
Presseinformation

Köln, den 18. Mai 2015
Nr. 14, 2015

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.
Lars Wagner
Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

Kosten im Schienengüterverkehr steigen um knapp 20 % bis 2020

Der Druck auf die Unternehmen des Schienengüterverkehrs wächst: Die ordnungspolitischen Maßnahmen des Bundes und die regulatorischen Eingriffe der EU-Kommission lassen die Kosten im deutschen Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2020 weiter um knapp 20 Prozent steigen. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Untersuchung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). „Überall spricht man von Verkehrsverlagerung und von der Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Gütertransports auf der Schiene. Aber die Realität ist eine andere: Der Bund und die EU-Kommission haben zahlreiche Entwicklungen zugelassen, eingeleitet oder aktiv gefördert, die zu deutlichen Kostensteigerungen bei den Güterbahnen führen und deren Wettbewerbsfähigkeit massiv beeinträchtigen“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

Während man die Schiene zusätzlich belaste, so Wolff weiter, wurde die Position der Wettbewerber auf der Straße und Wasserstraße gestärkt: „Der Schienengüterverkehr muss durch die Stromsteuer, die EEG-Umlage und durch Lärmauflagen massive Mehrkosten schultern. Gleichzeitig werden für die LKW-Verkehre die Maut-Sätze gesenkt und Binnenschiffe sind nach wie vor von der Mineralölsteuer befreit. Das sind keine fairen Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Güterbahnen!“

Lärminderung, Infrastruktur, Energie und europäische Interoperabilität sind die Kostentreiber
Zur Untersuchung der Kostenentwicklungen im Schienengüterverkehr haben der VDV und die im Verband vertretenen Güterbahnen die tatsächlichen Kosten von 2010 bis 2014 und die Kostenrisiken bis 2020 anhand eines Muster-Güterzugs des kombinierten Verkehrs kalkuliert, der in dieser Konfiguration täglich und überall in Deutschland im Einsatz ist. Im Ergebnis zeigt sich, dass die Energiekosten, die Entgelte für Infrastrukturnutzung und die im nationalen und europäischen Rechtsrahmen verankerten Regelungen zur Herstellung der Interoperabilität (ETCS) für teils erhebliche Kostensteigerungen sorgen. Die mit Abstand größten Mehrkosten verursacht jedoch die Lärminderung der Güterwagenflotte.

Bis 2020 dürfen im deutschen Schienennetz nur noch „leise“ Güterwagen mit Flüsterbremsen verkehren. Dieser nachvollziehbare und notwendige Schritt, um Lärmbelastungen deutlich zu reduzieren, kostet die Branche bis 2020 knapp eine Milliarde Euro und verteuert die Transportkosten pro Zug um mehr als sieben Prozent. „Trotz Bundesförderung müssen die Güterbahnen nach aktuellem Stand den weitaus größten Teil der Lärmsanierungskosten selber aufbringen. Wenn die Lärmsanierung der Güterwagenflotte in Deutschland aus nachvollziehbaren Gründen nicht bis 2020, sondern schneller als vom Sektor angekündigt vollzogen sein soll, dann muss der Bund diese Umrüstung und vor allem die Betriebsmehrkosten zeitlich befristet fördern und sollte vor allem auf angedrohte ordnungspolitische Maßnahmen ab 2016 verzichten. Denn die Güterbahnen unternehmen bereits heute erhebliche Anstrengungen zur Lärmreduzierung und haben sich längst zum Umrüstungsziel 2020 bekannt“, so Wolff.

Sowohl die Bundesregierung als auch die EU rechnen in den kommenden Jahren mit Wachstum im Schienengüterverkehr und attestieren den ökologischen, energieeffizienten und weitgehend „elektromobilen“ Güterbahnen eine zentrale Rolle für die Zukunft. „Solche Prognosen sind erfreulich. Es muss aber seitens der Gesetzgeber noch einiges getan werden, damit aus diesen Vorhersagen auch Realität wird. Denn deutlichen Zuwachs im Güterverkehr gibt es vor allem dann, wenn die Transportkosten aus Sicht der Kunden nicht zu hoch sind. Doch genau da gerät der deutsche Schienengüterverkehr im europäischen Vergleich und im Vergleich zu LKW und Binnenschiff unverschuldet immer weiter ins Hintertreffen. Wir appellieren daher an die Bundesregierung und an die EU-Kommission, gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen, in denen sich Güterverkehr auf der Schiene positiv entwickeln kann“, so Wolff abschließend.

Hinweis an die Redaktionen:

Die vollständige VDV-Untersuchung mit dem Titel „Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben“ kann auf www.vdv.de im Bereich Positionen heruntergeladen werden.

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert. Täglich ersetzen Busse und Bahnen rund 20 Millionen Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw. So sorgen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen dafür, dass Deutschland nachhaltig mobil bleibt!