

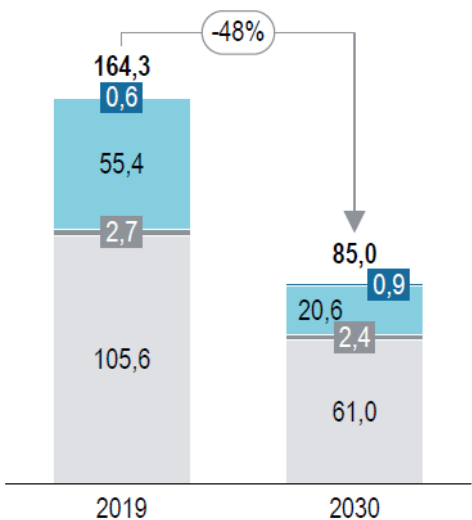
Roland-Berger-Studie „Zukunft Schienengüterverkehr“

19.11.2021 Webkonferenz der VDV-LG NS-HB
Steffen Kerth (VDV Hgst.)



Hintergrund und Zielsetzung

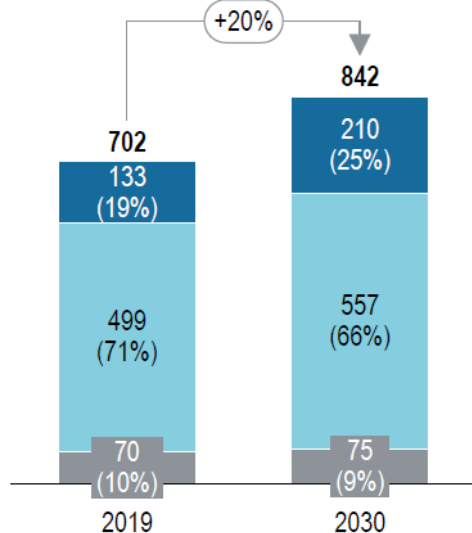
Emissionen [Mio. t CO2]



■ Schienengüterverkehr ■ Sonstige Güterverkehrsarten¹⁾
 ■ Straßengüterverkehr ■ Personenverkehr

1) Luftverkehr, Binnenschifffahrt, Rohrfernleitungen

Leistung Güterverkehr [Mrd. tkm]



■ Schienengüterverkehr ■ Sonstige Güterverkehrsarten
 ■ Straßengüterverkehr

- > Klimaziele von EU und Bund fordern **Reduktion Emissionen im Verkehrssektor um 48%** bzw. 79 Mio. t CO2 ggü. 2019 – Gleichzeitig wird für Güterverkehr **Wachstum Transportleistung um ca. 20%** erwartet (gem. RB Prognose)
- > **Emissionsreduzierung** im Güterverkehr in **Zielszenario** zu erreichen durch drei wesentliche Maßnahmen

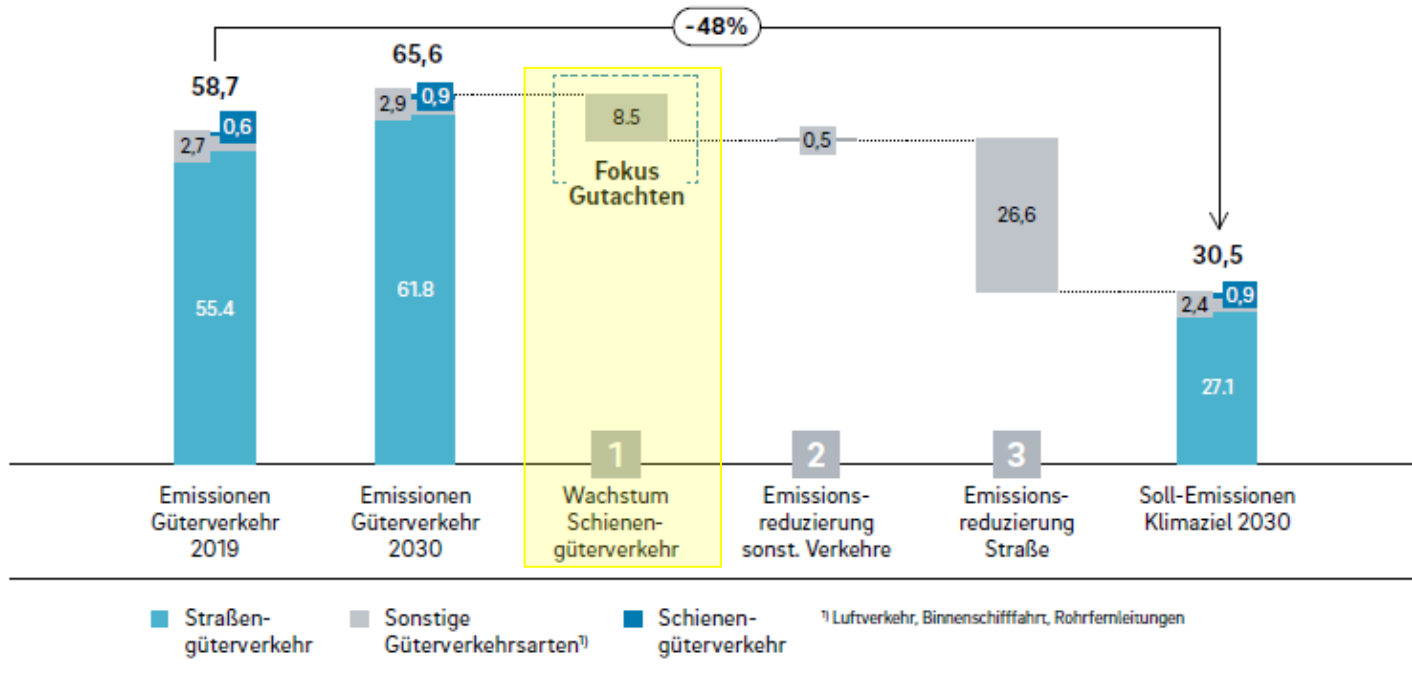
1 Verlagerung von ca. 42 Mrd. tkm Transportleistung in 2030 von **Straße auf Schiene** (entspricht Modalanteil Schiene von ca. 25%)

2 Senkung Emissionslevel Straße von ca. 111 auf 37 g CO2/tkm (Reduzierung um 67%)

3 Senkung Emissionslevel Rohrfernleitungen, Luftverkehr und Binnenschifffahrt von ca. 39 auf 32 g CO2/tkm (Reduzierung um 16%)

Quelle: Roland Berger 2021, Umweltbundesamt

Beitrag der Verkehrsverlagerung zum Klimaschutz



Quelle: Statista, Umweltbundesamt, VDV ÖPNV-Betriebskostengutachten, Roland Berger

25 Prozent bis 2030

Kernziel der Masterpläne Schienenverkehr und Schienengüterverkehr

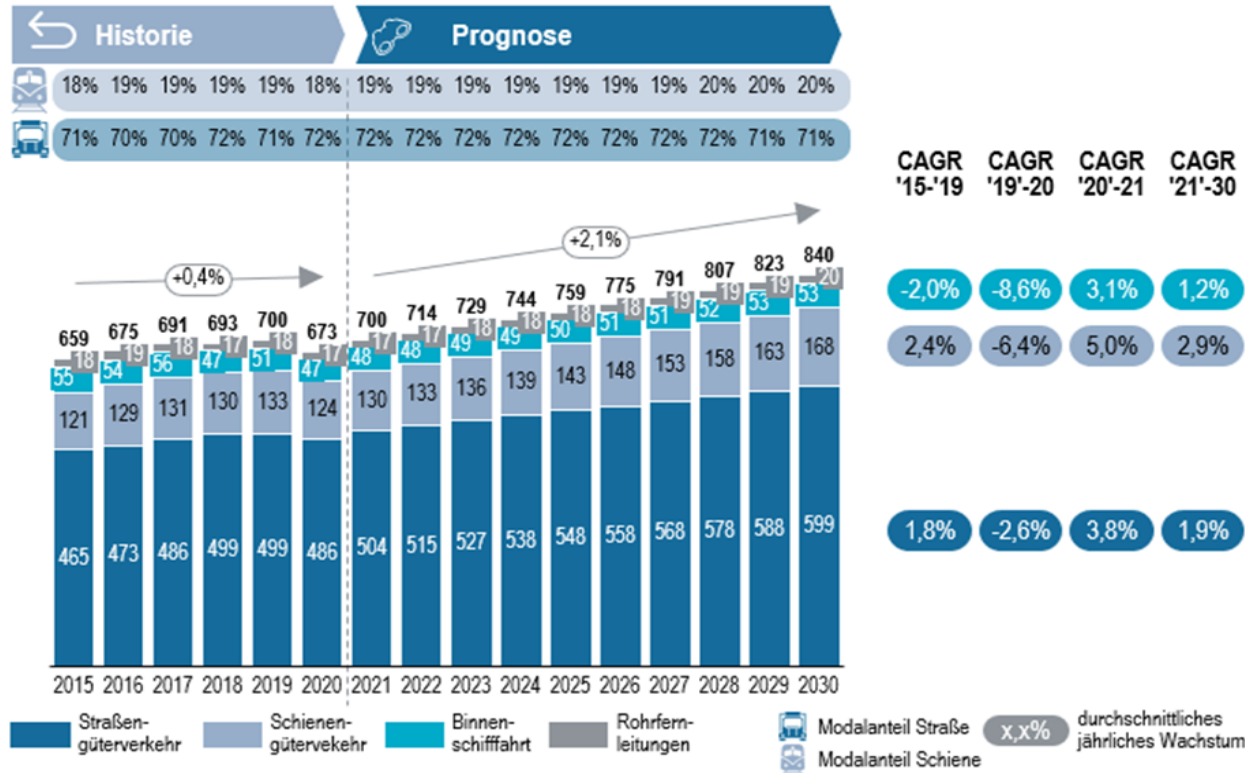


Untersuchungsansatz

	1 Prognose SGV im Status Quo	2 Maßnahmen Verkehrsverlagerung	3 Ableitung Finanzierungsbedarfe	4 Zsfg. Handlungsempfehlungen
Methode	<ul style="list-style-type: none">> Entwicklung Verkehrsvolumina bis 2030 in einzelnen Modi (Straße, Schiene, Schiff) und Segmenten (GV, EV, KV)> Prognose zu Entwicklung von Betriebskosten und notwendigen Investitionen> Basis für Hochrechnung sind aktuelle politische Rahmenbedingungen bzw. Effekte aus Markttrends	<ul style="list-style-type: none">> Bewertung Maßnahmen für zusätzliche Verkehrsverlagerung auf Schiene (z.B. Wettbewerbsfähigkeit, Marktzugang, Innovation, Infrastruktur)> Entwicklung von zwei Zielszenarien für Verkehrsverlagerung (25% u. 25+ Modalanteil Schiene 2030)	<ul style="list-style-type: none">> Entwicklung der Verkehrsleistung, Umsätze und Betriebskosten in Zielszenarien> Hochrechnung zusätzlicher Investitionen in Infrastruktur/Flotte in Zielszenarien> Berechnung gesamter zu finanzierender Betrag aus Mehrbedarf Betriebskosten sowie zusätzlichen Investitionskosten	<ul style="list-style-type: none">> Berechnung Gesamtfördervolumen bzw. Anteil Bund für Umsetzung Maßnahmen> Berechnung verbleibender Eigenanteil der Branche und sektorexterner Kapitalgeber> Detaillierung Handlungsempfehlungen zu Schwerpunkten (z.B. Terminalinfrastruktur, Automatisierung...)
Quellen	<ul style="list-style-type: none">> Verkehrsverflechtungsprognose 2030> Mittelfristprognose 20/21> UIC, UNIFE, VDV Statistik> Oxford Economics, Destatis	<ul style="list-style-type: none">> Interviews und Primärdaten von Mitgliedsunternehmen> Studien und Positionspapiere der Branche zu möglichen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none">> RB-Modellierung basierend auf Zielszenarien> Kosten-/Investitionssätze aus Primärdaten der VDV-Mitglieder	<ul style="list-style-type: none">> RB-Modellierung basierend auf Zielszenarien> Weitere Interviews mit VDV-Mitgliedern> Bestehende VDV-Positionen

Quelle: Roland Berger

Transportleistung 2015 bis 2030 (Status-Quo-Prognose)





- Keine Veränderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen bis 2030
- Bestehende Titel im BHH werden analog MiFri bis 2030 fortgeschrieben
- Förderprogramme werden bis 2030 fortgeführt


Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs


Verkehrspolitische Rahmenbedingungen


Ziel: Wettbewerbsfähigkeit zur Straße sicher stellen und Mindestrentabilität für Betreiber ermöglichen


 A.1 SGV-Kompatibilität im Verkehrssektor vorschreiben

 A.2 Rahmenb. zu Straße angleichen u. Kreislauf Verkehr finanziert Verkehr einrichten¹⁾

 A.3 Grenzüberschreitende Verkehre vereinfachen


 A.4 Trassenpreisförderung verlängern und in Wirkung konkretisieren


 A.5 Energiebesteuerung und -abgaben senken

 A.6 Wettbewerbsfähigkeit im Einzelwagenverkehr herstellen


Infrastruktur und Rollmaterial

Ziel: Physische Voraussetzungen für effizienten, wettbewerbsfähigen Verkehr sowie benötigte Kapazitäten bereitstellen


 B.1 SGV-Infrastruktur stärken (u.a. Ausbau, Redundanz, Bürokratieabbau²⁾)

 B.2 Digitale automatische Kupplung einführen

 B.3 Instandhaltungsprozesse bei Infrastruktur und Rollmaterial digitalisieren


 B.4 Zugangsinfrast., Anlagen und Serviceeinricht. stärken (z.B. Häfen, Terminals)


 B.5 Kombinierten Verkehr zielgerichtet und verstärkt fördern

 B.6 Rahmenbedingungen für unternehmerische Investitionen schaffen


Innovation und Qualität


Ziel: Kundenfreundlichkeit und Zugang zum System Schiene verbessern sowie Kapazität und Effizienz des Systems steigern

 C.1 Anlagenbetrieb und -prozesse optimieren und digitalisieren

 C.2 Digitalisierung der Infrastruktur vorantreiben (z.B. ETCS, automat. Fahren)

 C.3 Innovatives Rollmaterial auf Schiene bringen (z.B. ETCS On-Board Units)

 C.4 Digitale Angebotsplattform für SGV schaffen

 C.5 Produktangebot verbreitern und kundenorientierter aufstellen

 C.6 Personalmarketing und -förderung forcieren

1) Zweckbindung Einnahmen, z.B. aus Straßengüterverkehr aufheben und flexiblen, verkehrsträgerübergreifenden Mitteleinsatz über Fond ermöglichen

2) Insb. genehmigungs-/planungsrechtliche Verfahren für Schiene vereinfachen, Planungs-/Bauprozesse digitalisieren und einheitliche Standards durchsetzen

 Maßnahmenbündel mit Kosten >EUR 1 Mrd.

Quelle:
Roland Berger

Keine dauerhaften Subventionen, faire Wettbewerbsbedingungen und hohe Qualität als Gemeinschaftsaufgabe von Politik und Sektor



Faire Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen

- Kompatibilität im Verkehrssektor vorschreiben
- Infrastruktur ausbauen und Resilienz verstärken
- Genehmigungs-/planungsrechtliche Verfahren vereinfachen
- Einführung und Migration von technischen Innovationen unterstützen
- Grenzüberschreitende Verkehre vereinfachen und harmonisieren
- Trassenpreisförderung verlängern und in Wirkung konkretisieren
- Wettbewerbsfähigkeit im Einzelwagenverkehr herstellen
- ...

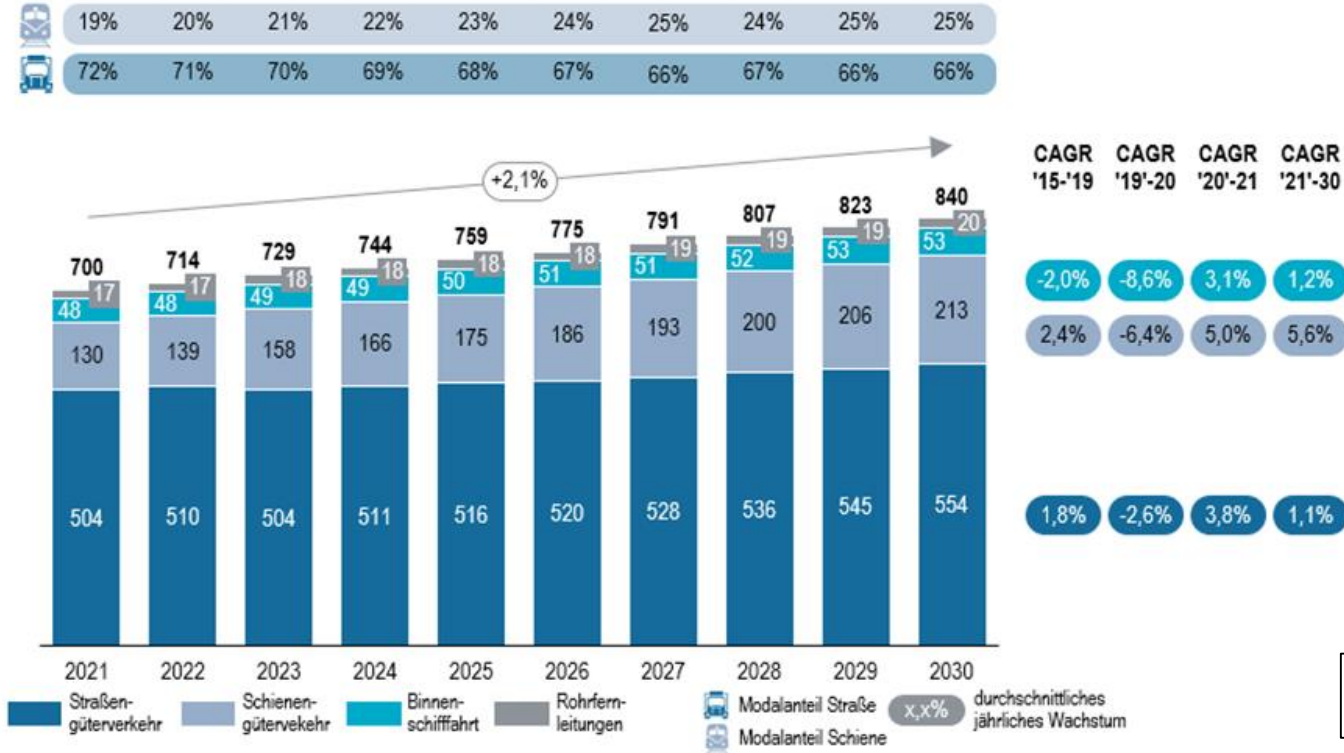


Hochwertiges Angebot der Branche

- Produktangebot verbreitern und kundenorientierter aufstellen
- Industriespezifische Logistiklösungen entwickeln
- Plattform für digitalen Datenaustausch zwischen Unternehmen schaffen
- Gemeinsames Angebot mit einfachem Zugang für Neukunden wettbewerbsrechtlich zulässig schaffen
- Innovatives Rollmaterial auf die Schiene bringen
- Anlagenbetrieb und -prozesse optimieren und digitalisieren
- Personalrekrutierung und Arbeitgeberattraktivität als Branchenthema annehmen und Initiativen schaffen
- ...

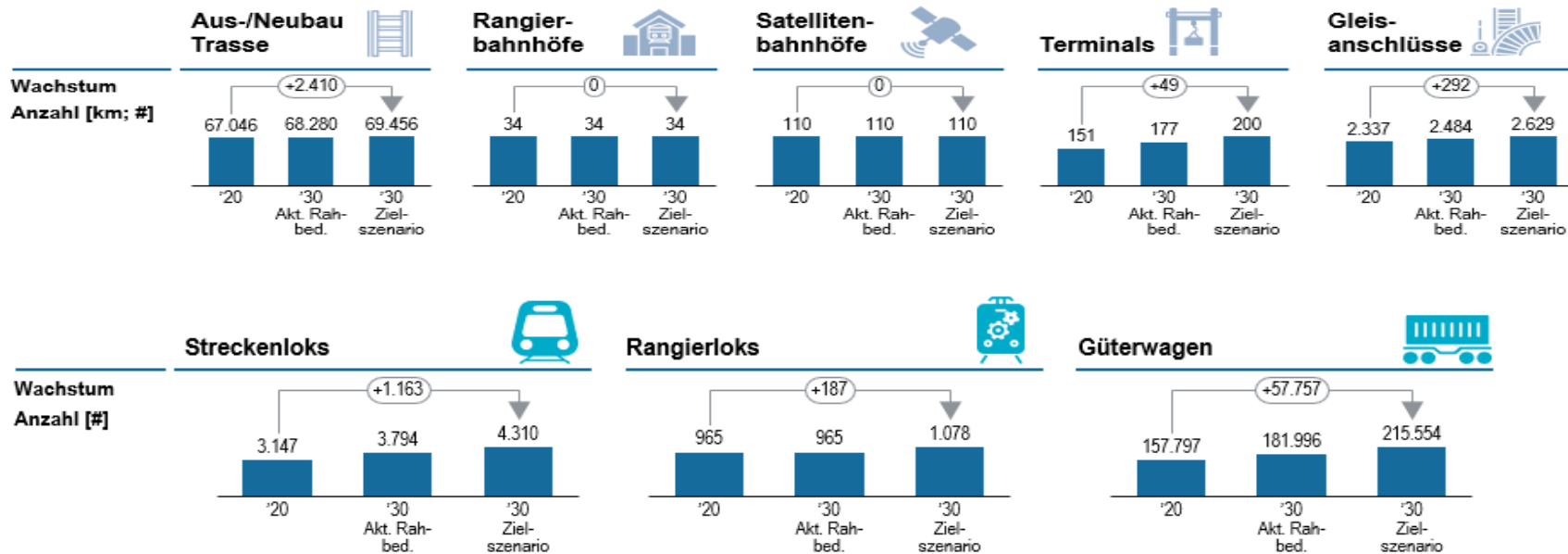


Zielszenario „25 % in 2030“



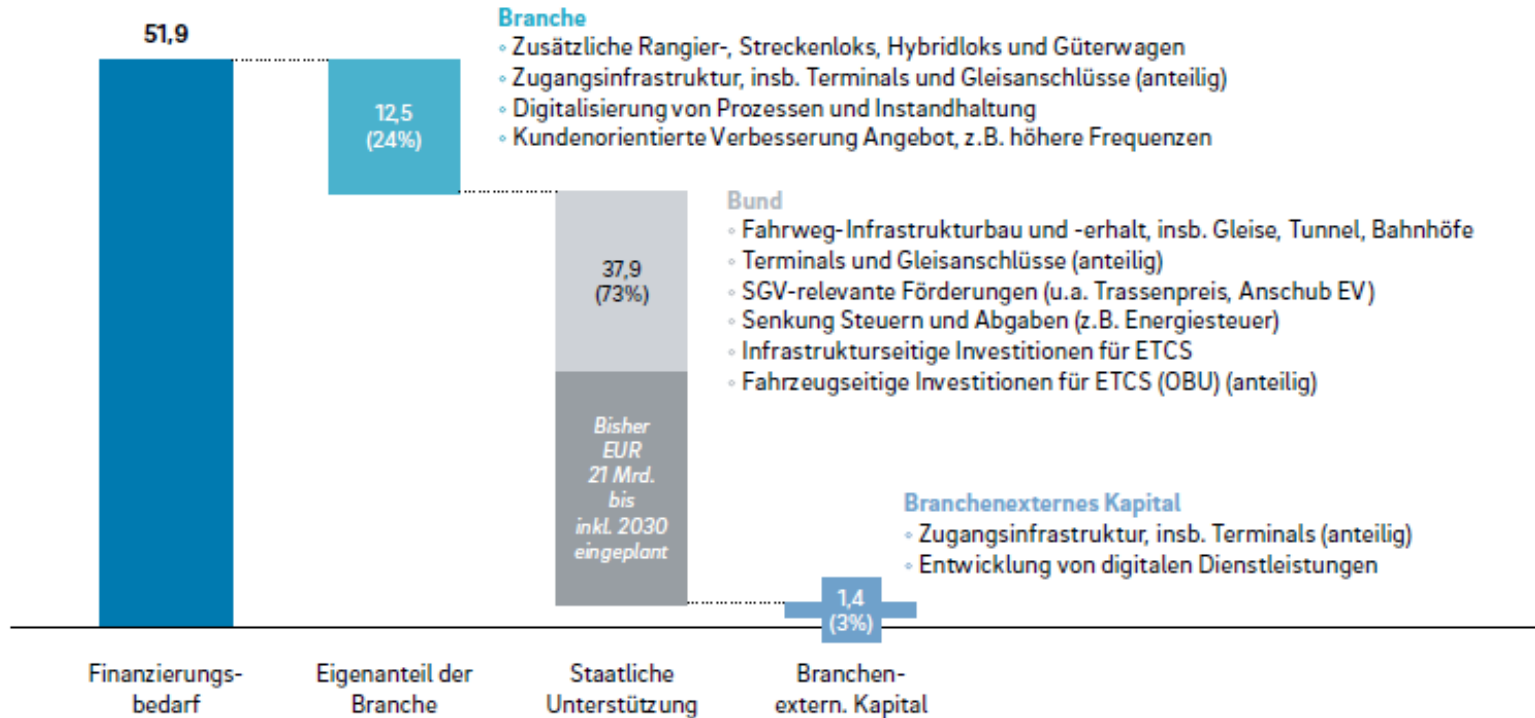
Quelle:
Roland Berger

Mehrbedarfe im Szenario „25 % in 2030“



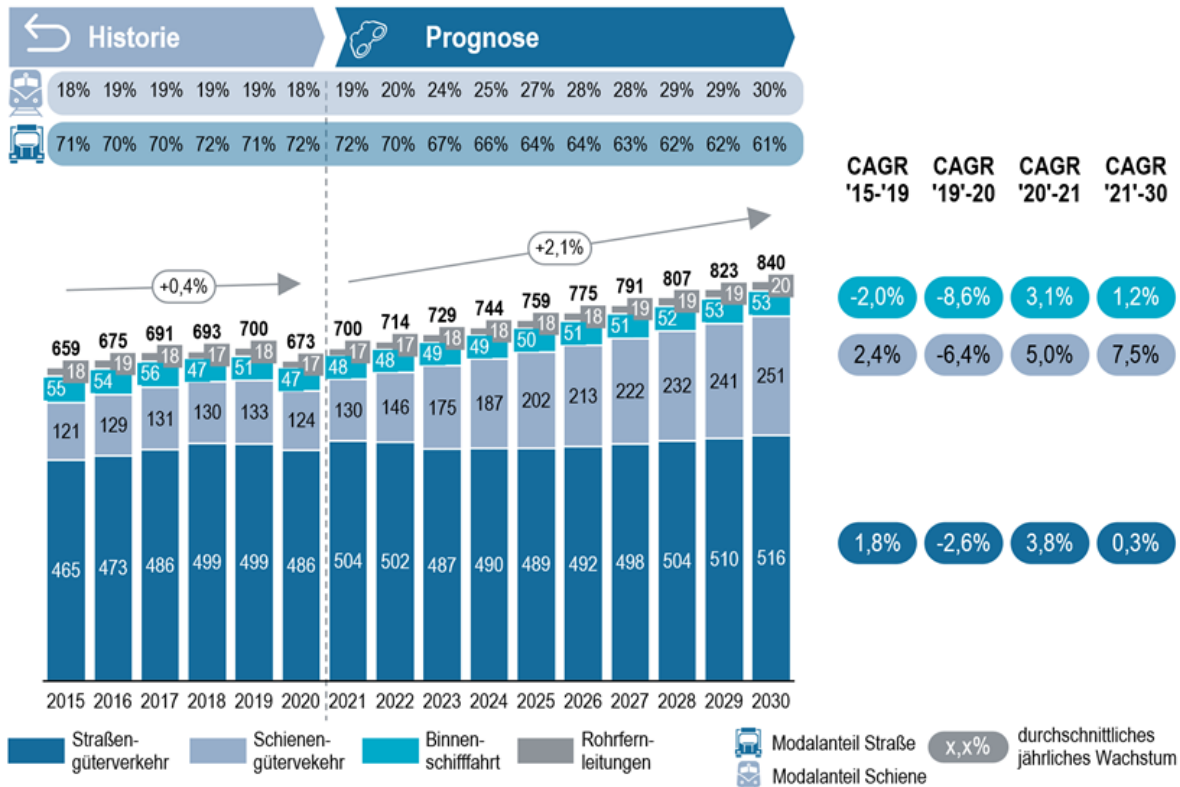
Quelle: Roland Berger

Finanzierungsbedarf im Zielszenario und Aufteilung



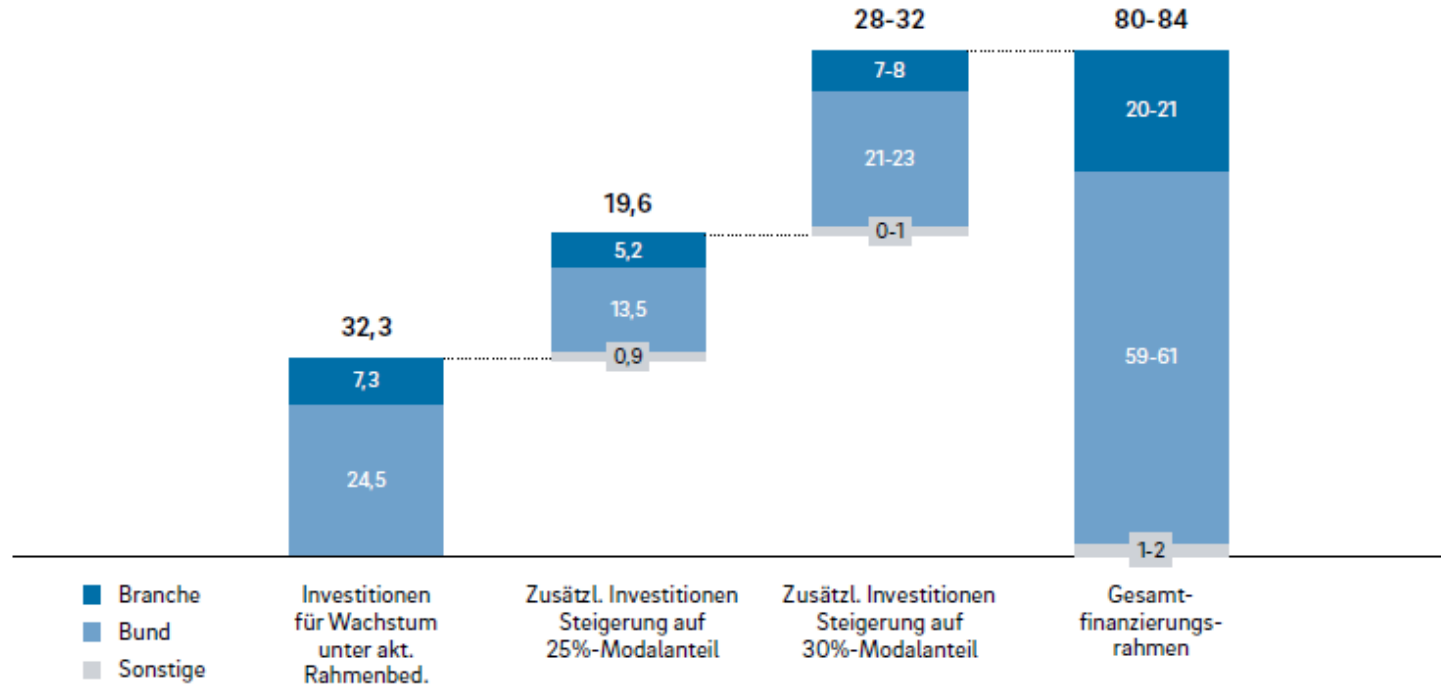
Quelle: Bundesverkehrswegeplan, Finanzplan des Bundes, Investitionsrahmenplan für Verkehrsinfrastruktur des Bundes, Roland Berger

Überschlägige Betrachtung eines Szenarios „25+ bis 2030“



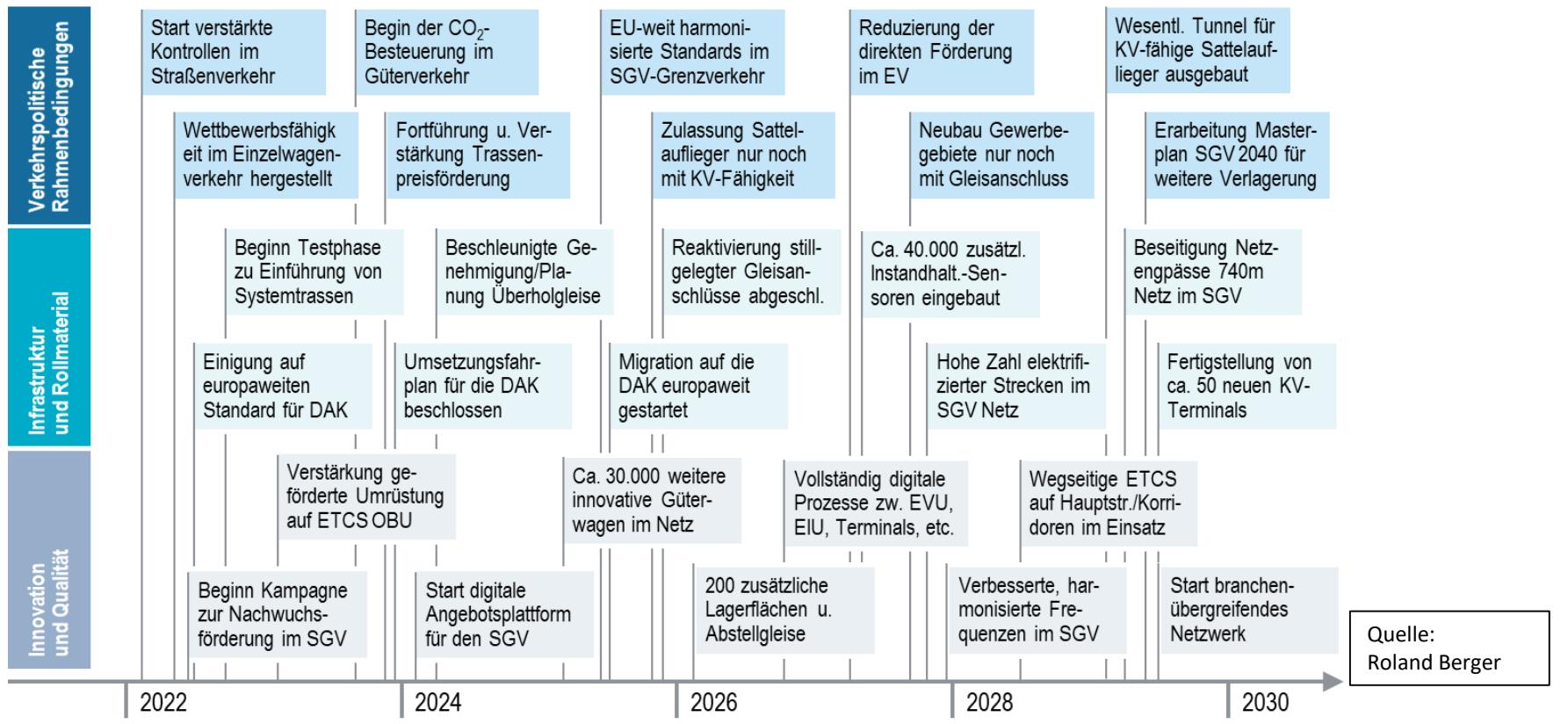
Quelle:
Roland Berger

Finanzbedarfe in den betrachteten Szenarien



Quelle: VDV, Roland Berger

Handlungsempfehlung: Roadmap Zukunft Schienengüterverkehr



Quelle:
Roland Berger

Handlungsempfehlung: 100-Tage-Programm

Notwendige Mittel für den Infrastrukturausbau fest verankern (BSchwAG, SGFFG)

Bestehende Bundesmittel für Innovationen stärken (Z-SGV)

Bürokratieabbau im Schienengüterverkehr beschleunigen

Schienengüterverkehr von Energiesteuern und –abgaben entlasten

Lkw im Vor-/Nachlauf des KV von der Maut befreien

Kranbarkeit von Sattelauflegern europaweit gesetzlich verankern

Vollständige Finanzierung der migrationsbedingten ETCS-Ausrüstung von Fahrzeugen

Sprachbarrieren im grenzüberschreitenden Verkehr reduzieren

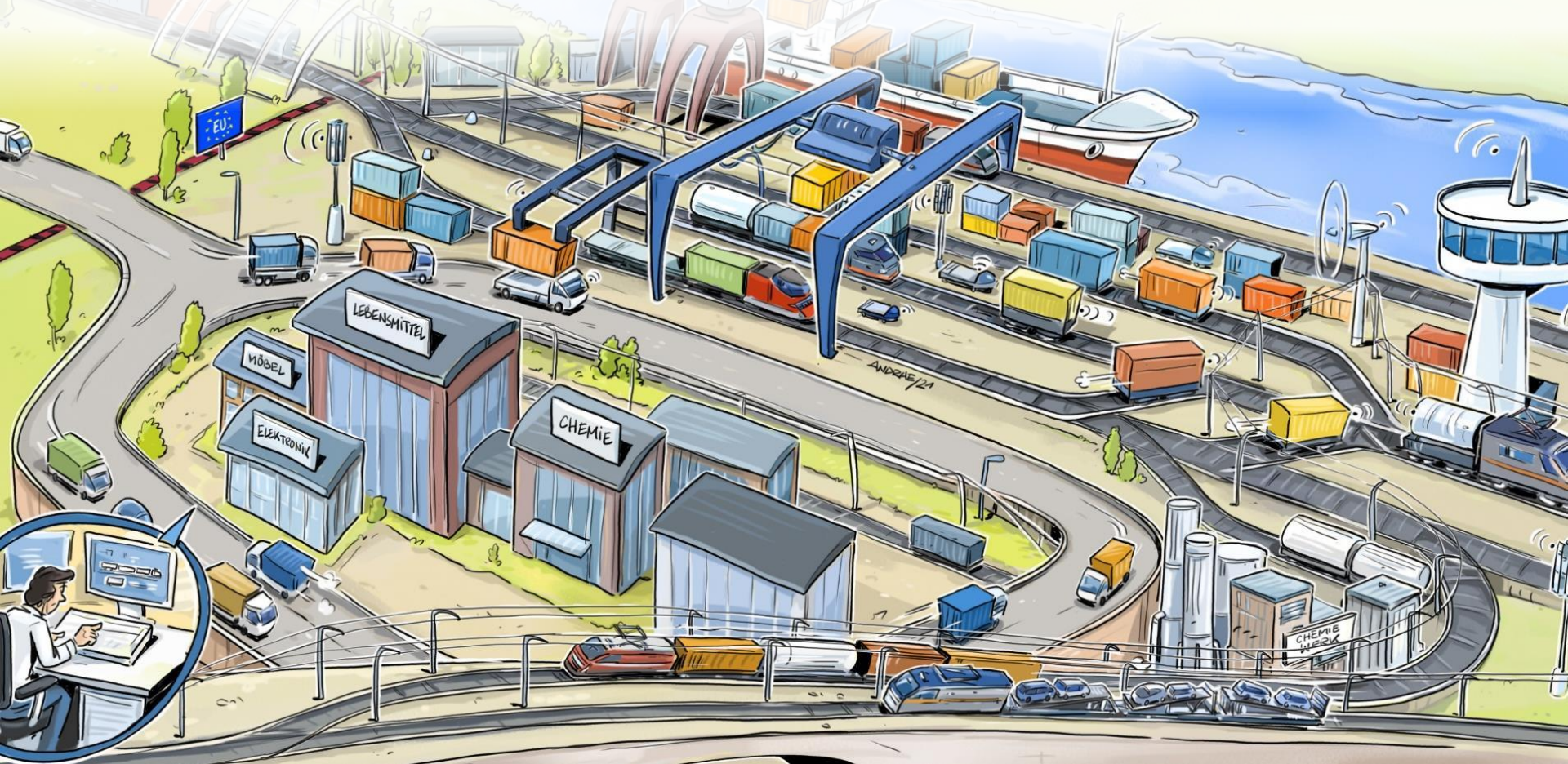
Europäische Verständigung zu Migration und Finanzierung der DAK herstellen

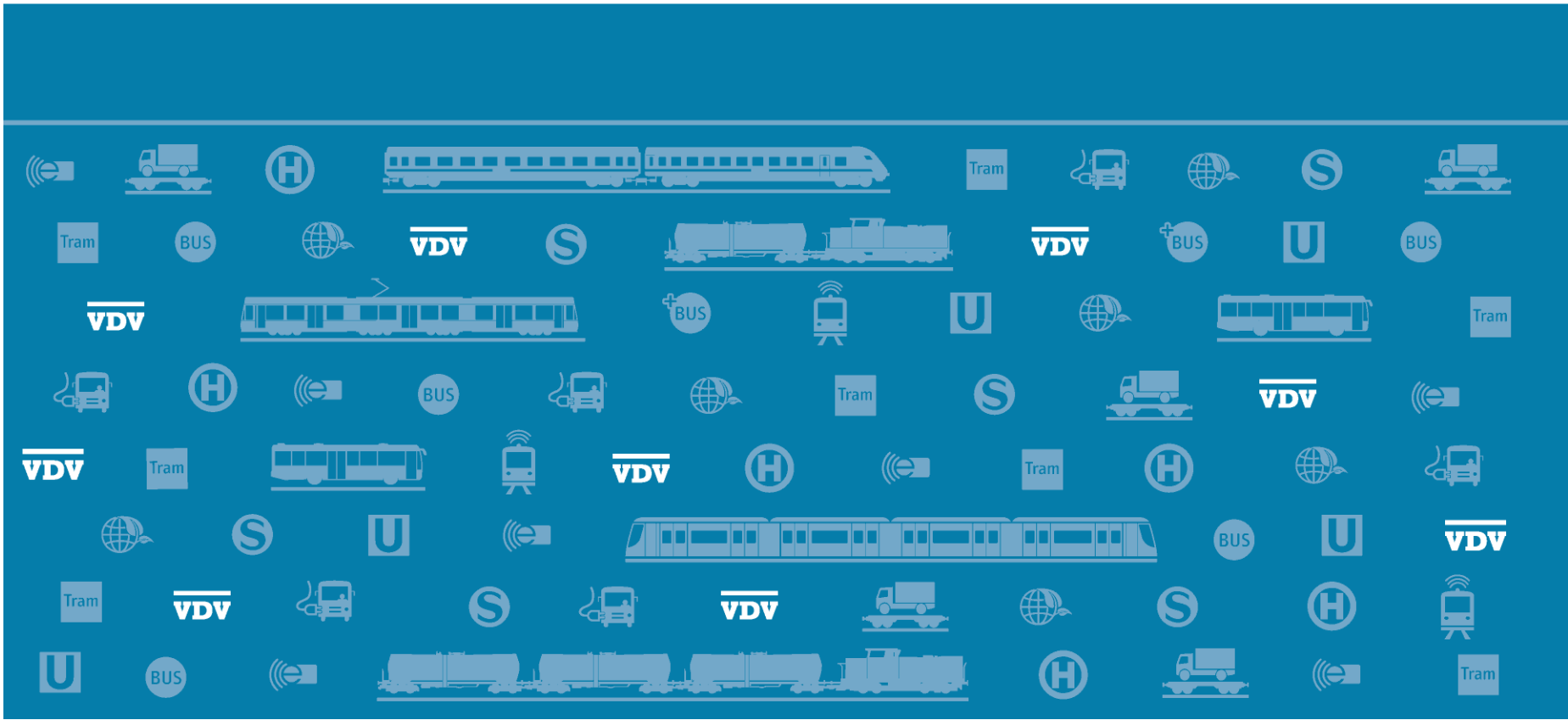
Prüfung von Gleisanschluss in neuen Industriegebieten und Logistikstandorte verbindlich im Baurecht vorschreiben

Höhere Förderung für den EWV im Bundeshaushalt verankern

Quelle: Roland Berger

Mit einem kundenorientierten, leistungsstarken und resilienten Angebot kann der SGV seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten





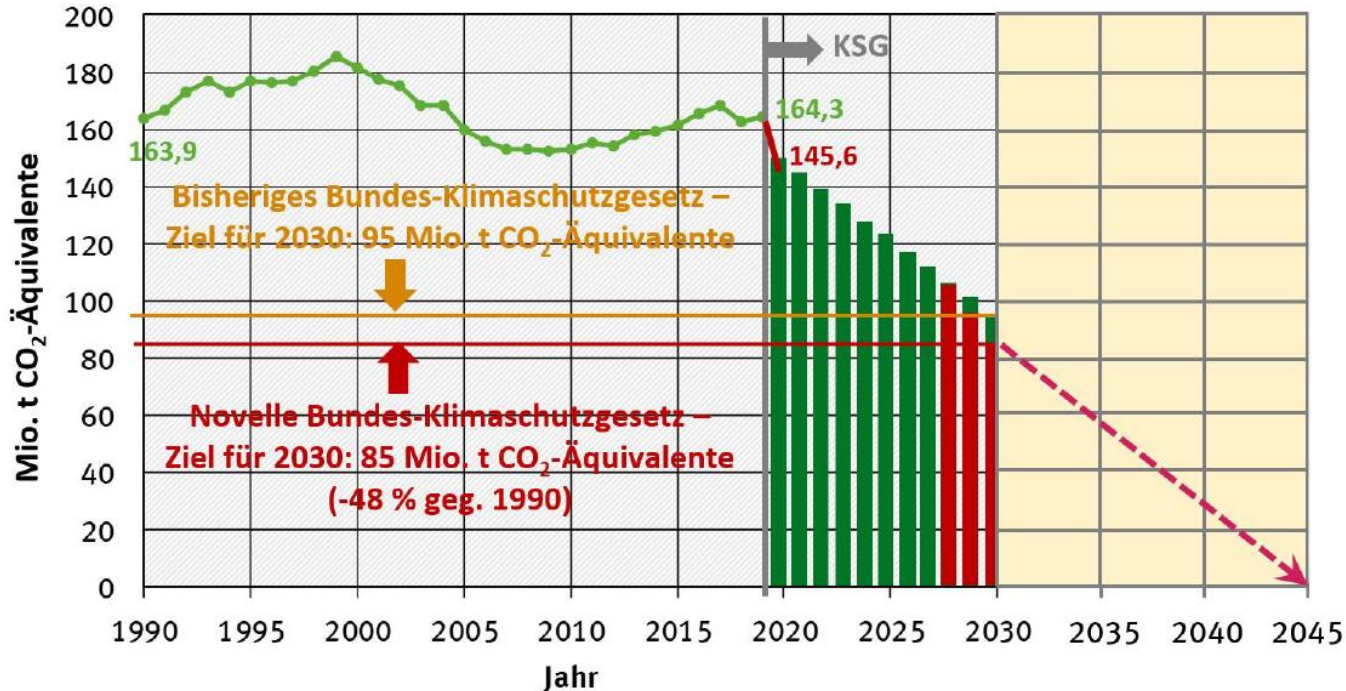
Deutschland soll früher klimaneutral werden

- Treibhausgasemissionen
 - Bis 2030: 65 % weniger CO₂ (bislang 55 %)
 - Bis 2040: 88 % weniger CO₂
 - 2045: Klimaneutralität (bislang 2050)
- Zulässige jährliche CO₂-Emissionsmengen für einzelne Sektoren wie Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr oder Gebäudebereich werden abgesenkt.



Emissionsziele Klimaschutzgesetz

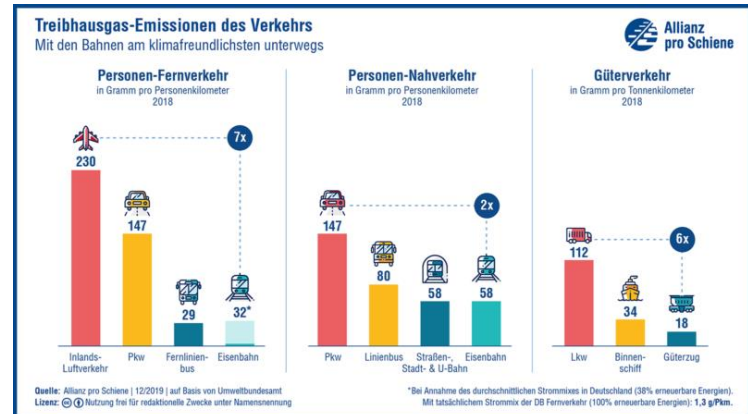
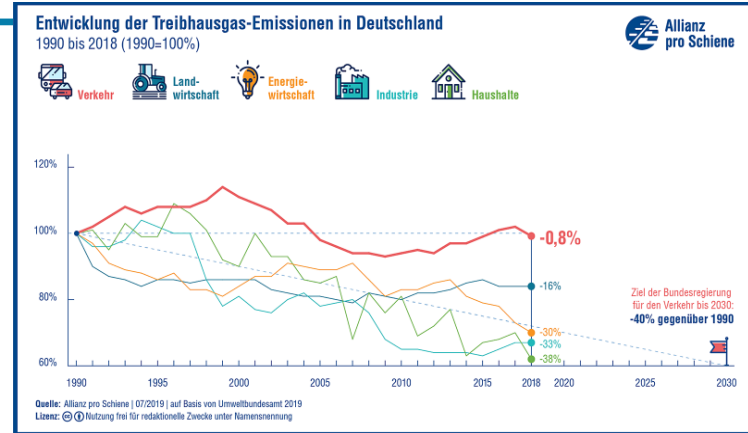
Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland 1990-2019, Vorjahresschätzung 2020 sowie Jahresemissionsmengen nach Klimaschutzgesetz



Quellen: UBA 2021 (Vorjahresschätzung), Bundes-Klimaschutzgesetz

(Güter-) Verkehr ist eine Achillesferse des Klimaschutzes

- Der Verkehrssektor muss seine Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 nun um weitere 10 Mio. t auf 85 Mio. t CO₂-Äquivalent mindern.
- Zum Vergleich:
 - 1990: 164 Mio. t
 - 2017: 168 Mio. t
 - 2030: 85 Mio. t (KSG 21)
- Der Verkehr hat bislang noch keinen nennenswerten Beitrag zu den Klimazielen geleistet.
- Das gilt auch für den Güterverkehr: Die absoluten Kohlendioxid-Emissionen im Betrieb des Straßengüterverkehrs erhöhten sich sogar zwischen 1995 und 2017 trotz technischer Verbesserungen von 34,2 auf 41,0 Mio. t, also um 20 %.



Roland-Berger-Studie „Zukunft Schienengüterverkehr“

Wesentliche Ergebnisse

- Unter aktuellen verkehrspolitischen Rahmen- und Marktbedingungen (Mittelbereitstellung im Bundeshaushalt, Ordnungspolitik) wird bis 2030 keine substantielle Verlagerung von der Straße auf die Schiene in diesem Umfang gelingen. Auch die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes werden deutlich verfehlt.
- Verlagerungsziel „25 Prozent bis 2030“ bei konsequentem Umsteuern erreichbar.
 - Beschleunigung und konsequente Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr
 - Darüber hinaus gehender Maßnahmen erforderlich.
- Szenario „25 Prozent bis 2030“
 - Jeweils 6 Maßnahmenbündel in den Handlungsfeldern Infrastruktur und Rollmaterial, Innovation und Qualität sowie verkehrspolitische Rahmenbedingungen
 - Finanzierungsbedarf insgesamt: EUR 52 Mrd. bis 2030
 - Rund ein Viertel entfallen auf die Unternehmen der Branche (Modernisierung und Erweiterung der Fahrzeugflotte, Angebots- und Prozessverbesserungen)
 - Drei Viertel entfallen auf den Bund (Ausbau der Infrastruktur, Förderung des Einsatzes neuer Technologien, wie z.B. ETCS fahrzeugseitig, Einführung und Migration DAK) sorgen.
- Weitere 30 Mrd. Euro vor allem für Invest in die Infrastruktur des Schienengüterverkehrs wären für einen Marktanteil des Schienengüterverkehrs von 30 Prozent bis 2030 erforderlich.