
Presseinformation

Berlin, den 27. Januar 2016
Nr. 03, 2016

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

Schienengüterverkehr will produktiver werden

Die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten Güterbahnen ergreifen die Initiative: Zur Steigerung der Produktivität des Schienengüterverkehrs in Deutschland haben der Verband und seine Mitglieder 33 Maßnahmen definiert und daraus acht Projekte zur Umsetzung gebildet. In den folgenden Wochen werden diese nun weiter ausgearbeitet, um im April erste Zwischenergebnisse zu präsentieren. Einige Maßnahmen sollen mittelfristig, also in drei bis fünf Jahren, bereits umgesetzt sein. Andere Projekte, vor allem im Bereich der Eisenbahninfrastruktur, werden länger brauchen, bis sie zu realisieren sind. „Die Branche fühlt sich an vielen Stellen durch politische Entscheidungen fremdgesteuert. Im Eisenbahnsektor und vor allem beim Schienengüterverkehr wurden durch die Politik Entwicklungen zugelassen, die zu deutlichen Kostensteigerungen bei den Güterbahnen führen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene deutlich verschlechtern haben. Mit unserer Produktivitätsoffensive wollen wir und unsere Unternehmen die Entwicklung der Branche wieder stärker selber in die Hand nehmen und beeinflussen. Das ist auch nötig, sonst sieht es um die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Deutschland düster aus“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff,

Der Verband ist sich sicher, dass der Schienengüterverkehr im künftigen Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern nur dann eine Chance hat, wenn aus der Branche selbst technologische, betriebliche und kommerzielle Innovationen kommen, die zu einer deutlichen Steigerung der Produktivität führen. „Wenn von den Unternehmen selber entsprechende Vorschläge für Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Wettbewerbssituation kommen, dann wird es auch für die Politik einfacher, die Rahmenbedingungen wieder mehr zugunsten der Schienen zu definieren. Leider war in der jüngeren Vergangenheit genau das Gegenteil der Fall: Der Schienengüterverkehr muss inzwischen durch die Stromsteuer, die EEG-Umlage und durch Lärmauflagen massive Mehrkosten schultern. Gleichzeitig wurden für die LKW-Verkehre die Maut-Sätze gesenkt. Das sind keine fairen Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Güterbahnen“, so Wolff weiter.

33 Maßnahmen wurden zu 8 Projekten zusammengefasst

Deshalb erarbeiten die rund 150 Mitgliedsunternehmen zusammen mit dem VDV aktuell zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung ihrer Situation. Mit folgenden acht Themenkomplexen beschäftigen sich die Schienengüterverkehrsexperten:

1. Längere Züge: Durchgängige Fahrbarkeit von zunächst 740 Meter langen und später bis 1.500 Meter langen Güterzügen;
2. Anforderungen an Infrastrukturbetreiber: Bessere Trassenverfügbarkeit und bessere betriebsnahe Infrastruktur (Abstellgleise, Räume für Mitarbeiter, etc.);

3. Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge: mehr Standardisierung beim Fahrzeugbau zur Reduzierung der Kapitalkosten; Weiterentwicklung des Leichtbaus; einsatzorientierte Instandhaltung durch moderne Diagnosesysteme;
4. Automatisiertes Fahren: Automatisierung des Rangierbetriebs und bei Verteilverkehren auf der „letzten Meile“;
5. Höhere Auslastung: Besserer Informationsaustausch zur Bündelung von Transporten; Einsatz von gemischten Güterzügen (kombinierte Ladung und Wagenladungen) vor allem im Fernverkehr;
6. Elektrifizierung: Möglichst durchgängige Elektrifizierung von der Quelle zum Ziel zur Einsparung von aufwendigen Umspannvorgängen und zur weiteren Klimaentlastung durch Einsparung von Diesellokomotiven;
7. Multimodalität: Besserer (regionaler) Informationsaustausch zu Umschlagstellen und deren Betreibern; Zusammenführung von kombinierten Verkehren und Wagenladungsverkehren auf der ersten und letzten Meile;
8. Prüf- und Zulassungsverfahren vereinfachen: Beschleunigung und Vereinfachung von Zulassungsverfahren und Abschaffung von unnötigen Doppelprüfungen durch Vertrauensabkommen der nationalen Sicherheitsbehörden.

„An den weitreichenden Inhalten der Projekte erkennt man, dass die Unternehmen zusammen mit dem VDV wirklich jeden Stein in ihrem Sektor umdrehen, um nach Optimierung und Effizienzgewinnen zu suchen. Solche Arbeit kann nur aus der Branche selber kommen, vom Gesetzgeber kann man so etwas nicht erwarten. Was wir aber von den politischen Entscheidern im Bund, in den Ländern und vor allem in der EU erwarten, ist, dass man uns bei der späteren Umsetzung der Maßnahmen entsprechend unterstützt. Und damit ist nicht nur die finanzielle, sondern vor allem eine strukturelle Unterstützung gemeint: Wir brauchen wieder Rahmenbedingungen in Europa, in denen Schienengüterverkehr wachsen kann und nicht verhindert wird“, so Wolff abschließend.

Abstimmung der Projekte mit dem europäischen Eisenbahnverband CER

Auch bei der CER, dem europäischen Eisenbahnverband, arbeitet zurzeit eine Task Force an einer Strategie zur Verbesserung der Wettbewerbssituation des europäischen Schienengüterverkehrs. Dabei geht es vor allem um europaweit interoperable Lösungen. Die nur im europäischen Rahmen umsetzbaren Maßnahmen werden in der CER erarbeitet und sind deshalb im Arbeitsprogramm des VDV nicht enthalten. Der VDV ist Mitglied dieser Task Force und lässt die Ergebnisse seiner Projektgruppen in die europäischen Aktivitäten einfließen.

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!