

Politikbrief

01|2022

Sonderausgabe Schienengüterverkehr



Interviews

Seite 2

Dem Schienengüterverkehr jetzt Priorität geben

Finanzierung

Seite 5

Roland Berger Ergebnisse zum Investitionsbedarf bis 2030

Infrastruktur

Seite 3

Roland Berger Ergebnisse zur Eisenbahninfrastruktur

Einzelwagenverkehr

Seite 6

Mitfahrgelegenheit im Einzelwagenverkehr attraktiv machen

Innovationen

Seite 4

Roland Berger Ergebnisse zu Eisenbahninnovationen

Impressum

Seite 7

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Interviews: Dem Schienengüterverkehr jetzt Priorität geben



Koalitionsvertrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP: Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln.

Joachim Berends (VDV-Vizepräsident und Vorstand der Bentheimer Eisenbahn AG): Selbstverständlich hat die Branche selbst ein großes und eigenes wirtschaftliches Interesse an der Entwicklung des Schienengüterverkehrs. Es gibt daher eine Vielzahl von neuen Aufgaben, die operativ von den Eisenbahnverkehrsunternehmen auch in Zukunft übernommen werden. Zentral ist jedoch, dass der Bund alle notwendigen Anstrengungen zur Herstellung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur in jeder Hinsicht unternimmt.



Albert Bastius (Vorstand TX Logistik AG): Neue Flexibilität bietet NiKRASA. Nicht KRANbare Sattelaufleger bzw. Trailer, die bislang nicht verladen werden konnten, werden mit dem neuen System kranbar. Denn nur dann, wenn die Entscheidung für die Schiene leicht fällt, machen wir den Unterschied aus.

Wolfgang Birlin (Geschäftsführer RheinCargo GmbH & Co. KG): Besonders hervorzuheben ist die nötige Förderung der On-Board Units für Loks (ETCS). Aber auch die Förderung von Automatisierung ist wichtig; beispielsweise mit Blick auf die Digitale Automatische Kupplung (DAK).



Sven Flore (Geschäftsführer SBB Cargo International AG): Nur mit genügend Schienenkapazität wird die Verlagerung von der Straße auf die Bahn gelingen. Und nur zuverlässige Produkte können am Markt erfolgreich sein. Dafür setzen wir uns täglich ein.

Ludolf Kerkeling (Vorstand Havelländische Eisenbahn AG): Darüber hinaus muss zukünftig der Betrieb der Infrastruktur deutlich kundenorientierter und effizienter als bisher erfolgen. Wir stellen hier seit Jahren leider eine kontinuierliche Verschlechterung fest. Ein „weiter so“ selbst mit einem Zuwachs an Investitionsmitteln hilft uns nicht weiter.



Dr. Sigrid Evelyn Nikutta (Vorsitzende DB Cargo AG): Besonders die Digitale Automatische Kupplung birgt große Potentiale und ist die Voraussetzung für mehr Kapazität auf der Schiene. Mehr Güter auf die Schiene erfordert auch den Ausbau des Einzelwagenverkehrs.

Christian Stavermann (Geschäftsführung Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH): Wir müssen uns von der klassischen, alten Bahn verabschieden, die Kunden wollen andere, innovativere Lösungen und nicht nur Denken bis zum Tellerrand. Lasst uns mehr und kreativer miteinander sprechen, nur dann gelingt uns die nachhaltige Verkehrswende.



Henrik Würdemann (Geschäftsführung Captrain Deutschland GmbH): Zum einen müssen faire Wettbewerbsbedingungen sowohl im intra- als auch im intermodalen Markt geschaffen werden. Zum anderen muss der Infrastrukturausbau schneller erfolgen.

Schienengüterverkehr: Roland Berger Ergebnisse zur Eisenbahninfrastruktur

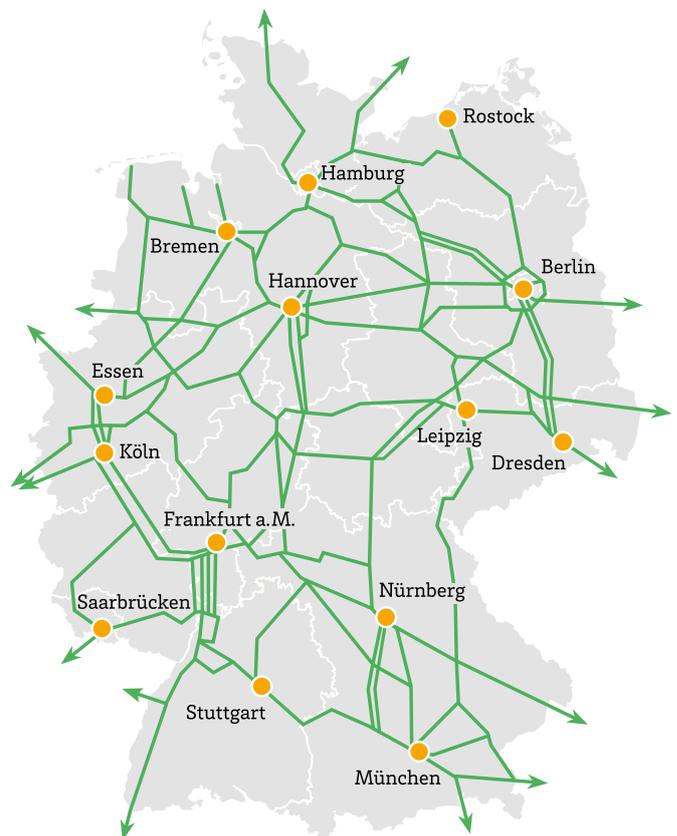
Für die Stärkung des Schienengüterverkehrs und den Eisenbahnverkehr insgesamt ist eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur eine wichtige Voraussetzung. Denn nicht zuletzt Verspätungen sind oftmals Ursache von unzureichenden Gleiskapazitäten oder technischen Defekten. So können Züge beispielsweise nicht in den Bahnhof einfahren, wenn Gleise belegt sind. Aber auch Reparaturarbeiten an Strecken oder Signalanlagen, die aufgrund zu hoher bürokratischer Anforderungen oft zu viel Zeit in Anspruch nehmen, können der Grund für Beeinträchtigungen sein.

Diese und andere Herausforderungen hat das Gutachten „Schienengüterverkehr als Garant des Klimaschutzes im Verkehr – Qualität, Innovation

und Kunden im Fokus“ identifiziert und macht zugleich konkrete Handlungsempfehlungen für den Infrastrukturausbau und zukünftige Rahmenbedingungen. Neben der Empfehlung zum Ausbau des Netzes insgesamt, sei es mit Überholgleisen oder mit leistungsstarken Bahnknoten nennt das Gutachten beispielsweise auch die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken. Über 200 Trassen mit rund 4000 km Länge könnten alleine in Deutschland reaktiviert werden. Fast 300 Städte und Gemeinden mit mehr als 3 Millionen Einwohnern wären auf diese Weise wieder an das Schienennetz angebunden. Aber auch dem Schienengüterverkehr stünden durch eine Reaktivierungsoffensive neue Kapazitäten zur Verfügung, zumal neue Strecken das Bestandsnetz entlasten würden.

Zur Stärkung des Gesamtsystems Schiene müssen bei den Infrastrukturmaßnahmen ...

- ... das Baustellenmanagement optimiert werden.
- ... das Netz ausgebaut und gestärkt werden; mit 740 m Überholgleisen, leistungsstarken Bahnknoten und der Reaktivierung stillgelegter Strecken.
- ... genehmigungs- und planungsrechtliche Verfahren vereinfacht und digitalisiert werden.
- ... einheitliche Standards gelten.
- ... Instandhaltungsprozesse digitalisiert werden.
- ... die Zugangsinfrastruktur, Anlagen und Serviceeinrichtungen gestärkt werden; beispielsweise Häfen und Terminals.
- ... der Kombinierte Verkehr verstärkt gefördert werden.



Quelle: VDV-eigene Darstellung auf Basis des Gutachtens „Schienengüterverkehr als Garant des Klimaschutzes im Verkehr – Qualität, Innovation und Kunden im Fokus“, hrsg. v. Roland Berger im Auftrag des VDV (2021)

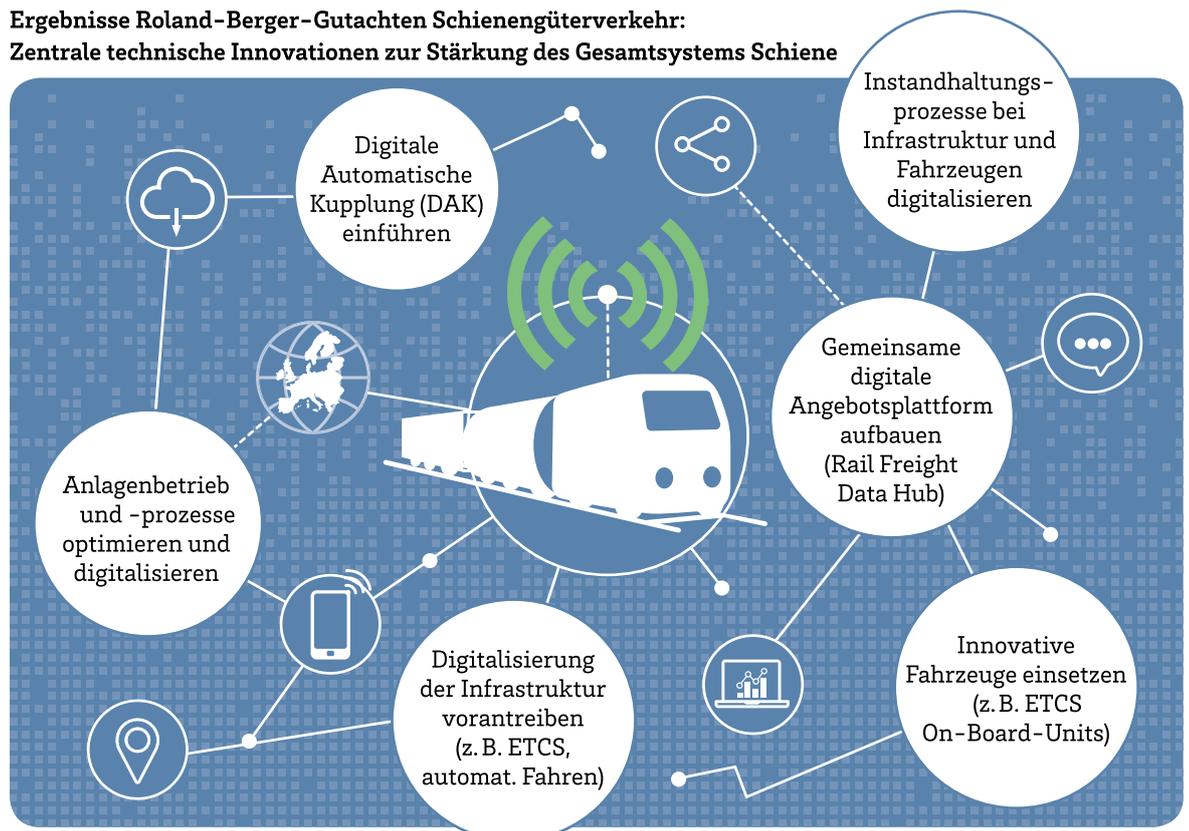
Schienengüterverkehr: Roland Berger Ergebnisse zu Eisenbahninnovationen

Mehr als zwei Drittel des deutschen Außenhandels werden in Europa abgewickelt. Damit stellt sich für die produzierende Industrie und die verladende Wirtschaft vor allem die Frage, ob die Straße, die Schiene oder der Kombinierte Verkehr (KV) für Aus- und Einfuhren genutzt werden. Auch wenn bei der Entscheidung zunehmend die Klima- und Umweltwirkung der Transportmittel eine Rolle spielt, sind die Anforderungen an Laufzeiten, Zuverlässigkeit, Auftragsabwicklung, Preise oder Flexibilität maßgebend für die Wahl der Transportkette.

Der umwelt- und klimafreundliche Schienengüterverkehr kann dank der breiten Unterstützung von Bund und Ländern diese und andere Anforderungen immer besser erfüllen. So konnte bereits der Schienenlärm innerhalb von nur 12 Jahren halbiert

werden. Lange diskutierte Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Nachtfahrverbote für den Güterverkehr auf der Schiene konnten damit abgewendet werden. Zugleich sind noch große Potenziale vorhanden, um die Wettbewerbsposition der Schiene zu stärken. Das Gutachten „Schienengüterverkehr als Garant des Klimaschutzes im Verkehr – Qualität, Innovation und Kunden im Fokus“ nennt als zentrales Element technische Innovationen, die es in den kommenden Jahren zu nutzen gilt. Dazu gehört beispielsweise die „Digitale Automatische Kupplung (DAK)“. Hiermit kann die zeitintensive, manuelle Zugvorbereitung und Abfertigung automatisiert bzw. digitalisiert werden. Aber auch die Schaffung einer gemeinsamen Datenplattform gehört dazu, die bereits durch die Initiative „Rail Freight Data Hub“ in Vorbereitung ist.

Ergebnisse Roland-Berger-Gutachten Schienengüterverkehr: Zentrale technische Innovationen zur Stärkung des Gesamtsystems Schiene



Quelle: VDV-eigene Darstellung auf Basis des Gutachtens „Schienengüterverkehr als Garant des Klimaschutzes im Verkehr – Qualität, Innovation und Kunden im Fokus“, hrsg. v. Roland Berger im Auftrag des VDV (2021)

Schienengüterverkehr: Roland Berger Ergebnisse zum Investitionsbedarf bis 2030

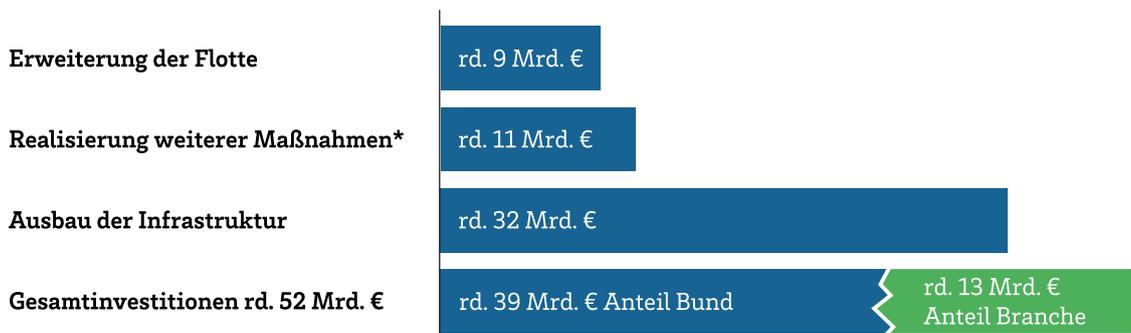
Das Gutachten „Schienengüterverkehr als Garant des Klimaschutzes im Verkehr – Qualität, Innovation und Kunden im Fokus“, hrsg. von Roland Berger im Auftrag des VDV, macht nicht nur konkrete Vorschläge für die Stärkung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur oder die Nutzung technischer Innovationen, sondern benennt auch den nötigen Investitionsbedarf. Demnach müssen rund 52 Mrd. Euro in den Schienengüterverkehr investiert werden, wenn der angestrebte Marktanteil der Güterbahnen von mindestens 25 Prozent und die Klimaschutzziele im Verkehrssektor bis 2030 erreicht werden sollen. Die Branche selber leistet dabei mit 13 Mrd. Euro einen erheblichen Eigenanteil an diesen Investitionen. Die übrigen Mittel muss der Bund aufbringen; vor allem für den nötigen Ausbau der Infrastruktur.

Mit den aktuellen Haushaltsberatungen 2022 können die notwendigen Mittel bereits festgeschrieben werden. Einen zentralen Stellenwert haben dabei die „Baukostenzuschüsse für Investitionen des Bedarfsplans Schiene“ (HH-Titel 891 01-74), die in einem ersten Schritt bis 2025 auf 3 Mrd. Euro zu erhöhen wären. Dabei darf nicht vergessen werden, dass auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen ein Streckennetz von rund 5 000 km betreiben.

So wären parallel auch die „Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ (HH-Titel 891 51-742) anzupassen. Denn in den vergangenen Jahren war bei der bestehenden Förderung gem. Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) ein starker Mittelabfluss festzustellen. Die aus den Anfangsjahren der SGFFG-Förderung verfügbaren Reserven sind schrittweise aufgebraucht worden. Mit der zurückliegenden Novellierung des SGFFG ist zudem der Förderkatalog auf weitere Neu- und Ausbauprojekte bei den nichtbundeseigenen Bahnen ausgeweitet worden. Erforderlich ist somit eine Verdoppelung des bisherigen Haushaltsansatzes auf 50 Mio. Euro. Eine schrittweise Erhöhung der Haushaltsmittel auf 100 Mio. Euro ist darüber hinaus bei der „Förderinitiative Elektrische Güterbahn“ (HH-Titel 891 08-742) von zentraler Bedeutung, weil in Deutschland bislang nur rund 60 Prozent der Eisenbahnstrecken mit Oberleitungen elektrifiziert sind. Bei anderen Förderprogrammen steht vor allem eine Fortschreibung im Fokus. Das betrifft beispielsweise die „Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr“ (HH-Titel 892 41-790), die zu Ende 2021 ausgelaufen sind.

Ergebnisse Roland-Berger-Gutachten Schienengüterverkehr: Investitionsbedarf bis 2030

Quelle: VDV-eigene Darstellung auf Basis des Gutachtens „Schienengüterverkehr als Garant des Klimaschutzes im Verkehr – Qualität, Innovation und Kunden im Fokus“, hrsg. v. Roland Berger im Auftrag des VDV (2021)



* Zum Beispiel: Kranbarkeit Sattelaufleger, Umrüstung auf Digitale Automatische Kupplung, Einführung von ETCS oder Entlastung bei Steuern und Abgaben

Schienengüterverkehr: Mitfahrgelegenheit im Einzelwagenverkehr attraktiv machen

Zu den Vorschlägen im Gutachten „Schienengüterverkehr als Garant des Klimaschutzes im Verkehr – Qualität, Innovation und Kunden im Fokus“ gehört auch die Stärkung des „Einzelwagenverkehrs“ im Schienengüterverkehr. Dabei werden einzelne Güterwagen und Wagengruppen einer ganzen Region gebündelt, in gemeinsamen Güterzügen zwischen den Regionen transportiert und anschließend auf die Empfänger verteilt. Damit eröffnet der Einzelwagenverkehr auch für die mittelständische Wirtschaft die Möglichkeit, Gütertransporte über die Schiene abzuwickeln, zumal durch die Nutzung von Railports und Umschlagsanlagen kein direkter Gleisanschluss notwendig ist. Ein weiterer Vorteil des Einzelwagenverkehrs sind beispielsweise auch Transportangebote für Übergrößen oder sehr hohe Ladungsgewichte, bei denen anders als auf der Straße keine Begleitfahrzeuge nötig sind.

Zugleich ist der Einzelwagenverkehr wegen der vielen Sammel- und Verteilvorgänge sowie den damit verbundenen Rangierprozessen vergleichsweise aufwendig und muss durch Automatisierung und Digitalisierung produktiver werden. Aber auch weil er häufig im direkten Wettbewerb zum Lkw steht, sind Veränderungen nötig: Der Einsatz

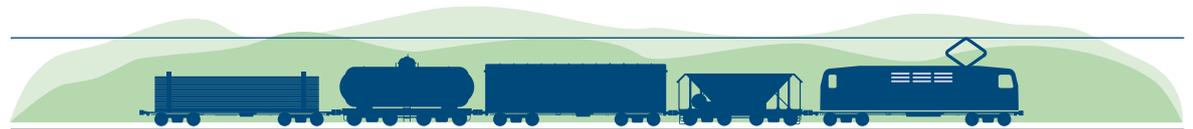
moderner Technik, neue Geschäfts- und Kooperationsmodelle sowie Logistiklösungen. Darüber hinaus sind gezielte temporäre Fördermaßnahmen für Einzelwagenverkehre erforderlich, um die massiven Kostennachteile der Güterbahnen auszugleichen und der verladenden Wirtschaft Alternativen zum Lkw-Transport bieten zu können.

Um diese Lücken zu schließen, ist 2021 das „Netzwerk Zukunft Einzelwagenverkehr“ gegründet worden. Der Zusammenschluss umfasst mittlerweile rund 30 Güterbahnen. Aber auch von Seiten des Bundes wurden wichtige Initiativen festgeschrieben; etwa die Einführung der Anlagenpreisförderung. Sie ist allerdings auf nur fünf Jahre ausgelegt. So ist eine zweite Förderperiode mit einer kontinuierlichen Förderung erforderlich. Dabei gilt es, die Anlagenpreisförderung so anzupassen, dass sie praxismäßig ist. Zusätzlich bedarf es zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs einer direkten Betriebskostenbeihilfe, die mittelfristig den Weg zu einem selbsttragenden und wettbewerbsfähigen Einzelwagenverkehr eröffnen sollte. Bei jeder Förderung muss sichergestellt sein, dass sie bei allen Unternehmen, die Einzelwagenverkehre betreiben, gleichermaßen ankommt.

Der Einzelwagenverkehr im Schienengüterverkehr ...

- ... ist europaweit und täglich verfügbar (auch an Sonn- und Feiertagen).
- ... ist über Railports und Umschlagsanlagen auch ohne Gleisanschluss nutzbar.
- ... ist mit anderen Verkehrsträgern kombinierbar.
- ... spart im Vergleich zum Straßengütertransport zwischen 80 und 100 Prozent CO₂ ein.
- ... ist beim Transport nicht auf Begleitfahrzeuge angewiesen.
- ... ist auf Übergrößen und auf sehr hohe Ladungsgewichte ausgelegt.
- ... deckt mit umfangreichem Spezialequipment alle Transportanforderungen ab.
- ... hat bis zu 50 Prozent geringere externe Kosten; durch weniger Unfälle oder vermiedene Umweltschäden.

Quelle: VDV-eigene Darstellung auf Basis des Gutachtens „Schienengüterverkehr als Garant des Klimaschutzes im Verkehr – Qualität, Innovation und Kunden im Fokus“, hrsg. v. Roland Berger im Auftrag des VDV (2021)



Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr. Seine rund 600 Mitglieder sind Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträgerorganisationen. Zu den Aufgaben des VDV gehören die Beratung der Mitgliedsunternehmen,

Rahime Algan

Leiterin Online-Kommunikation
und Öffentlichkeitsarbeit
T 030 399932-18
algan@vdv.de

Eike Arnold

Stellvertretender Pressesprecher
und Leiter interne Kommunikation
T 030 399932-19
arnold@vdv.de

Norbert Mauren

Leiter Politische Planung,
Bund-Länder-Koordinierung
T 030 399932-17
mauren@vdv.de

Lars Wagner

Leiter Kommunikation und
Hauptstadtbüro, Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

der Erfahrungsaustausch innerhalb der Branche und die Erarbeitung einheitlicher technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Standards für Busse und Bahnen. Außerdem vertritt der VDV die Interessen der Unternehmen gegenüber der Politik, Verwaltung, Industrie und anderen Institutionen.

Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln

Herausgeber/Verantwortlich:

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer

Redaktionsleitung:

Norbert Mauren

Redaktionelle Mitarbeit:

Steffen Kerth, Niklas Kleinhellefort, Georg Lennarz,
Norbert Mauren, Lars Wagner

Quellenachweis/Fotos:

Titelseite: Marco2811 | Fotolia.com

Grafiken: de-sign-network Andrea Muth/
Simone Arndt

Redaktionsschluss: 14. März 2022

Recherchieren Sie weiter:

www.vdv.de

Schreiben Sie uns:

hauptstadtbuero@vdv.de

Möchten Sie den VDV-Politikbrief
per E-Mail erhalten?

hauptstadtbuero@vdv.de

 @DieVerkehrsunternehmen

 die-verkehrsunternehmen

 @VDV_Verband

 app.vdv.de