecke)             | <p>✓</p> <p>Günstiger; geringere Anschaffungs- und Betriebskosten</p>   | <p>✗</p> <p>Teurer durch Infrastrukturgebühren und Umschlagkosten</p>  |
| Kosten (Langstrecke)             | <p>✗</p> <p>Kosten steigen durch Fahrerentlohnung, Kraftstoff, Maut</p>   | <p>✓</p> <p>Effizienter bei langen Distanzen und großen Mengen</p>   |
| Geschwindigkeit (Kurzstrecke)    | <p>✓</p> <p>Schneller, direkte Tür-zu-Tür-Lieferung</p>   | <p>✗</p> <p>Langsamer durch Rangieren und Umschlag</p>   |

| Kriterium                     | Straße (Lkw)   | Schiene (Güterzug)  |
|-------------------------------|--|---|
| Geschwindigkeit (Langstrecke) | <p>✗</p> <p>Staus, Lenk- und Ruhezeiten verringern durchschnittliche Reisegeschwindigkeit</p>  | <p>✓</p> <p>Keine Staus, gleichmäßige Reisegeschwindigkeit</p>  |
| CO <sub>2</sub> Emissionen    | <p>✗</p> <p>Hoher Rollwiderstand im System Gummireifen-Asphalt, Dieselantrieb</p> <p>8-40-fach höhere Emissionen CO<sub>2</sub>e je tkm abhängig von Lkw-Größe</p> | <p>✓</p> <p>Geringer Rollwiderstand im Rad-Schiene System Stahl auf Stahl</p> <p>13 g/tkm CO<sub>2</sub>e bei Elektrotraktion</p>   |
| Infrastruktur                 | <p>✓</p> <p>Sehr gut ausgebautes Straßennetz in Deutschland/Europa</p>   | <p>✗</p> <p>Schienenetz und deren Elektrifizierung vergleichsweise lückenhaft</p> <p>Schienenpersonenverkehr hat Vorrang</p> <p>Internationale Transporte schwieriger, da meist Wechsel des EVU an Grenze notwendig</p> |
| Zuverlässigkeit / Sicherheit  | <p>✗</p> <p>Unfallrisiko auf Straße deutlich höher (bis zu 42-fach)</p>  | <p>✓</p> <p>Geringes Unfallrisiko, daher besonders geeignet für Gefahrgüter</p>   |
| Fahrerbedarf                  | <p>✗</p> <p>1 Fahrer pro Lkw</p>   | <p>✓</p> <p>1 Ganzzug kann bis zu 50 Lkw ersetzen</p> <p>Fahrerbedarf 1:50</p>  |

Quelle: IPG mbH, 2026

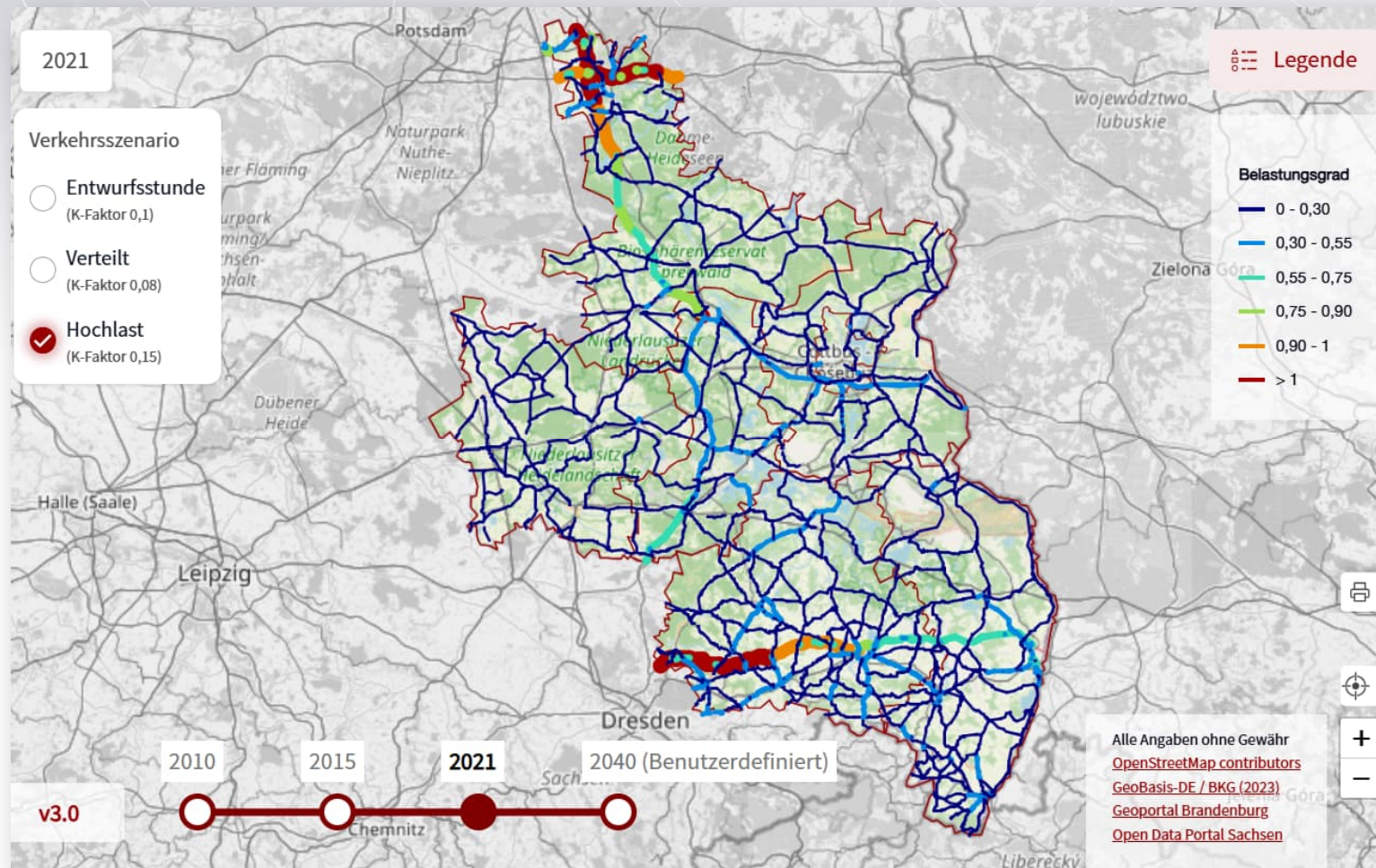
# Straßennetz Belastungsgrad 2021 (K-Faktor 0,1)



Quelle: DiSTILL, 2026

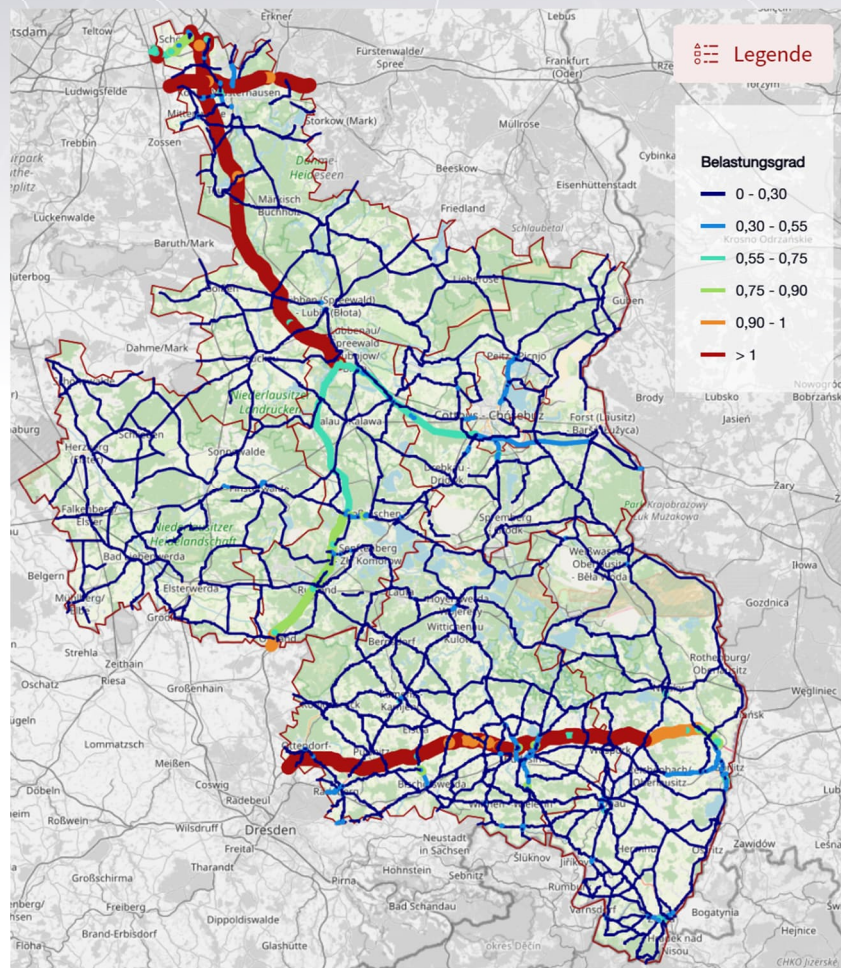


# Straßennetz Belastungsgrad 2021 (K-Faktor 0,15)



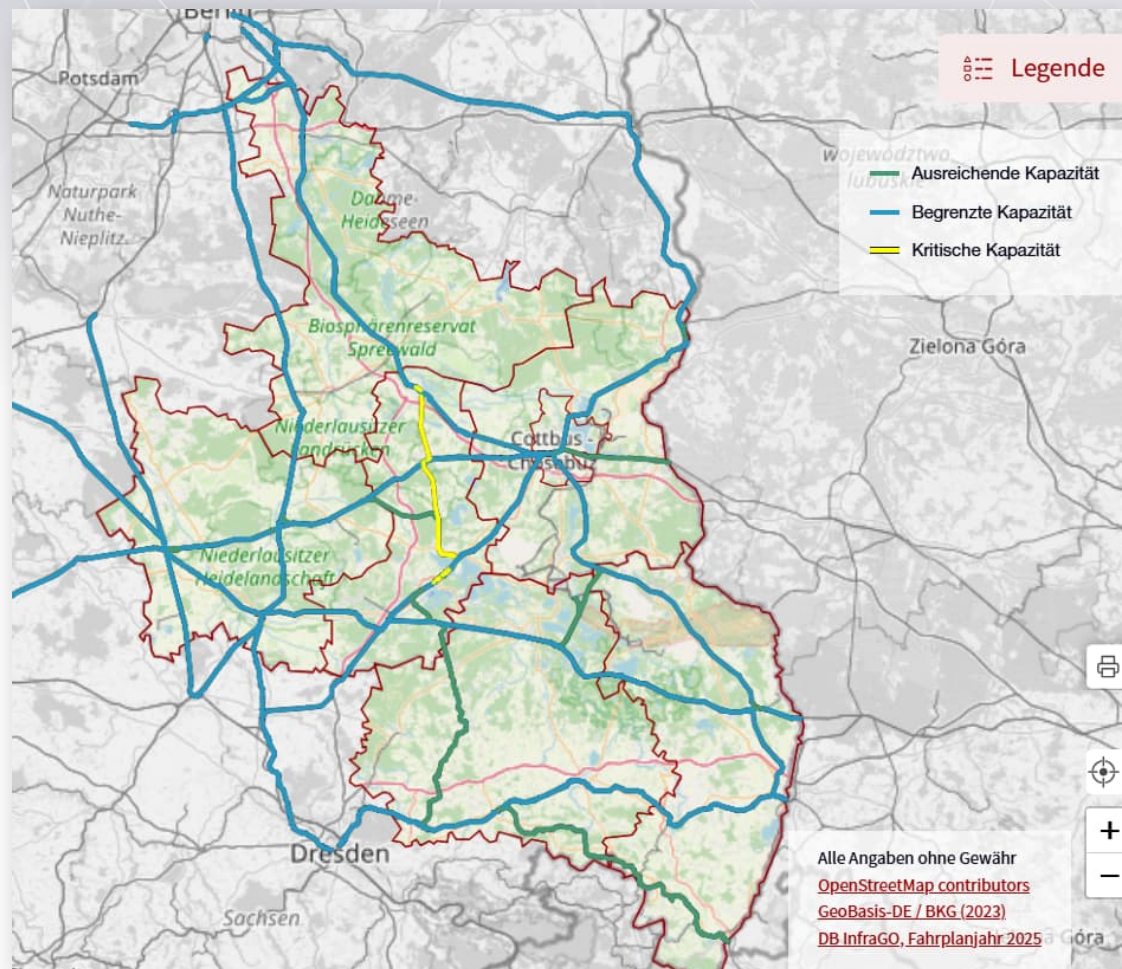
Quelle: DiSTILL, 2026

# Straßennetz Belastungsgrad 2040 (K-Faktor 0,1)



Quelle: DiSTILL, 2026

# Kapazitätsinformationen Schienenwege in der Lausitz



## Engpass:

Strecke 6193 zwischen  
Lübbenau – Calau – Großräschen – Senftenberg  
(gelb)

## Ausbau:

Strecke 6142 zwischen  
Lübbenau – Cottbus wird zweigleisig ausgebaut

## Geschwindigkeitserhöhung:

Strecke 6135 (Dresdener Bahn)

Quelle: DiSTILL, 2026

Datenaufbereitung: IPG mbH 2025

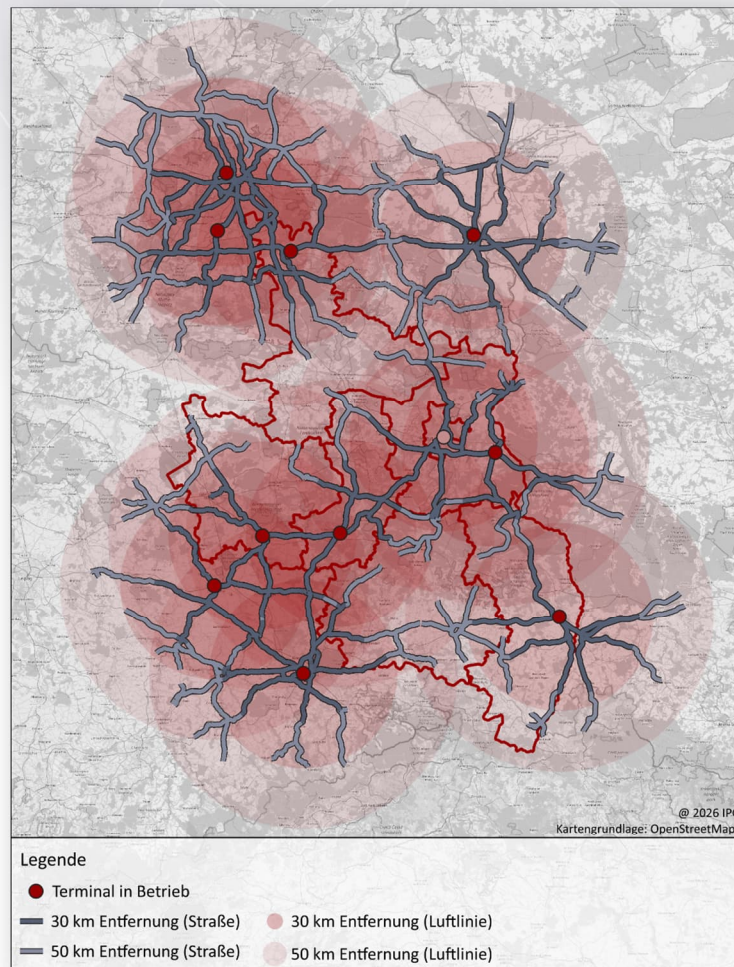
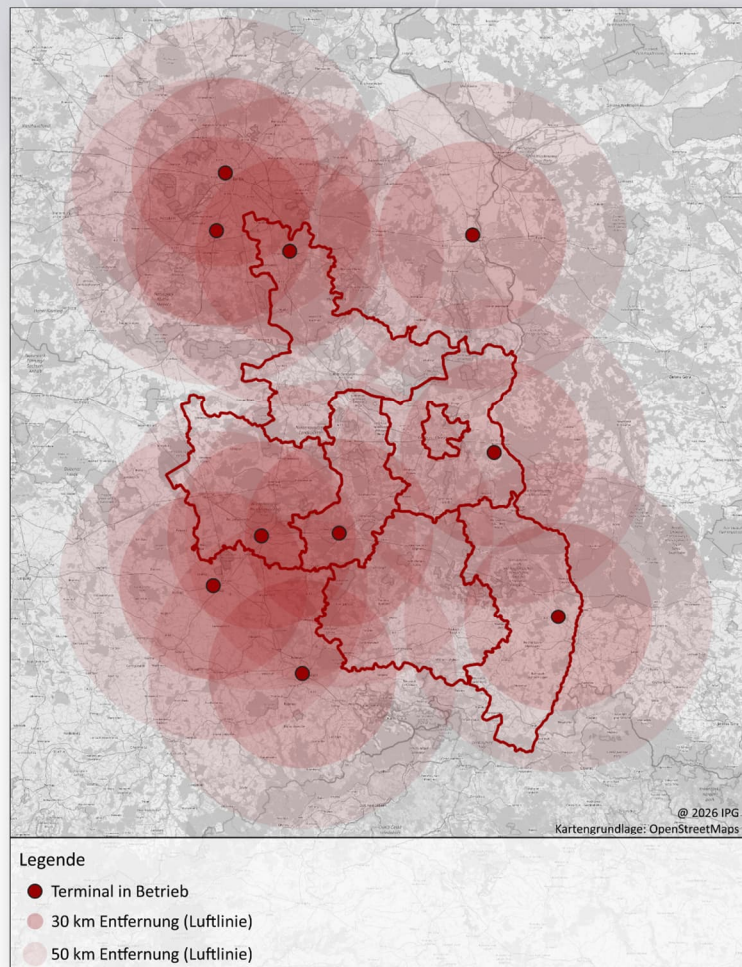
Datengrundlage: DB InfraGO AG, 2024

## Geplante Schienenprojekte und Maßnahmen an Bahnhöfen in der Lausitz



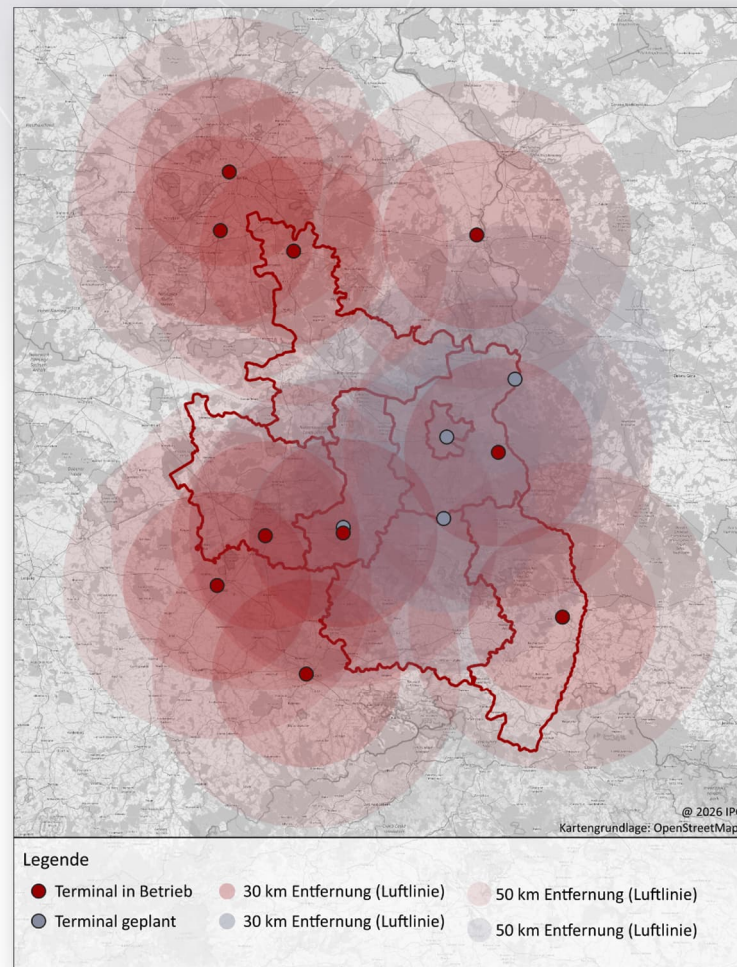
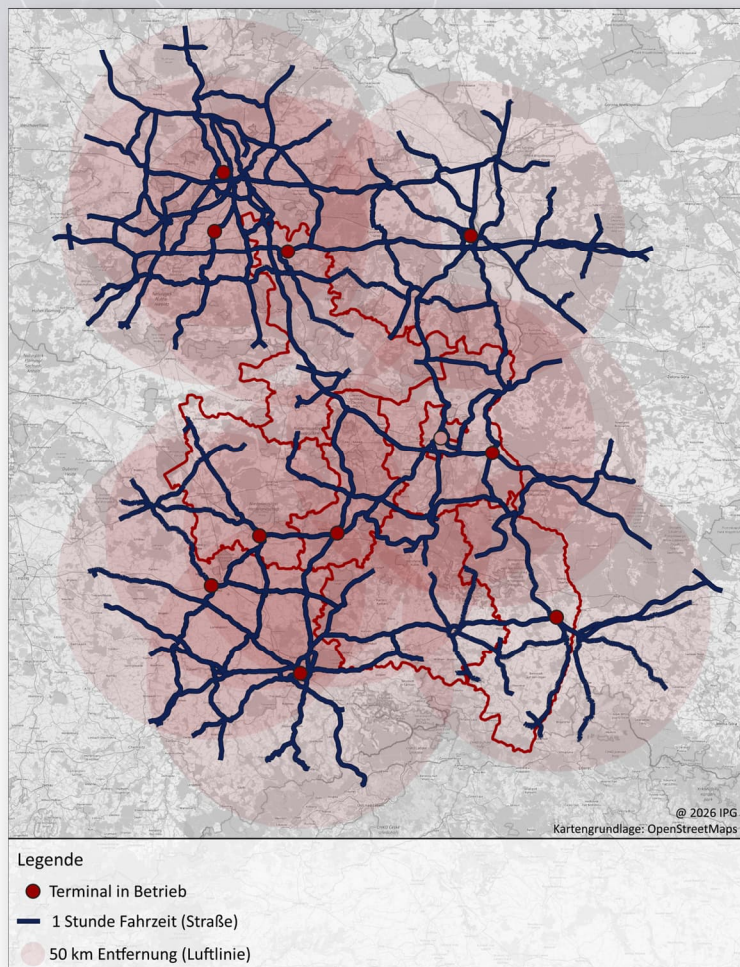
Quelle: DiSTILL, 2026  
Datenaufbereitung: IPG mbH, 2026  
Datengrundlage: Bundesregierung, 2026

# Terminals in Betrieb mit Einzugsgebieten (30/50 km)



Darstellung: IPG mbH, 2026  
Kartengrundlage:  
OpenStreetMap Mitwirkende, 2026

# Terminal Einzugsgebiete: 1 h Fahrzeit + geplant (30/50 km) Luftlinie

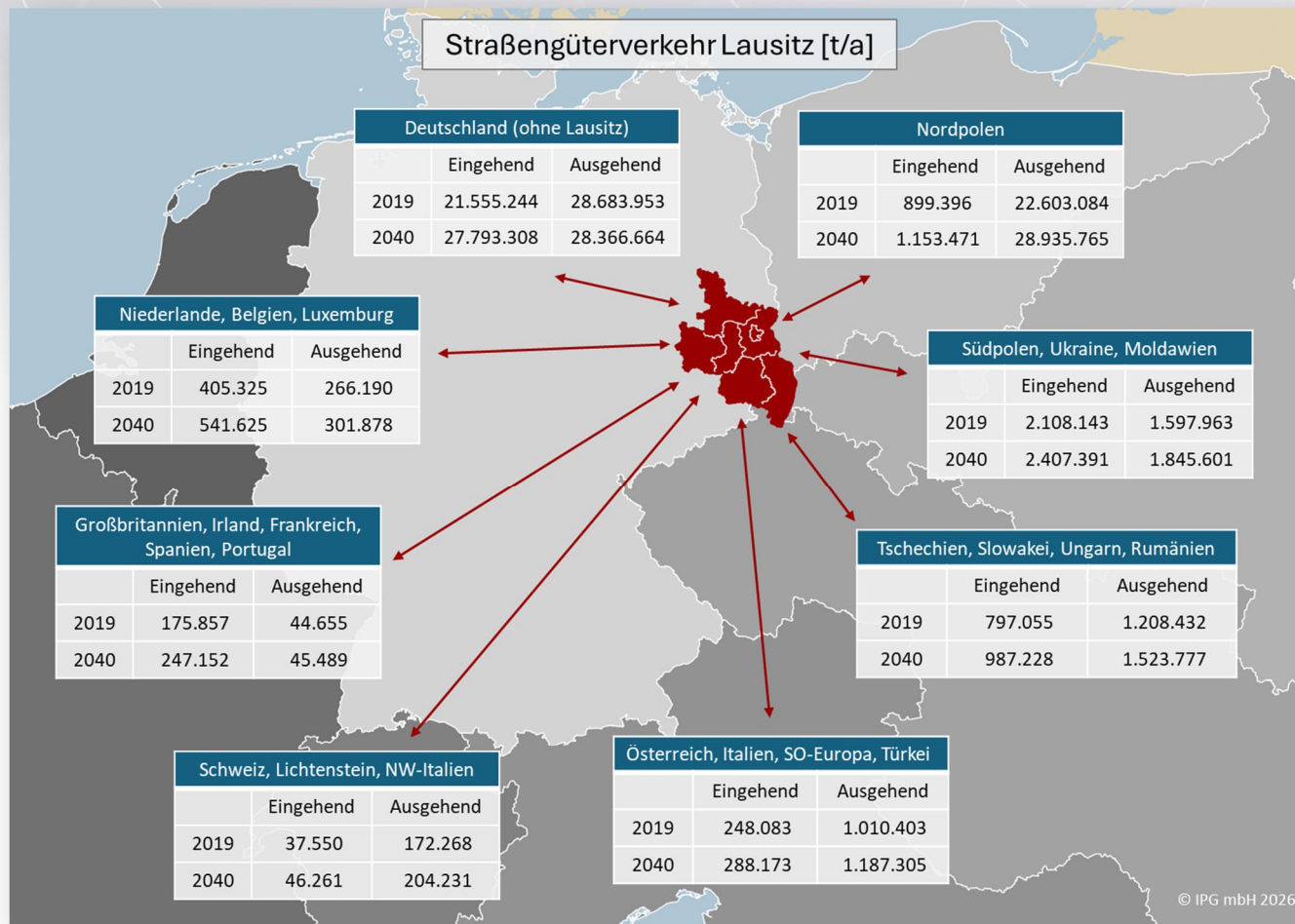


## Isochronen-Berechnung (1 h):

- Autobahn: 65 km/h
- Bundesstraßen: 50 km/h
- Andere Straßen: 35 km/h

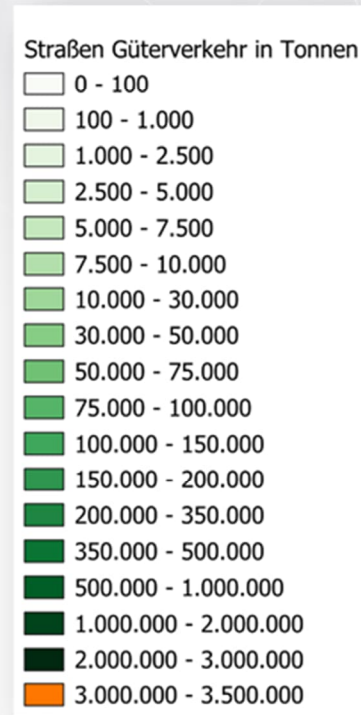
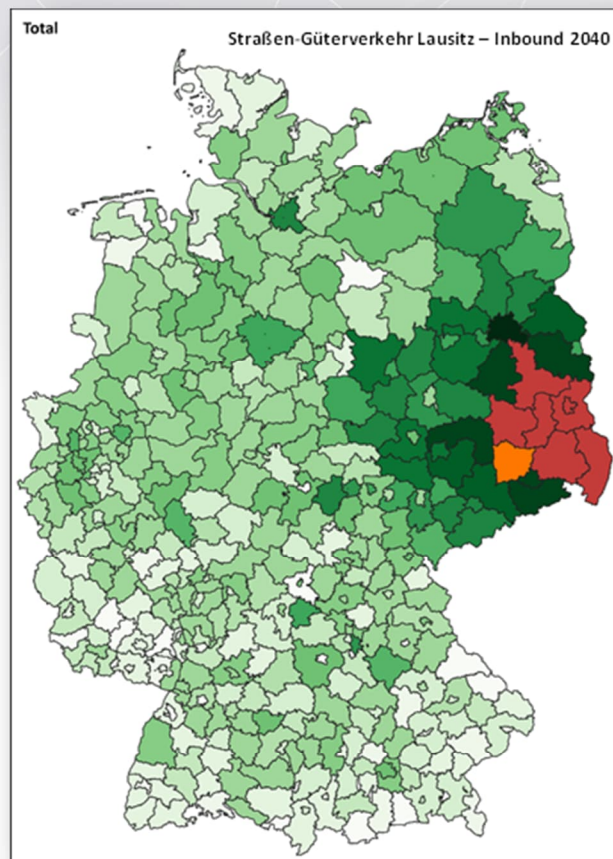
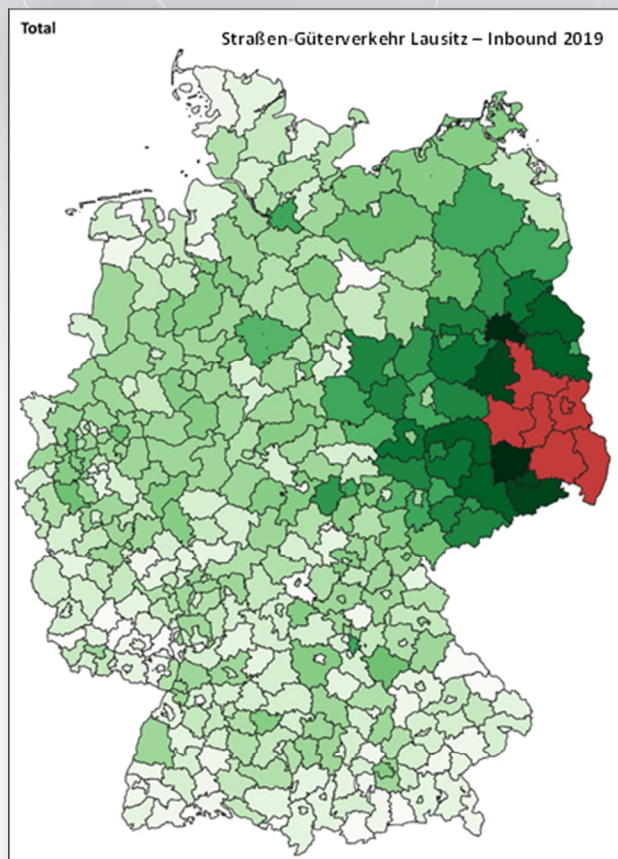
Darstellung: IPG mbH, 2026  
Kartengrundlage:  
OpenStreetMap Mitwirkende, 2026

# Straßen-Güterverkehr Lausitz 2019 / 2040 (VP 2040)



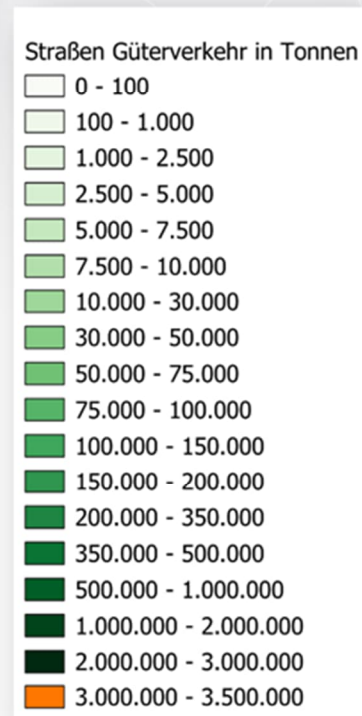
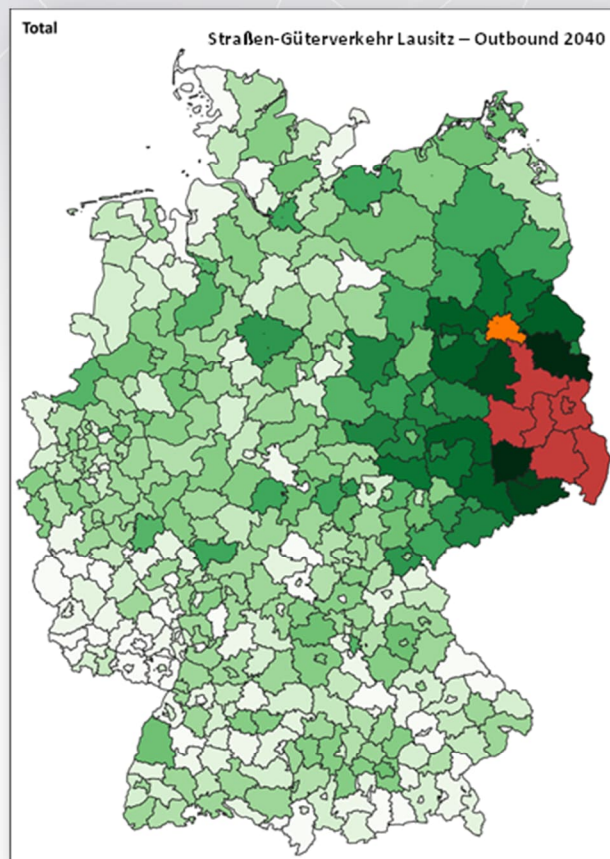
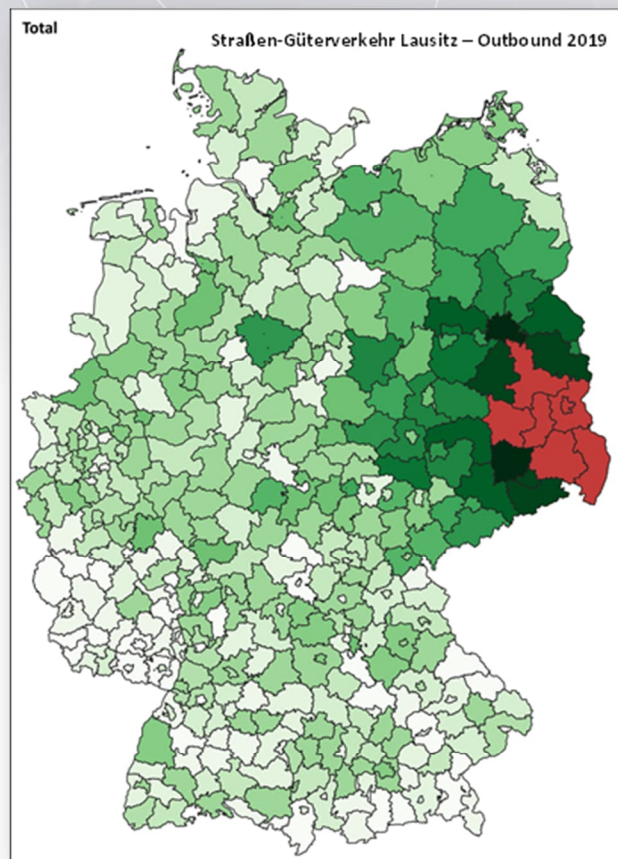
Datenauswertung und Darstellung: IPG mbH, 2026  
 Datengrundlage: Bundesministerium für Verkehr, 2025

# Straßen-Güterverkehr aus Deutschland in die Lausitz 2019 / 2040 (VP 2040)



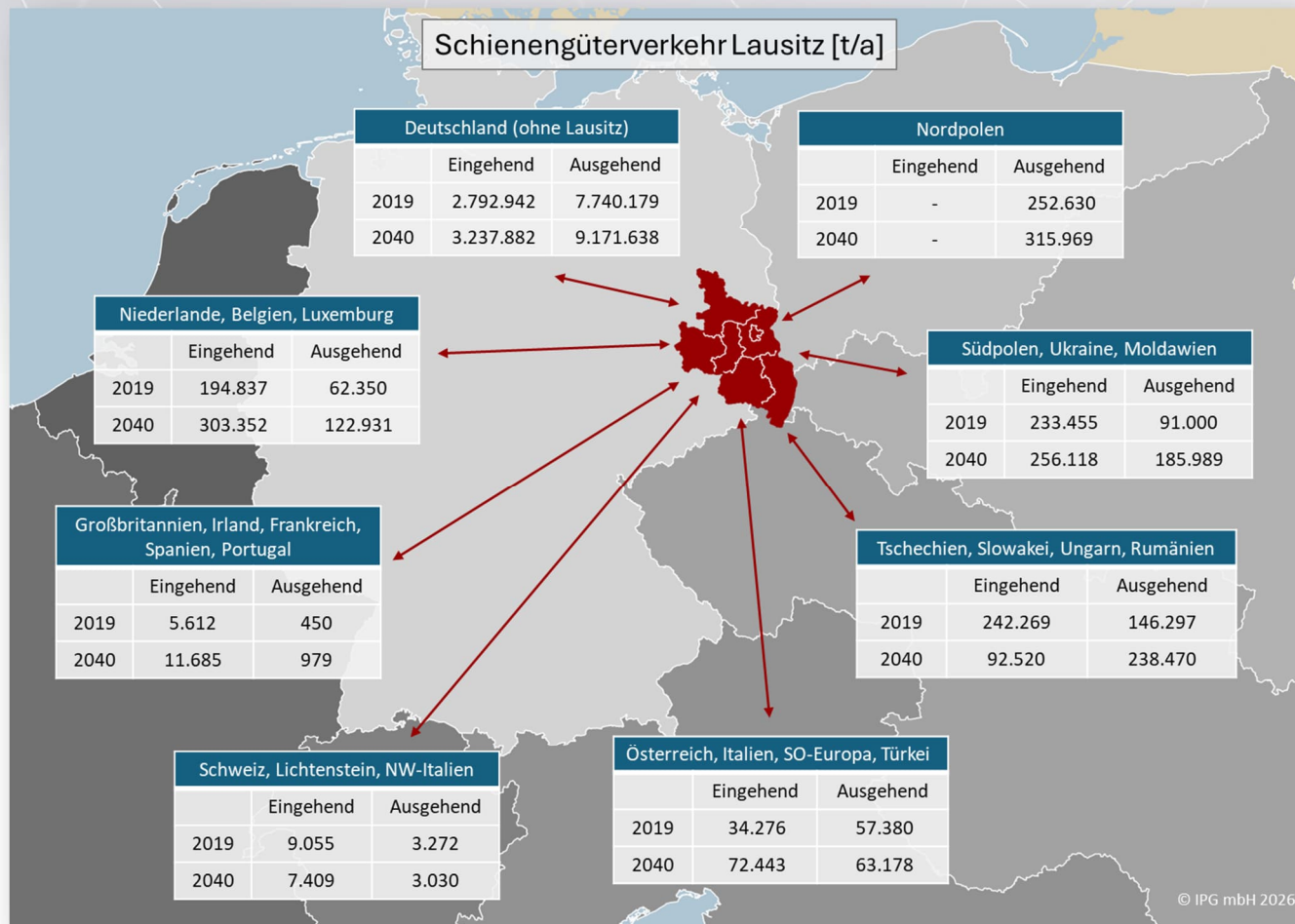
Datenauswertung und Darstellung: IPG mbH, 2026  
Datengrundlage: Bundesministerium für Verkehr, 2025

# Straßen-Güterverkehr nach Deutschland aus der Lausitz 2019 / 2040 (VP 2040)



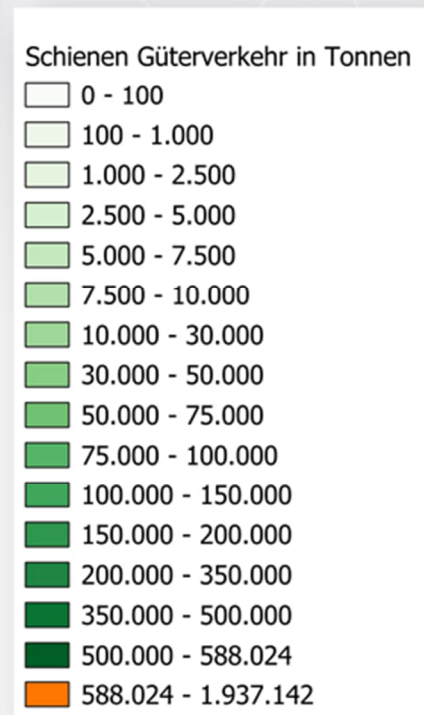
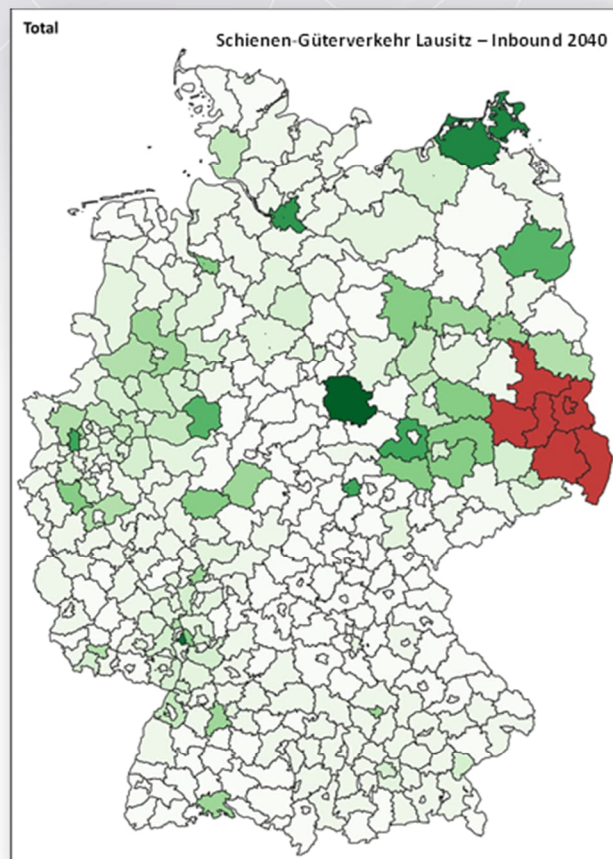
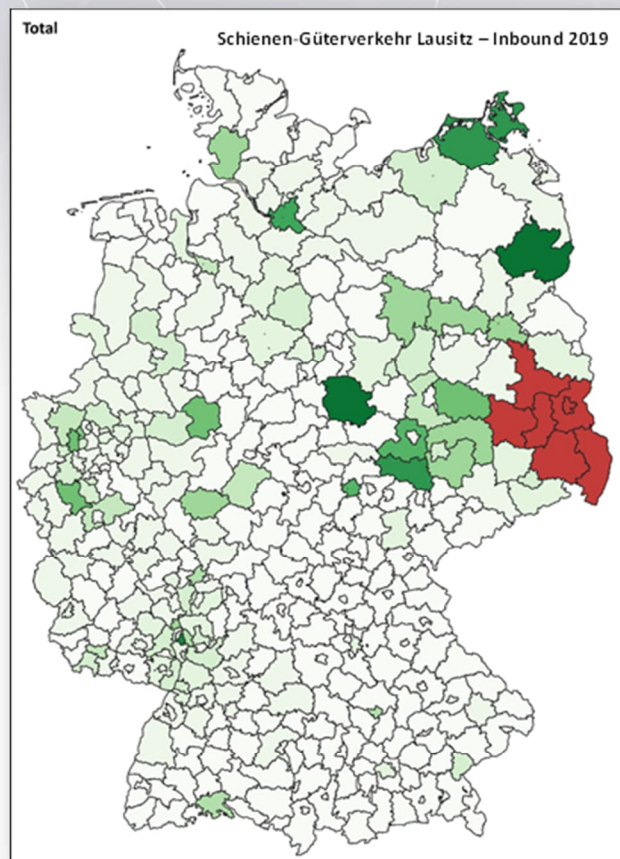
Datenauswertung und Darstellung: IPG mbH, 2026  
 Datengrundlage: Bundesministerium für Verkehr, 2025

# Schiene-Güterverkehr Lausitz 2019 / 2040 (VP 2040)



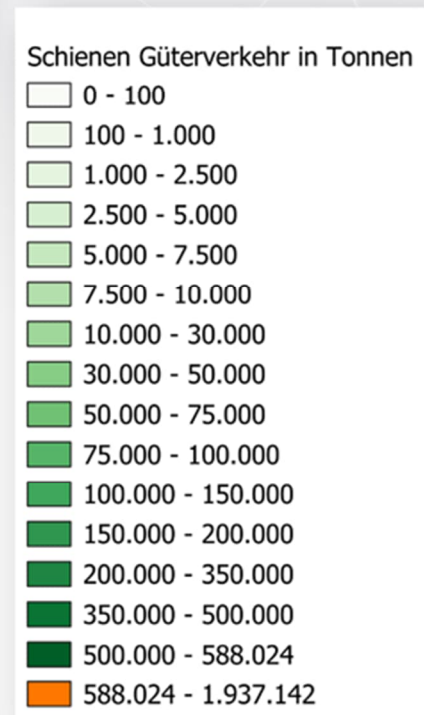
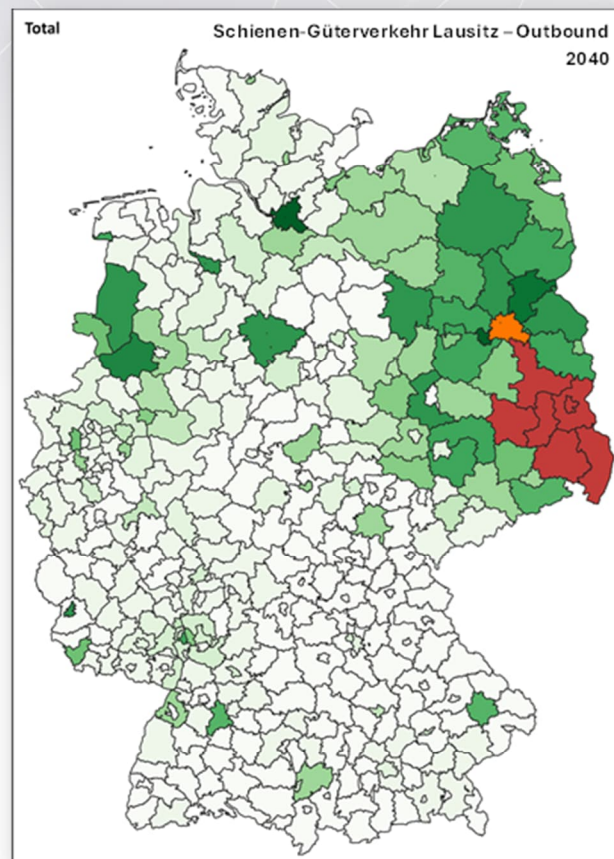
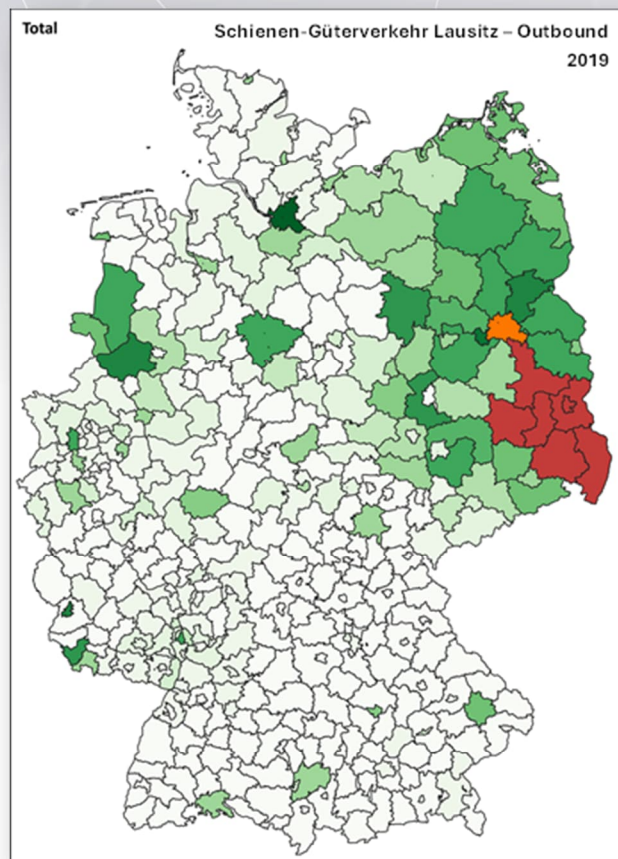
Datenauswertung und Darstellung: IPG mbH, 2026  
 Datengrundlage: Bundesministerium für Verkehr, 2025

# Schiene-Güterverkehr aus Deutschland in die Lausitz 2019 / 2040 (VP 2040)



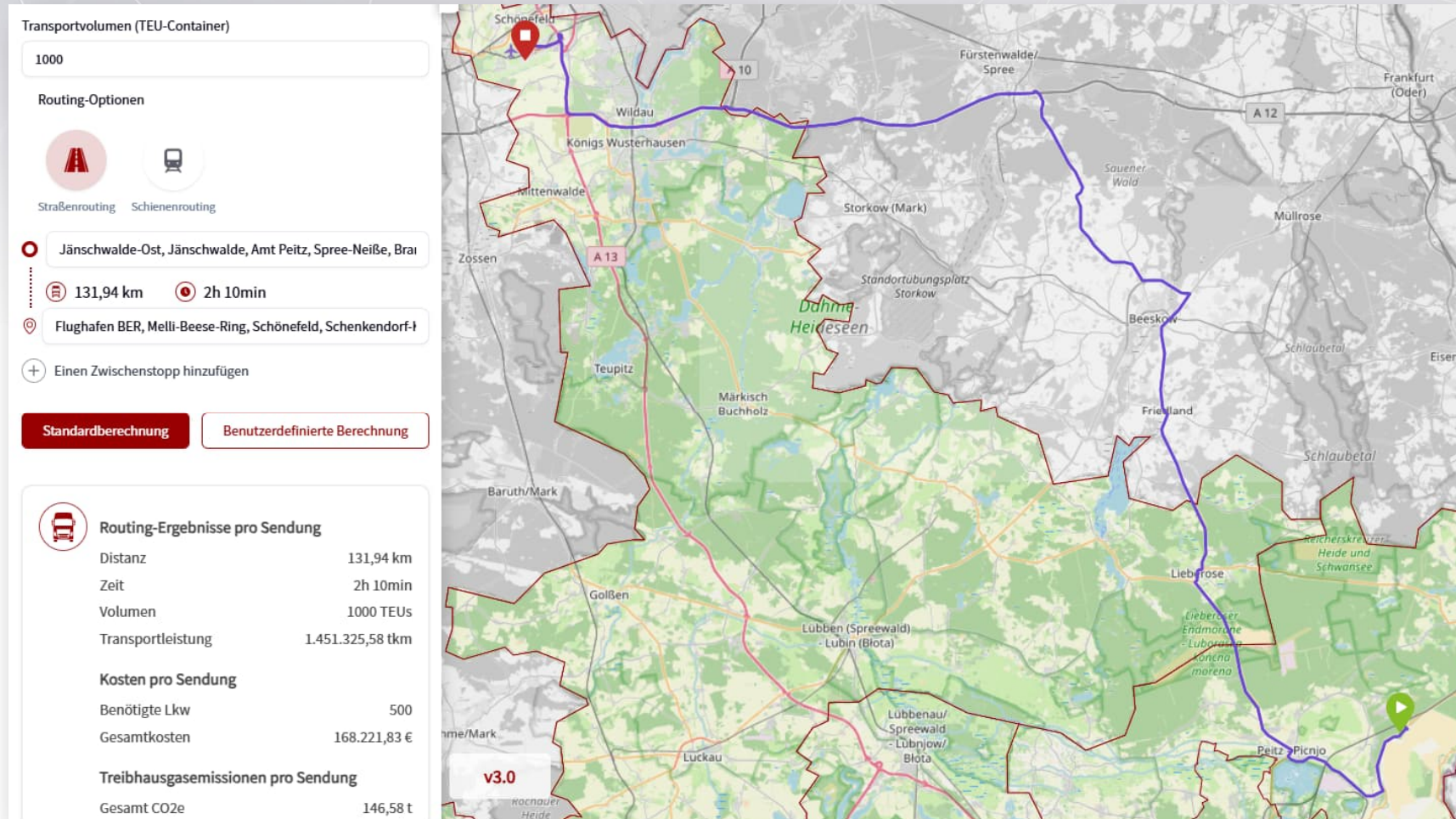
Datenauswertung und Darstellung: IPG mbH, 2026  
 Datengrundlage: Bundesministerium für Verkehr, 2025

# Schiene-Güterverkehr nach Deutschland aus der Lausitz 2019 / 2040 (VP 2040)



Datenauswertung und Darstellung: IPG mbH, 2026  
 Datengrundlage: Bundesministerium für Verkehr, 2025

# Straßentransport Jänschwalde-Ost (GRAL) – Flughafen BER



Quelle: DiSTILL, 2026

# Schientransport Jänschwalde-Ost (GRAL) – Flughafen BER

1000

**Routing-Optionen**

Straßenrouting
  Schienenrouting

Direktes Beladen von Zügen am Start-/Endpunkt?

- Startpunkt
  - Ja  Nein
- Endpunkt
  - Ja  Nein

Jänschwalde-Ost, Jänschwalde, Amt Peitz, Spree-Neiße, Bra

137,95 km  2h 30min

Flughafen BER, Melli-Beese-Ring, Schönefeld, Schenkendorf-

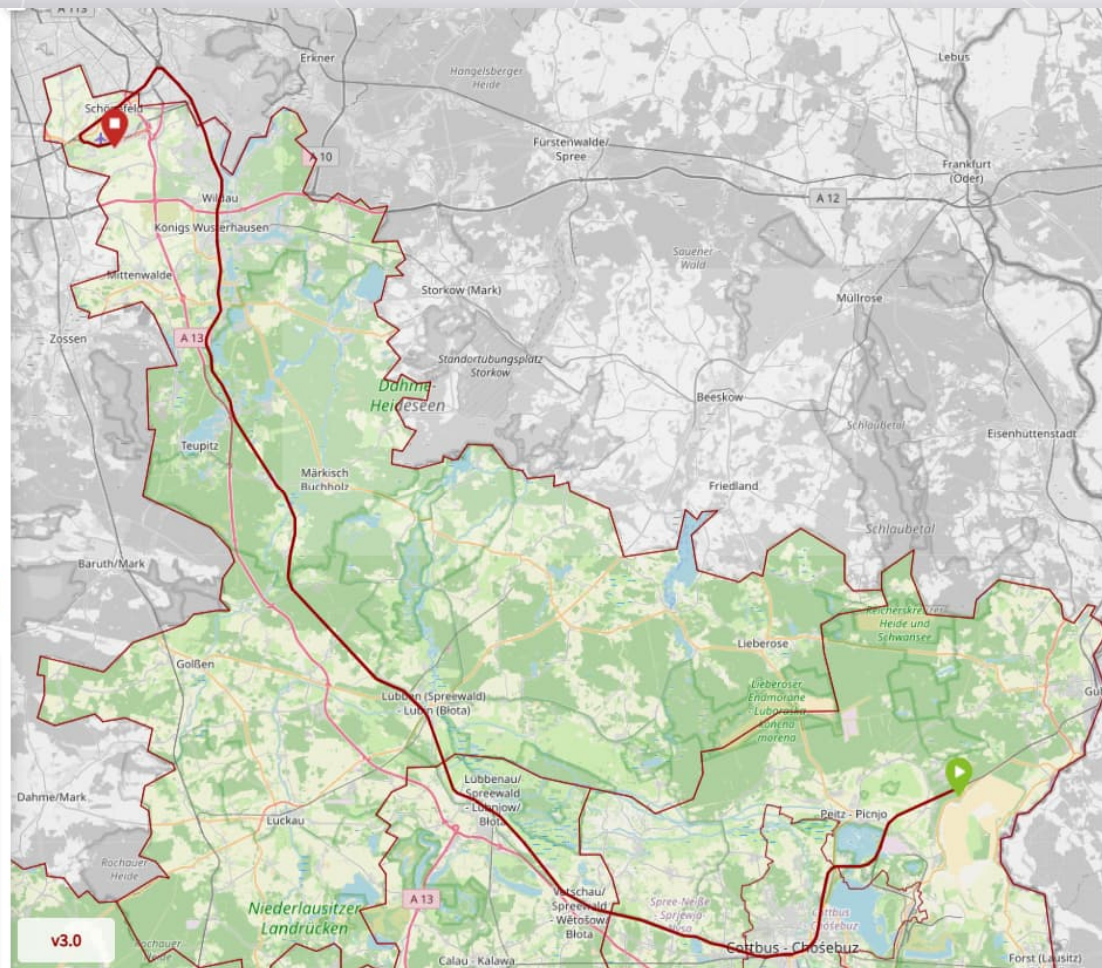
+ Einen Zwischenstopp hinzufügen

+ Einen KV-Terminal am Start-/Endpunkt hinzufügen

Standardberechnung
  Benutzerdefinierte Berechnung

**Routing-Ergebnisse pro Sendung**

|   |                  |
|---|------------------|
| Distanz                                   | 137,95 km        |
| Zeit                                      | 2h 30min         |
| Volumen                                   | 1000 TEUs        |
| Transportleistung                         | 1.517.441,20 tkm |
| <b>Kosten pro Sendung</b>                 |                  |
| Benötigte Züge                            | 13               |
| Gesamtkosten                              | 35.866,79 €      |
| <b>Treibhausgasemissionen pro Sendung</b> |                  |
| Gesamt CO <sub>2</sub> e                  | 21,24 t          |



Quelle: DiSTILL, 2026

# Vergleich Transporte Jänschwalde-Ost (GRAL) – Flughafen BER

**Vergleichen** ×

Transportvolumen (TEU-Container)  
1000

Routing-Optionen

Straßenrouting  Schienenrouting

Jänschwalde-Ost, Jänschwalde, Amt Peitz, Spree-Neiße  
 131,94 km  2h 10min  
 Flughafen BER, Melli-Beese-Ring, Schönefeld, Schenker

Direktes Beladen von Zügen am Start-/Endpunkt?

• Startpunkt  
 Ja  Nein

• Endpunkt  
 Ja  Nein

**Routing-Ergebnisse pro Sendung**

|   |                  |
|---|------------------|
| Distanz                                   | 131,94 km        |
| Zeit                                      | 2h 10min         |
| Volumen                                   | 1000 TEUs        |
| Transportleistung                         | 1.451.325,58 tkm |
| <b>Kosten pro Sendung</b>                 |                  |
| Benötigte Lkw                             | 500              |
| Gesamtkosten                              | 168.221,83 €     |
| <b>Treibhausgasemissionen pro Sendung</b> |                  |
| Gesamt CO <sub>2</sub> e                  | 146,58 t         |

**Vergleichen** ×

Transportvolumen (TEU-Container)  
1000

Routing-Optionen

Straßenrouting  Schienenrouting

Jänschwalde-Ost, Jänschwalde, Amt Peitz, Spree-Neiße  
 137,95 km  2h 30min  
 Flughafen BER, Melli-Beese-Ring, Schönefeld, Schenker

Direktes Beladen von Zügen am Start-/Endpunkt?

• Startpunkt  
 Ja  Nein

• Endpunkt  
 Ja  Nein

**Routing-Ergebnisse pro Sendung**

|   |                  |
|---|------------------|
| Distanz                                   | 137,95 km        |
| Zeit                                      | 2h 30min         |
| Volumen                                   | 1000 TEUs        |
| Transportleistung                         | 1.517.441,20 tkm |
| <b>Kosten pro Sendung</b>                 |                  |
| Benötigte Züge                            | 13               |
| Gesamtkosten                              | 35.866,79 €      |
| <b>Treibhausgasemissionen pro Sendung</b> |                  |
| Gesamt CO <sub>2</sub> e                  | 21,24 t          |

Vergleich Straße / Schiene:

- Kosten: **4,7 x** höher
- CO<sub>2</sub>e Emissionen: **6,9 x** höher



Quelle: DiSTILL, 2026

# Straßentransport Guben – Hafen Hamburg (CTA)


Transportvolumen (TEU-Container)



1000


Routing-Optionen






Straßenrouting Schienenrouting


 Industriegebiet Süd, Guben, Spree-Neiße, Brandenburg, 0311

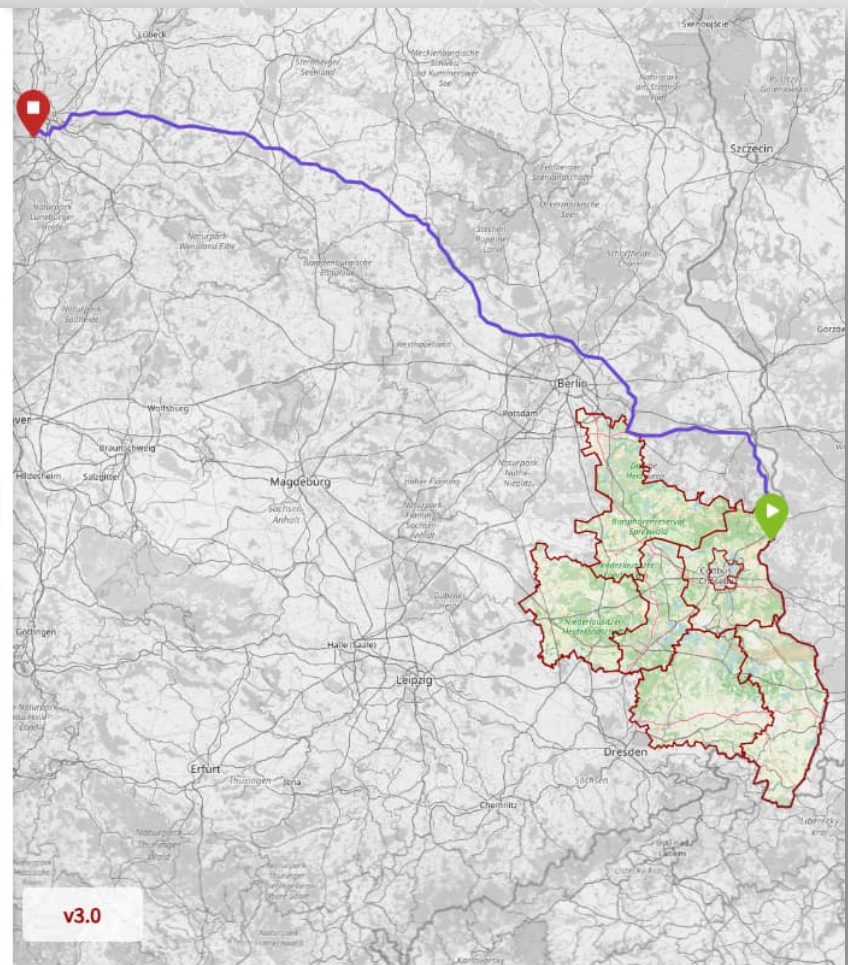

 456,28 km
 
 6h 30min


 Containerterminal Altenwerder, Altenwerder, Harburg, Hamb


 Einen Zwischenstopp hinzufügen

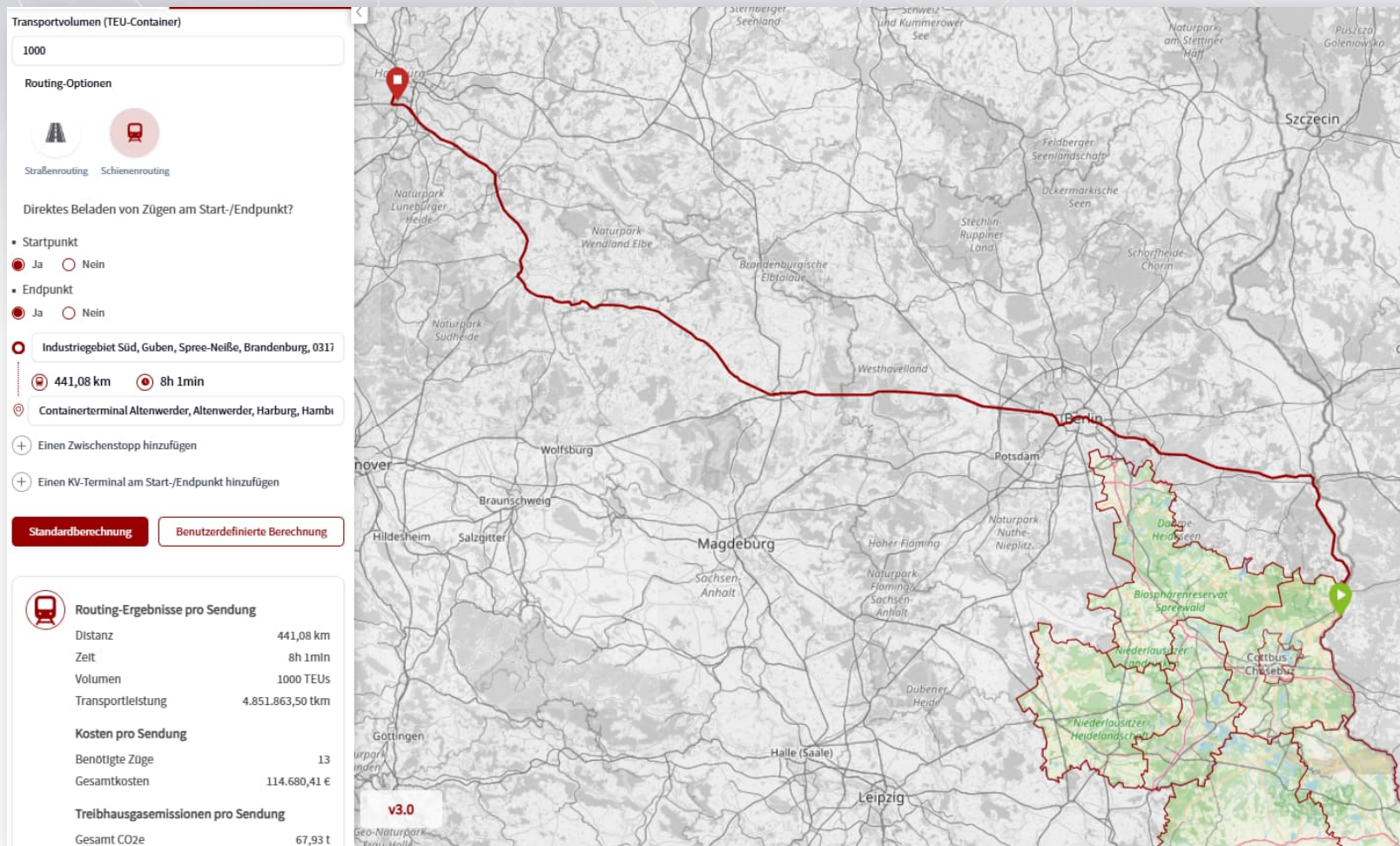

**Routing-Ergebnisse pro Sendung**

|   |                  |
|---|------------------|
| Distanz                                   | 456,28 km        |
| Zeit                                      | 6h 30min         |
| Volumen                                   | 1000 TEUs        |
| Transportleistung                         | 5.019.133,53 tkm |
| <b>Kosten pro Sendung</b>                 |                  |
| Benötigte Lkw                             | 500              |
| Gesamtkosten                              | 581.763,20 €     |
| <b>Treibhausgasemissionen pro Sendung</b> |                  |
| Gesamt CO2e                               | 506,93 t         |



Quelle: DiSTILL, 2026

# Schientransport Guben – Hafen Hamburg (CTA)



Quelle: DiSTILL, 2026

# Vergleich Straßen- / Schienentransport Guben – Hafen Hamburg (CTA)

Transportvolumen (TEU-Container)

1000

Routing-Optionen

Straßenrouting  Schienenrouting

Industriegebiet Süd, Guben, Spree-Neiße, Brandenburg, 0311

456,28 km 6h 30min

Containerterminal Altenwerder, Altenwerder, Harburg, Hamb

Einen Zwischenstopp hinzufügen

Standardberechnung Benutzerdefinierte Berechnung

**Routing-Ergebnisse pro Sendung**

|                   |                  |
|-------------------|------------------|
| Distanz           | 456,28 km        |
| Zeit              | 6h 30min         |
| Volumen           | 1000 TEUs        |
| Transportleistung | 5.019.133,53 tkm |

**Kosten pro Sendung**

|               |              |
|---------------|--------------|
| Benötigte Lkw | 500          |
| Gesamtkosten  | 581.763,20 € |

**Treibhausgasemissionen pro Sendung**

|                         |          |
|-------------------------|----------|
| Gesamt CO <sub>2e</sub> | 506,93 t |
|-------------------------|----------|

Transportvolumen (TEU-Container)

1000

Routing-Optionen

Straßenrouting  Schienenrouting

Direktes Beladen von Zügen am Start-/Endpunkt?

Startpunkt  Ja  Nein

Endpunkt  Ja  Nein

Industriegebiet Süd, Guben, Spree-Neiße, Brandenburg, 0311

441,08 km 8h 1min

Containerterminal Altenwerder, Altenwerder, Harburg, Hamb

Einen Zwischenstopp hinzufügen

Einen KV-Terminal am Start-/Endpunkt hinzufügen

Standardberechnung Benutzerdefinierte Berechnung

**Routing-Ergebnisse pro Sendung**

|                   |                  |
|-------------------|------------------|
| Distanz           | 441,08 km        |
| Zeit              | 8h 1min          |
| Volumen           | 1000 TEUs        |
| Transportleistung | 4.851.863,50 tkm |

**Kosten pro Sendung**

|                |              |
|----------------|--------------|
| Benötigte Züge | 13           |
| Gesamtkosten   | 114.680,41 € |

**Treibhausgasemissionen pro Sendung**

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| Gesamt CO <sub>2e</sub> | 67,93 t |
|-------------------------|---------|

Vergleich Straße / Schiene:

- Kosten: **5,1 x** höher
- CO<sub>2e</sub> Emissionen: **7,5 x** höher

Quelle: DiSTILL, 2026

# Intermodaltransport Guben – Frankfurt (Oder) – Hafen Hamburg (CTA)



## Kombiniertes Routing-Ergebnis

Distanz 454,44 km  
 Zeit 8h 21min  
 Volumen 1000 TEUs  
 Transportleistung 4.998.797,20 tkm

## Kosten pro Sendung

Benötigte Züge und Lkw 13 + 500  
 Gesamtkosten (ohne Umschlagkosten) 181.812,88 €  
 Anzahl Umschläge 1  
 Umschlagkosten 25.000 €  
 Gesamtkosten (inkl. Umschlagkosten) 206.812,88 €

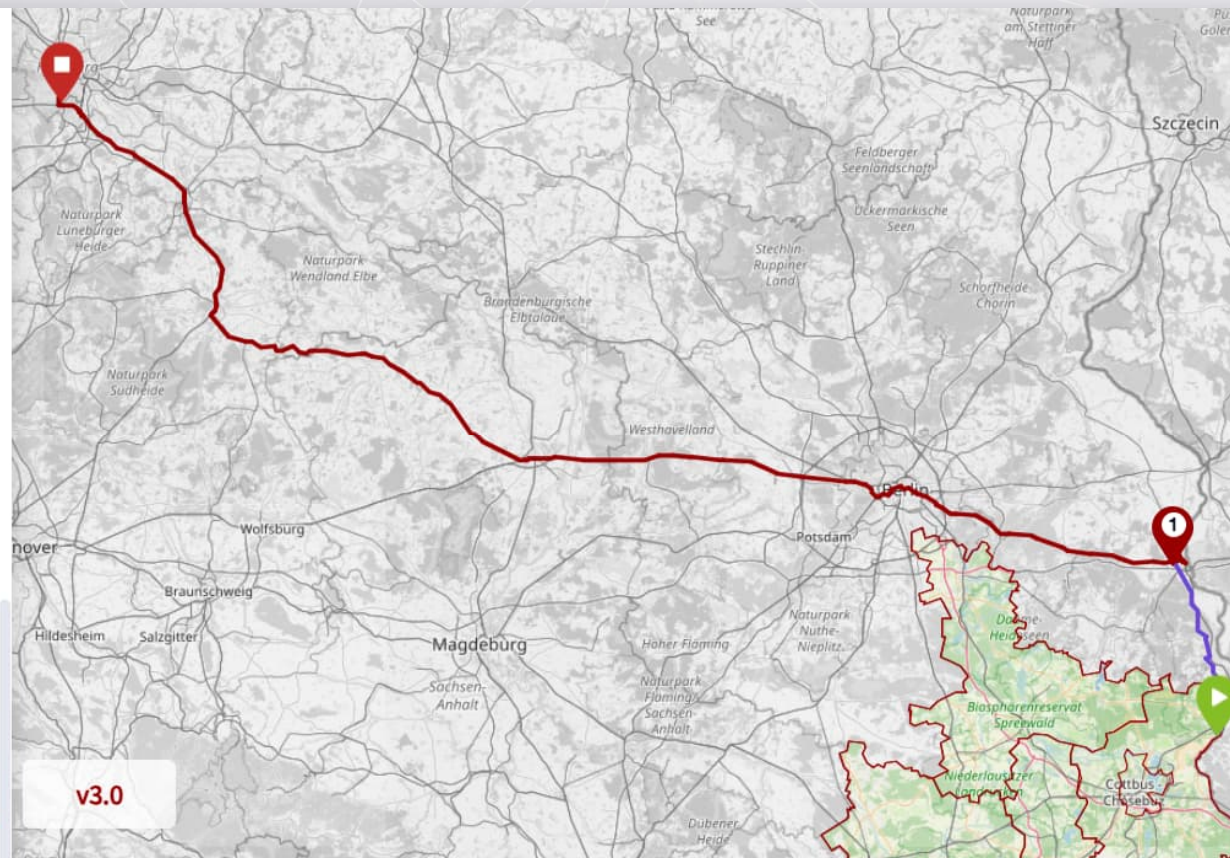
## Treibhausgasemissionen pro Sendung

Gesamt CO2e 130 t

Zurücksetzen

Vergleichen

v3.0



Quelle: DiSTILL, 2026

# Vergleich Intermodaltransport Guben – Frankfurt (Oder) – Hafen Hamburg (CTA)

Transportvolumen (TEU-Container)

1000

Routing-Optionen

Straßenrouting  Schienenrouting

Direktes Beladen von Zügen am Start-/Endpunkt?

• Startpunkt  
 Ja  Nein

• Endpunkt  
 Ja  Nein


Industriegebiet Süd, Guben, Spree-Neiße, Brandenburg, 0311

62,72 km  1h 13min

KV-Terminal Frankfurt (Oder) (In der Nähe von In

391,72 km  7h 7min

Containerterminal Altenwerder, Altenwerder, Harburg, Hamb

 Routing-Ergebnisse pro Sendung


|                   |                  |
|-------------------|------------------|
| Distanz           | 391,72 km        |
| Zeit              | 7h 7min          |
| Volumen           | 1000 TEUs        |
| Transportleistung | 4.308.891,40 tkm |

**Kosten pro Sendung**

|                |              |
|----------------|--------------|
| Benötigte Züge | 13           |
| Gesamtkosten   | 101.846,52 € |

**Treibhausgasemissionen pro Sendung**

|             |         |
|-------------|---------|
| Gesamt CO2e | 60,32 t |
|-------------|---------|

 Routing-Ergebnisse pro Sendung


|                   |                |
|-------------------|----------------|
| Distanz           | 62,72 km       |
| Zeit              | 1h 13min       |
| Volumen           | 1000 TEUs      |
| Transportleistung | 689.905,80 tkm |

**Kosten pro Sendung**

|               |             |
|---------------|-------------|
| Benötigte Lkw | 500         |
| Gesamtkosten  | 79.966,35 € |

**Treibhausgasemissionen pro Sendung**

|             |         |
|-------------|---------|
| Gesamt CO2e | 69,68 t |
|-------------|---------|

 Kombiniertes Routing-Ergebnis

|                   |                  |
|-------------------|------------------|
| Distanz           | 454,44 km        |
| Zeit              | 8h 21min         |
| Volumen           | 1000 TEUs        |
| Transportleistung | 4.998.797,20 tkm |

**Kosten pro Sendung**

|                                     |              |
|-------------------------------------|--------------|
| Benötigte Züge und Lkw              | 13 + 500     |
| Gesamtkosten (ohne Umschlagkosten)  | 181.812,88 € |
| Anzahl Umschläge                    | 1            |
| Umschlagkosten                      | 25.000 €     |
| Gesamtkosten (inkl. Umschlagkosten) | 206.812,88 € |

**Treibhausgasemissionen pro Sendung**

|             |       |
|-------------|-------|
| Gesamt CO2e | 130 t |
|-------------|-------|

Vergleich Straße / Intermodal:

- Kosten: **2,8 x** höher
- CO<sub>2</sub>e Emissionen: **3,9 x** höher

Quelle: DiSTILL, 2026

# Übergeordnete Themen (1/2)

- **Energiesysteme**

- Nachhaltige Energiequellen (z.B. Windenergie, Photovoltaik, Bioenergie sowie – wo verfügbar – Wasserkraft und Geothermie)
- Kapazitätsausbau der Stromleitungssysteme
- Ökologische Verbesserung des Bahnstrommixes

| <b>ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM DB-BAHNSTROMMIX / IN %</b> | <b>2025</b> | 2024 | 2023 |
|---|-------------|------|------|
| Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix               | 71,5        | 69,8 | 68,0 |

In Deutschland. Die Daten für 2025 bilden eine Prognose mit Stand Januar 2026 ab. Die Daten der Vorjahre entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus den Vorjahresberichten abweichen, Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

- **Schieneninfrastruktur**

- Gleiswechselweichen, Ausweich- / Überholgleise, 740 m Netz
- Beseitigung von Bottlenecks (ingleisige Streckenabschnitte)
- Ausbau der Elektrifizierung

| <b>ELEKTRIFIZIERUNGSRADE IN DEUTSCHLAND / IN %</b>  | <b>2025</b> | 2024 | 2023 |
|---|-------------|------|------|
| Elektrifizierung Schieneninfrastruktur (Betriebslänge)  | 62,4        | 62,3 | 62,3 |
| Elektrifizierung Hochleistungsnetz <sup>1)</sup>  | 99,1        | 99,1 | 99,0 |
| Elektrisch durchgeführte Transporte des DB-Konzerns im Schienenpersonen- und -güterverkehr (basierend auf Ltkm) <sup>2)</sup> | 93,1        | 93,2 | 93,0 |

<sup>1)</sup> Noch nicht abgeschlossene Elektrifizierung der Fehmarnbeltquerung entspricht rund 1 % des Hochleistungsnetzes.

<sup>2)</sup> Umfasst von DB Cargo nur die DB Cargo AG. Ohne Start Deutschland GmbH, ohne Rangierfahrten. Seit 2025 ohne S-Bahnen Berlin und Hamburg.

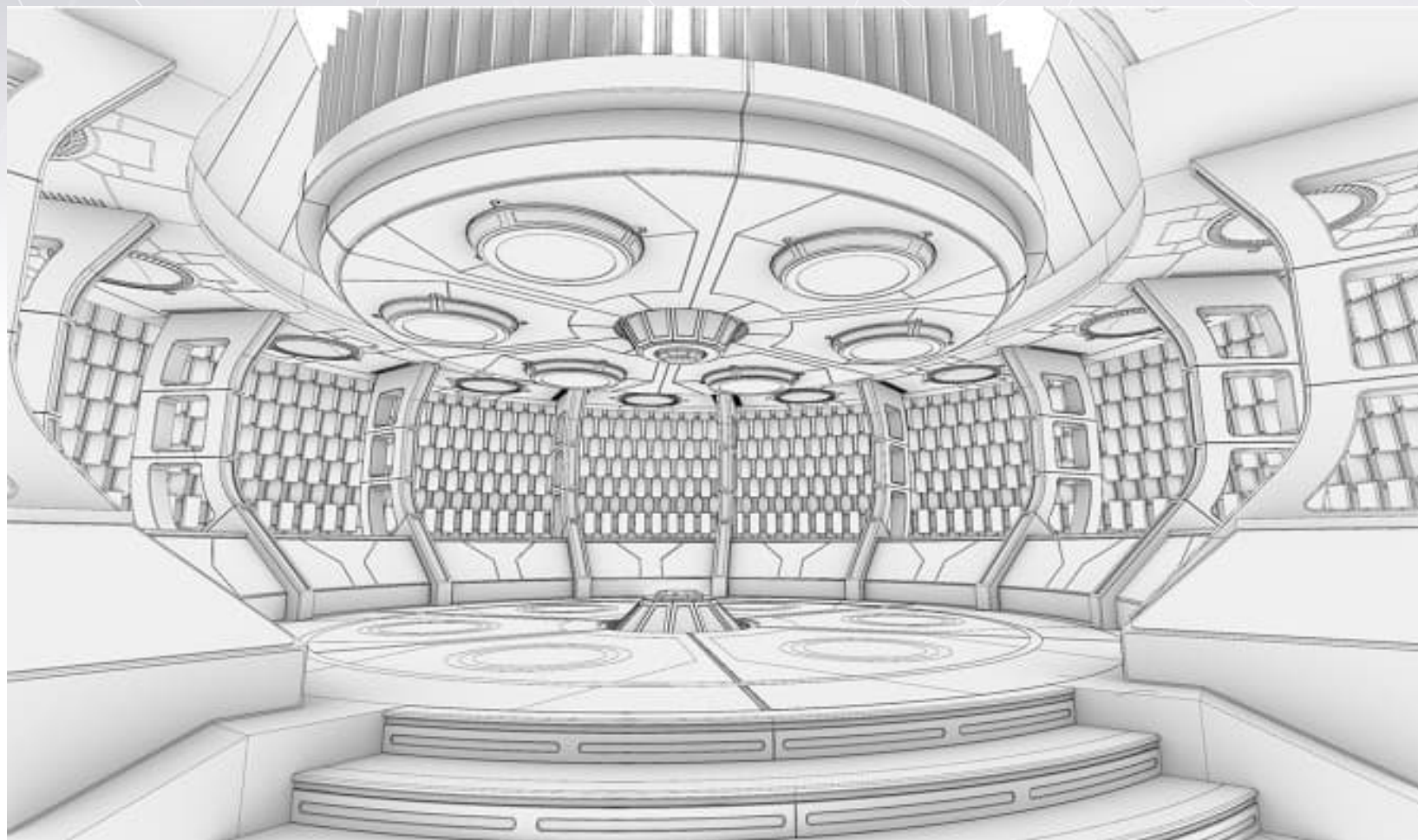
## Übergeordnete Themen (2/2)

- Rechtsform des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO AG
  - privatrechtliche Organisationsform (AG) im Konzern DB AG vs. Gemeinwohlorientierung (GO)
  - 100 % Eigentümer: Bundesrepublik Deutschland
  - Vorgegebene Eigenkapitalrendite mit Auswirkung auf Trassenpreise
- Finanzierungsbedarfe
  - Instandhaltungs- bzw. Ersatzneubaubedarf ist abhängig von Abnutzung der Infrastruktur (verursacht durch tatsächliche Beanspruchung sowie physikalische und chemische Prozesse)
  - Finanzierungsbedarf ist unabhängig von Wahl- und Legislaturperioden, politischen Schwerpunktsetzungen, aktueller Lage der öffentlichen Haushalte und anderer objektiv sachfremder Aspekte
  - In Österreich werden sechsjährige rollierende Investitionsprogramme (Rahmenpläne) geplant und finanziert
- Trassenpreise / Infrastrukturkosten
  - Kompliziertes System, tendenziell Vollkostenprinzip, unterschiedliche Kostendämpfungselemente für SPfV, SPNV, SGV
  - Trassenpreisgrenze ist nicht mit Unionsrecht vereinbar, muss überarbeitet werden (Urteil des EU-Gerichtshofes vom 19.03.2026)
  - Grenzkostenansatz würde Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Vergleich zum Straßengüter- oder Individualverkehr verbessern
  - In Deutschland trägt der Staat – im europäischen Vergleich – nur einen geringen Teil der Infrastrukturkosten
  - In Österreich werden 51 Prozent der Kosten durch den Beitrag des Bundes gemäß Eisenbahngesetz gedeckt

## Lausitzspezifische Maßnahmen

- Zügige Umsetzung der Schieneninfrastrukturprojekte und Beseitigung von Bottlenecks
  - z.B. Beseitigung eingleisiger Streckenabschnitte wie Lübbenau – Cottbus
- Zügige Gleisanbindung von bedeutenden Industrie- und Gewerbegebieten im Zusammenhang mit dem Strukturwandel
  - z.B. Green Areal Lausitz (GRAL), Jänschwalde-Ost
  - potenziell: Verkehrslandeplatz Welzow
- Bündelung von Ladungsströmen zur Nutzung der Bahn auf dem Hauptlauf
  - Identifizierung von Ladungsströmen verschiedener Versender aus ähnlichen Start- und Zielregionen
  - Etablierung von Zugverbindungen basierend auf Transportnachfrage eines ‚Ankernutzers‘
  - Auffüllen der Zugkapazität durch Buchung von Slots durch weitere Nutzer (→ ‚bunte Züge‘)
  - Voraussetzungen:
    - neutraler Transportorganisator (z.B. Bahnspedition)
    - Bereitschaft zur Kooperation aller Beteiligten

# Star Trek Discovery: Transporter Room



Quelle:  
[matthewsmorgan.com](http://matthewsmorgan.com)

## Kontakt



Infrastruktur- und  
Projektentwicklungs-  
gesellschaft mbH

### IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH

Burgstraße 30

14467 Potsdam

T +49 331 200 84-0

info[at]ipg-potsdam.de

[ipg-potsdam.de](http://ipg-potsdam.de)



Wulfram Overmann

IPG-Projektleiter DiSTILL

Einzelprokurist

T +49 331 200 84-20

overmann[at]ipg-potsdam.de



<https://www.linkedin.com/in/wulframovermann>

## Download

- Ab Ende 04/2026 wird ein ausführlicher Report zu AP 6: ‚Infrastrukturplanung‘ verfügbar sein:

<https://www.distill-lausitz.de/case-studies-veroeffentlichungen/>

# DiSTILL Konsortium

Digitales Simulations-Tool zur Weiterentwicklung des Lausitzer Reviers zur Internationalen Logistkdrehscheibe Lausitz



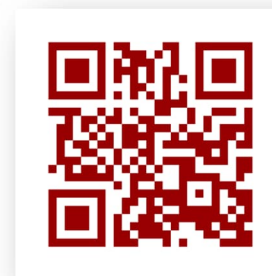
# DiSTILL



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



[distill-lausitz.de](http://distill-lausitz.de)