



Positionspapier

Verkehrspolitik

**Der Schienengüterverkehr muss
wettbewerbsfähig bleiben**

Positionspapier des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Februar 2012

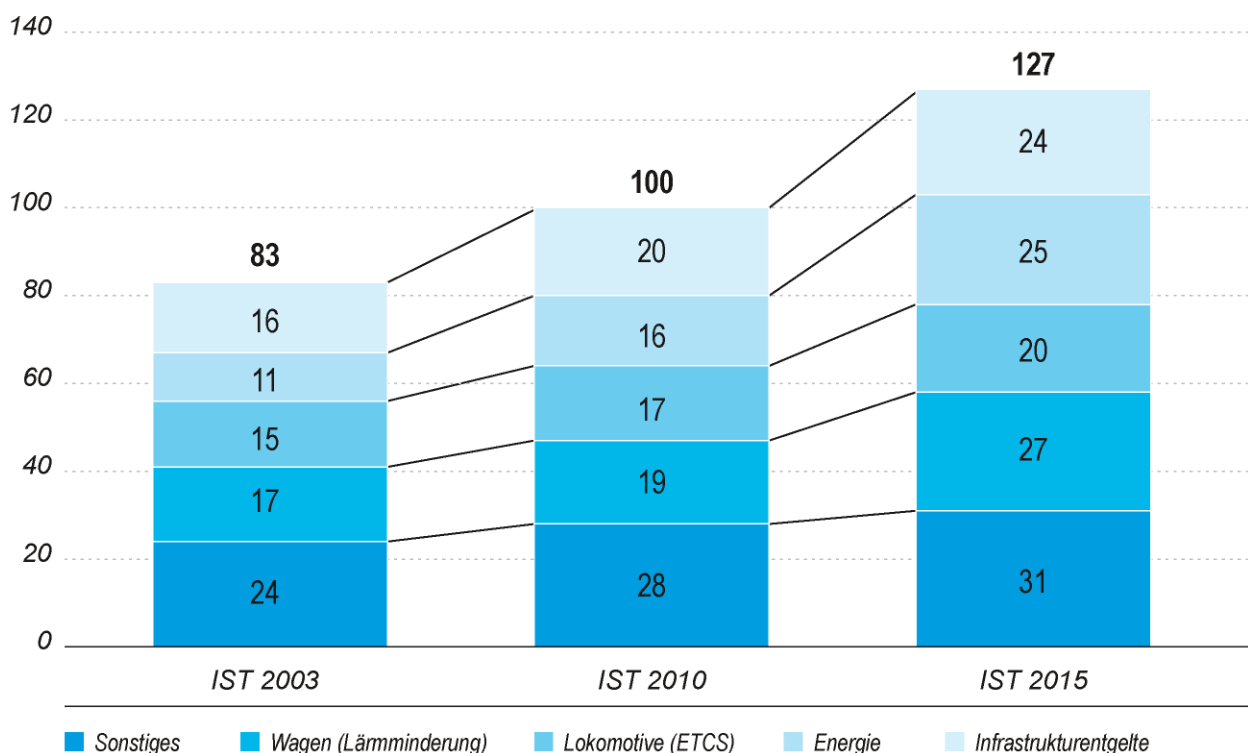
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Zusammenfassung

Der Güterverkehr wird bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus kräftig wachsen. Die daraus resultierenden verkehrs- und umweltpolitischen Probleme sind nur dann zu bewältigen, wenn ein wettbewerbsfähiger Schienengüterverkehr einen möglichst hohen Anteil dieser Verkehrszuwächse übernimmt. Auf der programmatischen Ebene hat sich die Politik dieser Aussage angeschlossen. Im Gegensatz zu den programmatischen Aussagen hat sie aber im politischen Alltag zahlreiche Entwicklungen zugelassen, eingeleitet oder aktiv gefördert, die in den kommenden Jahren zu **Kostensteigerungen von etwa 27 %** bei den Güterbahnen führen werden. Dies gefährdet nicht nur die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen, sondern in besonderem Maße auch die politisch erwünschten Verkehrszuwächse auf der Schiene.

Wesentliche Treiber dieser Kostenentwicklung sind neben den Entgelten für Infrastruktur und Energie die im europäischen Rechtsrahmen verankerten Regelungen zur Herstellung der Interoperabilität. Darüber hinaus ist der ansonsten umweltschonende und klimaverträgliche Eisenbahngüterverkehr mit berechtigten Anforderungen zur Minderung seiner Lärmemissionen konfrontiert. Risiken sind ferner mit der Entwicklung der Eigenfinanzierungsbeiträge für die Infrastruktur und mit den Energiekosten verbunden. Alle diese Entwicklungen schlagen sich vollständig in den Produktionskosten nieder. Sie haben kurz- und mittelfristig weder betrieblich noch ökonomisch positive Auswirkungen und mindern die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen auf den Transportmärkten.

Kostenbestandteile je Zug-km im KV (2010 = 100)



Die Güterbahnen erwarten von der Politik, dass sie

- **ihre Spielräume als Eigentümer von Infrastrukturunternehmen nutzt,**
- **eine angemessene Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur sicherstellt,**
- **eine marktgerechte Ausgestaltung der europäischen Vorgaben für die Interoperabilität und deren Umsetzung gewährleistet**

und damit zur Sicherstellung tragfähiger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen beiträgt. Dies ist neben dem unternehmerischen Engagement der Bahnen die wesentliche Voraussetzung dafür, dass der Schienengüterverkehr die verkehrs- und umweltpolitischen Erwartungen erfüllt.

1. Hintergrund

Der Güterverkehr wird nach allen vorliegenden Informationen aufgrund der zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtungen sowohl im EU-Binnenmarkt als auch im globalen Maßstab in den kommenden Jahren weiter stark wachsen. Bis zum Jahr 2025 ist nach vorliegenden Prognosen von einem Verkehrsleistungszuwachs in Höhe von etwa 70 % (bezogen auf die Verkehrsleistung des Jahres 2004) auszugehen.

Das zu erwartende Güterverkehrswachstum wirft – sofern strukturelle Änderungen im Hinblick auf den Modal split ausbleiben – erhebliche verkehrs- und umweltpolitische Probleme auf:

- Die für die Zukunft prognostizierten Güterverkehrszuwächse vor allem auf der Straße stehen einer nachhaltigen Reduzierung der Klimabelastung des Verkehrs entgegen und gefährden die Einhaltung der Klimaschutzziele der Bundesregierung.
- Die energiepolitischen Herausforderungen lassen eine Fortschreibung der bisherigen Marktstrukturen im Güterverkehr nicht zu.
- Gerade der Straßenverkehr stößt an kaum überwindbare Kapazitätsgrenzen. Die Erreichbarkeit der Standorte von Industrie und Handel kann im Rahmen des bisherigen Mobilitätsmodells nicht gewährleistet werden. Dies wäre mit weitreichenden Konsequenzen für die weitere Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft verbunden.

In einem nachhaltigen Mobilitätskonzept, das sowohl ökologischen als auch sozialen und ökonomischen Belangen Rechnung trägt, muss deshalb der klimaschonende und energieeffiziente Schienengüterverkehr eine zentrale Rolle einnehmen. Wenn das Ziel eines wirtschaftlich effizienten sowie sozial- und umweltverträglichen Güterverkehrs erreicht werden soll, muss der Schienengüterverkehr einen möglichst großen Teil des künftigen Verkehrswachstums aufnehmen. Dies setzt neben dem zügigen Aufbau der erforderlichen Infrastrukturkapazitäten entschlossenes politisches Handeln voraus, das die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs dauerhaft sichert.

Im Gegensatz zu ihren programmatischen Aussagen hat die Politik zahlreiche Entwicklungen zugelassen, eingeleitet oder aktiv gefördert, die in den kommenden Jahren zu

deutlichen Kostensteigerungen bei den Güterbahnen führen und deren preisliche Wettbewerbsfähigkeit belasten werden.

Wesentliche Treiber dieser Kostenentwicklung sind neben den Entgelten für Infrastruktur und Energie insbesondere die im europäischen Rechtsrahmen verankerten Regelungen zur Herstellung der Interoperabilität. Darüber hinaus ist der ansonsten umweltschonende und klimaverträgliche Eisenbahngüterverkehr mit berechtigten Anforderungen zur Minderung seiner Lärmemissionen konfrontiert. Risiken sind ferner mit der Entwicklung der Eigenfinanzierungsbeiträge für die Infrastruktur und den Energiekosten verbunden. Alle diese Entwicklungen belasten unmittelbar die Produktionskosten. Sie haben kurz- und mittelfristig weder betrieblich noch ökonomisch positive Auswirkungen und mindern die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen auf den Transportmärkten.

Die Bahnen haben in den vergangenen Jahren bereits kontinuierlich erhebliche Anstrengungen unternommen, um ihre Marktposition trotz außergewöhnlicher Kostenbelastungen zu verteidigen oder gar auszubauen. Beispielsweise haben sich die Bahnen, ausgelöst durch den Gefahrgutunfall eines Güterzuges in Viareggio, verpflichtet, das Sicherheitsniveau bei der Instandhaltung von Radsätzen für Güterwagen weiter zu erhöhen.

Die auf marktexternen Entscheidungen beruhenden Kostensteigerungen haben jedoch ein Ausmaß erreicht, das die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen gegenüber anderen Verkehrsträgern substantiell gefährdet. Das unter verkehrs- und umweltpolitischen Gesichtspunkten erwünschte Wachstum des Schienengüterverkehrs ist unter diesen Umständen nicht realisierbar. Im Gegenteil: Für die nähere Zukunft sind erhebliche Risiken für die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen zu identifizieren. Entschlossenes politisches Handeln ist erforderlich, um auch künftig eine positive Entwicklung des Schienengüterverkehrs sicherzustellen und damit Schaden für Wirtschaft und Gesellschaft abzuwenden.

Im Folgenden werden die bereits heute identifizierbaren Risiken für die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen skizziert. Die höchsten Zuwachsraten erwarten die Güterbahnen im Kombinierten Verkehr. Deshalb sind bei verminderter Wettbewerbsfä-

higkeit gerade in diesem Segment große Risiken für das Wachstum des Schienengüterverkehrs insgesamt zu verorten.

2. Risiken für die preisliche Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im Einzelnen

2.1 Infrastrukturentgelte

Hintergrund

Die Eisenbahnen des Bundes, einschließlich der Infrastrukturbetreiber, sind nach dem Grundgesetz als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form zu führen. Das europäische und nationale Recht geben vor, dass Eisenbahninfrastrukturunternehmen – unter Berücksichtigung öffentlicher Finanzierungsbeiträge – die ihnen entstehenden Kosten decken.

Die Fahrplanerstellung, Betriebsführung und Instandhaltung der Infrastruktur werden in Deutschland vollständig aus Nutzungsentgelten finanziert.

Ferner leisten die Nutzungsentgelte mit rd. 20% einen erheblichen Eigenmittelbeitrag zur Finanzierung von Investitionen an den Bundesschienenwegen. Die restlichen 80% der Investitionen an den Bundesschienenwegen finanziert der Bund aus Bundeshaushaltsmitteln. Bezogen auf die Summe aus Aufwand und Investitionen ergibt sich heute ein Finanzierungsanteil von rd. 80% aus den Nutzungsentgelten.

Die Finanzierungsbeiträge des Bundes nehmen damit - neben Produktivität und Ergebnisanspruch der Infrastruktur - einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzerentgelte.

Die Höhe bzw. Entwicklung der Nutzungsentgelte wiederum sind von wesentlicher Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Deutschland.

- Die Entgelte für die Nutzung der Bundesschienenwege sind im Schnitt über alle Verkehrsarten im Zeitraum von 2003 bis 2010 um 2,28 % pro Jahr oder insgesamt 17 % gestiegen.
- Bei ausschließlicher Betrachtung des Schienengüterverkehrs beläuft sich der Vergleichswert für den Zeitraum 2003 bis 2010 nach Angaben der DB Netz AG

auf knapp 1 % pro Jahr oder über den gesamten Zeitraum auf insgesamt 7,2 %. Die BundesNetzAgentur weist in ihrem Jahresbericht 2010 für den Schienengüterverkehr eine indexierte Preissteigerung von 2002 bis 2010 von 33% aus. Aus Sicht DB Netz AG gibt dieser Wert nicht die tatsächliche Trassenpreissteigerungen im genannten Zeitraum wieder, sondern leitet über verschiedene Indizes und auch nicht unmittelbar trassenpreisbezogene Kennzahlen eine relative Preissteigerung ab, die ihn so für die hier betrachtete Thematik ungeeignet macht.

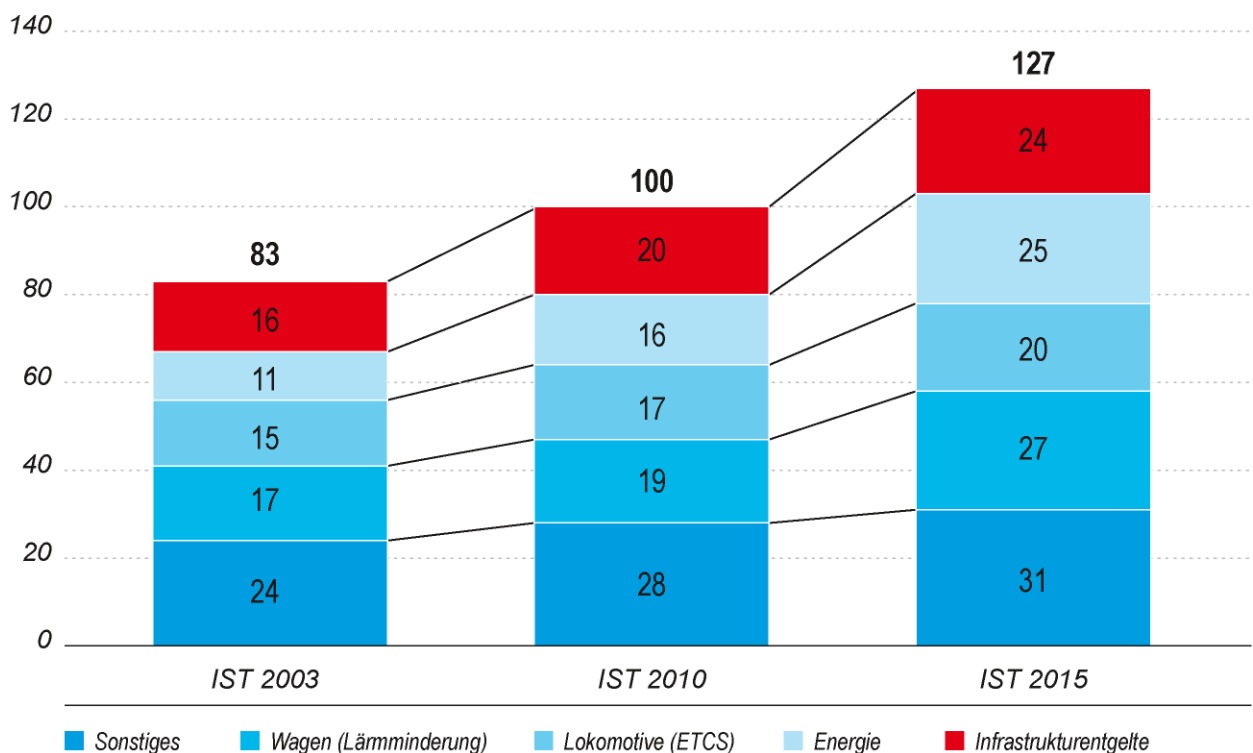
- Unternehmensindividuell können sich jedoch, insbesondere bei verstärkter Nutzung hoch ausgelasteter Strecken, deutlich höherer Kostensteigerungen ergeben. Dies gilt gerade für den kombinierten Verkehr, der nicht nur vornehmlich über die hoch ausgelasteten Strecken abgewickelt wird, sondern auch hohen Qualitätsansprüchen der Frachtkunden genügen muss. Hinzu kommen Nebenkosten für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, die zwar bei einer ausschließlichen Betrachtung der Trassenpreise nicht zu Buche schlagen, in der Preiskalkulation der Güterbahnen aber dennoch in vollständigem Umfang zu berücksichtigen sind. Dies betrifft insbesondere die sogenannten Stornierungsentgelte sowie den Mehraufwand (hier nur bezogen auf die Trassenpreise) für baustellenbedingte Umwegverkehre.
- In einem konkreten Fall sind die Infrastrukturnutzungsentgelte je Zugkilometer eines in diesem Segment tätigen Unternehmens für ein Zugsystem im kombinierten Verkehr im Zeitraum von 2003 bis 2010 sogar um ca. 27 Prozent gestiegen.

Steigende Infrastrukturkosten sind für die Bahnen auf den Güterverkehrsmärkten in der Zukunft eine erhebliche Belastung. Sie verschlechtern die Wettbewerbsposition der Güterbahnen und können in der Konsequenz zu Marktanteilsverlusten führen, wenn sich die von den Nutzern zu tragenden Wegekosten bei anderen Verkehrsträgern nicht in gleichem Maße erhöhen.

Kosten

Die Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur belaufen sich bei den Güterbahnen derzeit im Durchschnitt auf ca. 20 % der gesamten Produktionskosten. Sollte die bisherige Entwicklung der Preise für die Infrastrukturnutzung auch in Zukunft fortgesetzt werden, ist für den KV-Musterzug bis zum Jahr 2015 von einer weiteren Steigerung der Netznutzungskosten von 20 % auszugehen. Dies entspricht einer weiteren Steigerung der gesamten Produktionskosten von 4 %.

Kostenbestandteile je Zug-km im KV (2010 = 100)



Handlungsbedarf

Der Bund - aber auch Länder und kommunale Gebietskörperschaften - hat im Rahmen seiner Finanzierungsverantwortung, sowie als Regulierer und Eigentümer von Infrastruktur Einfluss auf das Niveau der Infrastrukturentgelte.

Insbesondere nehmen die staatlichen Ebenen mit der Höhe der Beiträge zur Finanzierung der Bestandsnetze der Eisenbahnen sowie der Bau- und Ausbauinvestitionen mittelbar Einfluss auf das Niveau der Infrastrukturentgelte.

Damit entscheiden sie maßgeblich über die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Die Güterbahnen erwarten, dass die Politik diese Handlungsspielräume zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs ausschöpft.

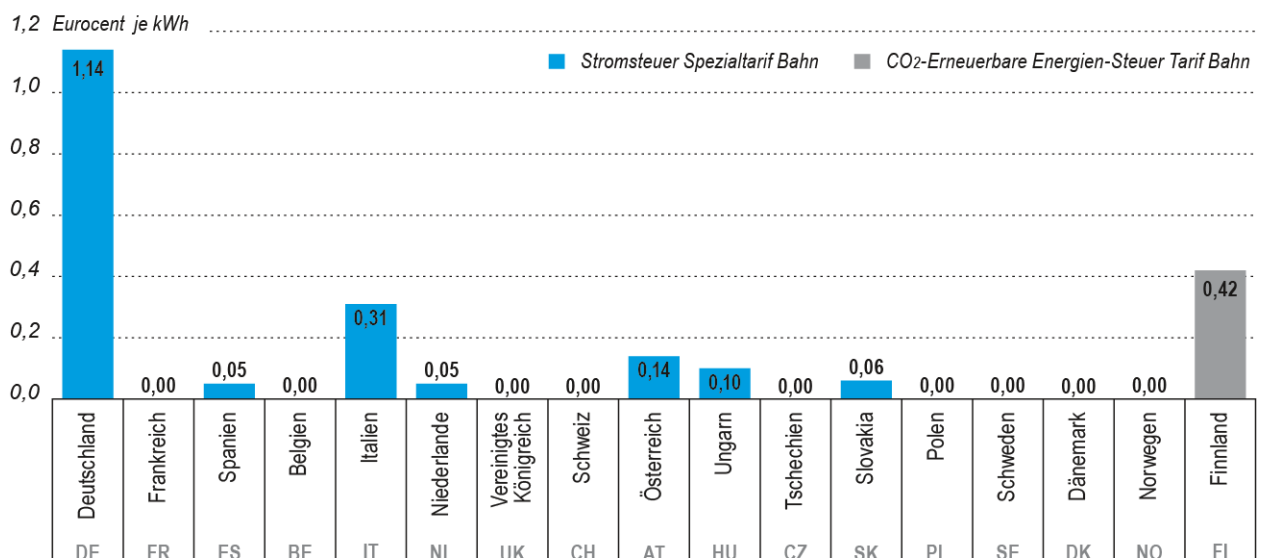
2.2 Energie

Hintergrund

Noch stärker sind in den vergangenen Jahren die Kosten für den Fahrstrom gestiegen. Sie haben zwischen 2003 und 2010 um mehr als 40 % zugelegt. Ihr Anteil an den Produktionskosten ist in diesem Zeitraum bezogen auf den KV-Musterzug von ca. 13 % auf nunmehr 16 % gestiegen.

Risiken für die künftige Entwicklung der Kosten für elektrische Energie bestehen hinsichtlich der generellen Entwicklung der Energiepreise sowie der Preispolitik der DB Energie und deren Lieferanten.

Belastung der Bahnen mit Stromsteuern im internationalen Vergleich



Quelle: INFRAS

Hinzu kommen erhebliche zusätzliche Belastungen aus dem europäischen Emissionshandelssystem, von dem der elektrische Schienenverkehr als einziger Verkehrsträger vollständig erfasst wird. Der Straßenverkehr unterliegt ebenso wenig dem Emissionshandel wie die Schifffahrt. Ab 2013 werden die handelbaren CO₂-Zertifikate vollständig versteigert. Die dadurch entstehenden Kosten führen zu einer weiteren Verteuerung des Fahrstroms. Davon sind auf dem deutschen Netz nahezu 90 % der Schienengüterverkehrsleistung betroffen.

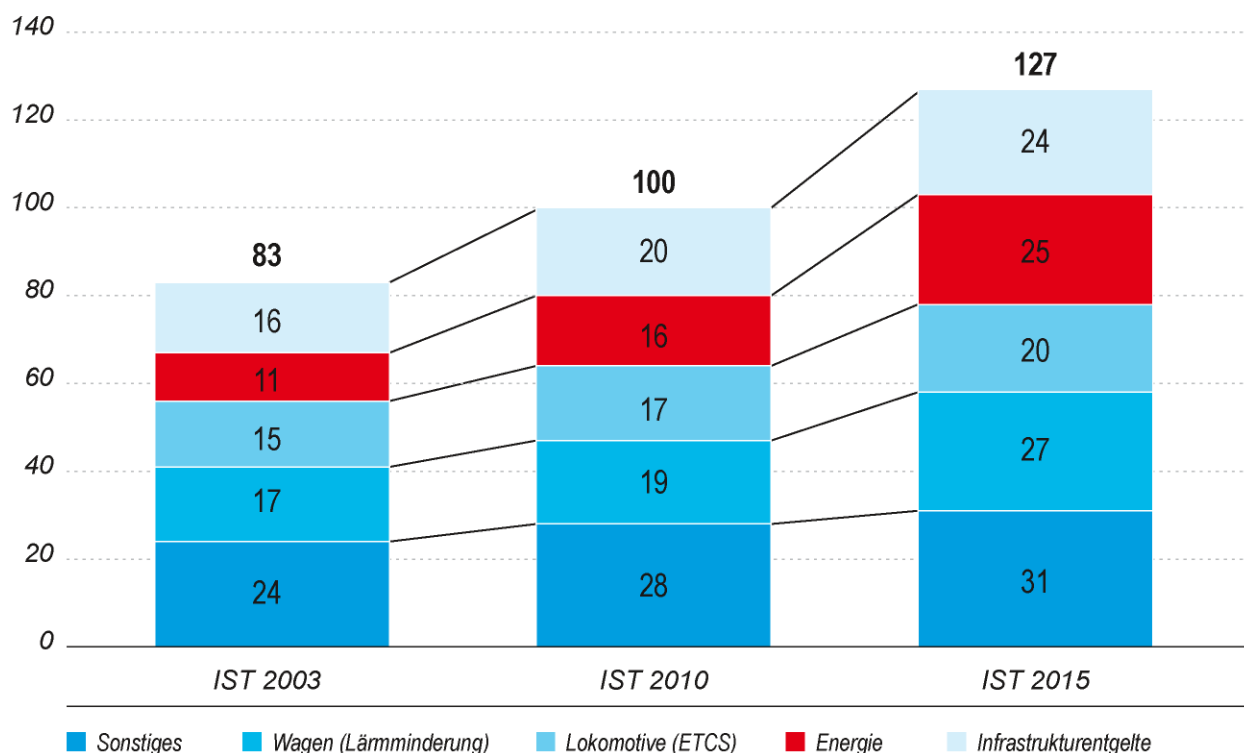
Gleichzeitig ist und bleibt die Energiesteuerbelastung für den Schienengüterverkehr in Deutschland verglichen mit anderen europäischen Staaten hoch. Mit 1,14 Eurocent pro Kilowattstunde wird der Fahrstrom in Deutschland deutlich höher als in anderen europäischen Ländern besteuert. In Dänemark, Frankreich, Polen, Tschechien und der Schweiz zahlen die Güterbahnen gar keine Steuern auf den Fahrstromverbrauch. In anderen europäischen Ländern werden deutlich niedrigere Steuersätze angewandt.

Kosten

Die vollständige Auktionierung der Emissionszertifikate gemäß Neufassung der Emissionshandelsrichtlinie 2003/87/EG wird ab 2013 einen starken Anstieg der Energiekosten für den elektrischen Schienengüterverkehr verursachen. Für den Schienengüterverkehr in Deutschland ist allein dadurch von einer zusätzliche Belastung in Höhe von 90 Millionen Euro pro Jahr auszugehen. Bezogen auf den Zug-km des KV-Musterzuges werden die Energiepreise hierdurch um mehr als 20 % steigen.

Sollten sich darüber hinaus die bisherigen Preissteigerungen für elektrische Energie auch in Zukunft fortsetzen, werden die Energiekosten hierdurch zusätzlich um etwa 35 % und insgesamt um 56 % bis zum Jahr 2015 steigen. Dies entspricht einer Steigerung der gesamten Produktionskosten des KV-Musterzuges von 9 %.

Kostenbestandteile je Zug-km im KV (2010 = 100)



Handlungsbedarf

Nach einer Untersuchung des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) wird allein die einseitige Kostenbelastung des elektrisch betriebenen Schienengüterverkehr durch den Emissionsrechtehandel den Modal Split um 0,65 Prozentpunkte zu Lasten der Schiene verschieben. Die auf europäischem Recht beruhende einseitige Benachteiligung des Schienengüterverkehrs beim Emissionshandel Schiene, muss durch Ausnutzung der nationalen Handlungsspielräume bei der Energiebesteuerung kompensiert werden.

Aus Sicht des VDV muss die Energiebesteuerung des Schienengüterverkehrs in Deutschland bei Fahrstrom und Traktionsdiesel den Steuersätzen in den europäischen Nachbarländern zumindest angeglichen werden. Mit einer vollständigen Befreiung des Schienengüterverkehrs von diesen Steuern könnte die deutsche Politik die hohe Mehrfachbelastung der Güterbahnen abbauen und deren Wettbewerbsposition stärken. Eine Korrektur der energiepolitischen Rahmenbedingungen für die Schiene ist notwendig, um eine verkehrs-, wirtschafts- und auch klimapolitisch sinnvolle Optimierung des Ge-

samtverkehrssystem zu erreichen. Erlöse aus dem Emissionshandel sind zur Stärkung des klimafreundlichen Schienenverkehrs zu verwenden.

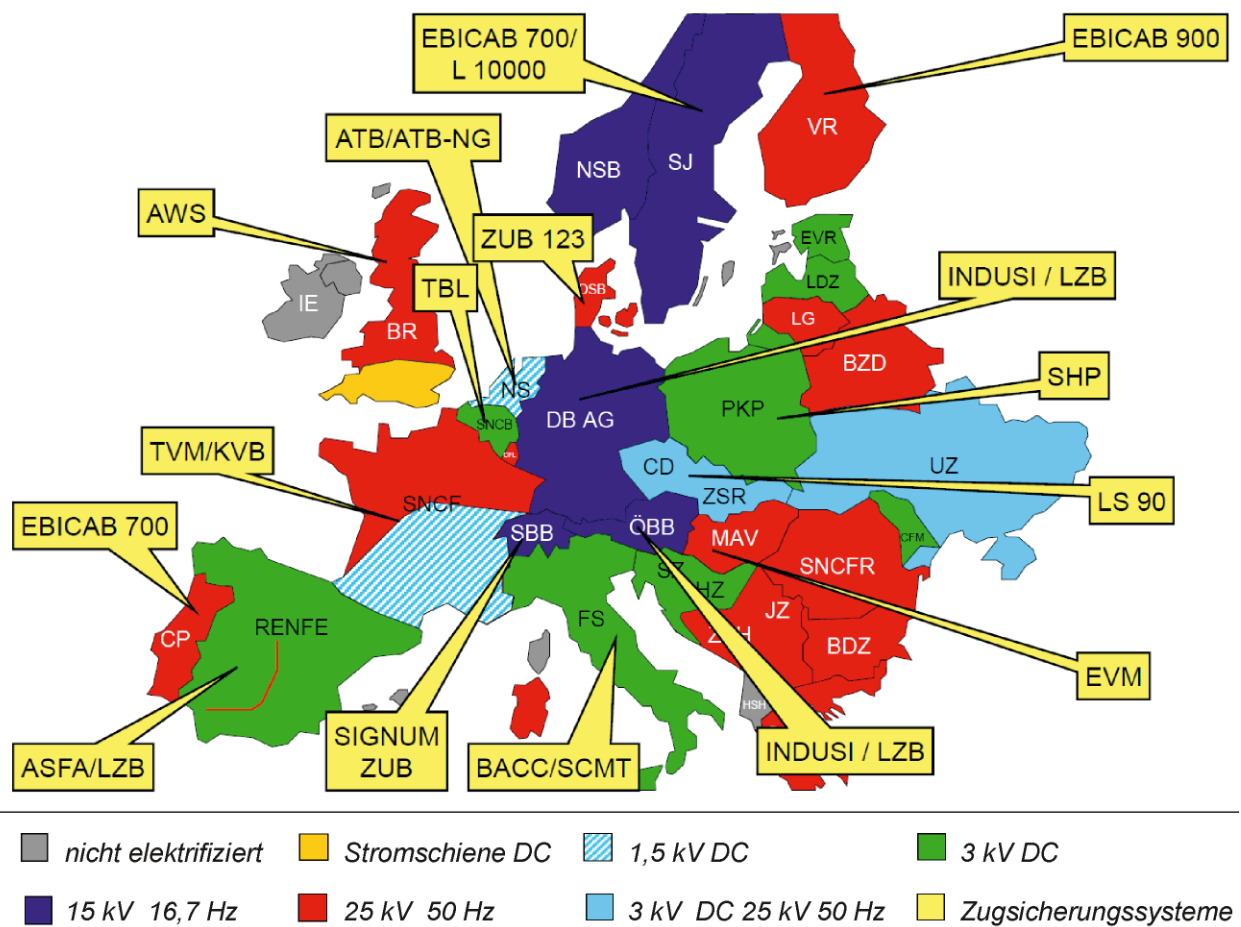
Im Übrigen kann der Bund als Eigentümer der DB AG – in Abhängigkeit von den institutionellen, insbesondere den wirtschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen – auf die kalkulatorischen Gewinnerwartungen und die Gewinnverwendung der DB Energie GmbH einwirken. Diese politischen Handlungsspielräume müssen aus Sicht der Güterbahnen im Hinblick auf marktverträgliche Energiepreise voll ausgeschöpft werden.

2.3 Harmonisierung der Zugsicherungssystemen im europäischen Eisenbahnnetz

Hintergrund

Im europäischen Eisenbahnnetz kommen neben sechs Stromsystemen etwa 20 unterschiedliche Zugsicherungssysteme zum Einsatz. Im grenzüberschreitenden Verkehr müssen deshalb entweder Lokomotiven mit mehreren Zugsicherungssystemen eingesetzt oder die Lokomotiven an den Systemgrenzen gewechselt werden. Mit der Verabschiedung der sogenannten Interoperabilitätsrichtlinien haben die europäischen Beschlussgremien die rechtlichen Voraussetzungen u. a für die Harmonisierung der Zugsicherungssysteme geschaffen. Im Mittelpunkt steht dabei die Ausrüstung des trans-europäischen Eisenbahnnetzes mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS. Bei Neu- und Ausbaustrecken ist die Ausstattung mit ETCS Pflicht. Darüber hinaus sollen wichtige Verkehrskorridore des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs teils bis 2015 teils bis 2020 mit ETCS ausgestattet werden.

Bahnstrom- und Zugsicherungssysteme in Europa



Quelle: DB AG

In Deutschland wird ETCS auf den Güterverkehrskorridoren des konventionellen Schienennetzes zwar parallel zum bestehenden Zugsicherungssystem installiert. Längerfristig ist jedoch davon auszugehen, dass die Altsysteme abgeschaltet werden. Bei den Vorhaben VDE 8.1 und 8.2 (Ebensfelde – Erfurt, Erfurt – Leipzig) sowie der geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke von Wendlingen nach Ulm wird ETCS als exklusives Zugsicherungssystem zum Einsatz kommen.

Mit der Betuweroute und der Lötschbergstrecke sind bereits heute wesentliche Streckenbereiche des internationalen Schienengüterverkehrs (Korridor Rotterdam – Genua) ausschließlich mit ETCS (allerdings mit unterschiedlichen, nicht zueinander kompatiblen ETCS levels) ausgestattet. Mit der Fertigstellung der neuen Alpentransversale durch den Gotthard im Jahr 2017 wird im Nord-Süd-Verkehr durch die Schweiz der Einsatz von ETCS obligatorisch. Bereits zum Fahrplanwechsel 2012/2013 soll der ETCS-

Betrieb auf wesentlichen Strecken des internationalen Schienengüterverkehrs in Österreich, u. a. auf der Strecke Kufstein – Brenner, aufgenommen werden.

Die fortschreitende infrastrukturseitige ETCS-Ausstattung macht deutlich, dass die Güterbahnen ihre im internationalen Schienengüterverkehr zum Einsatz kommenden Fahrzeuge zusätzlich zu den heutigen Sicherheitssystemen zwingend mit ETCS ausrüsten müssen. Neue Lokomotiven müssen, sofern sie nach dem 1. Januar 2012 in Auftrag gegeben oder nach dem 1. Januar 2015 in Betrieb genommen werden, zusätzlich mit ETCS ausgerüstet sein. Ausnahmen gelten u. a. für Rangierloks oder Fahrzeuge, die ausschließlich für den innerstaatlichen Verkehr oder den grenzüberschreitenden Regionalverkehr bestimmt sind. Altfahrzeuge müssen demnach zusätzlich mit ETCS nachgerüstet werden, wenn sie Strecken befahren, die ausschließlich mit ETCS betrieben werden.

Die Nachrüstung von Lokomotiven mit ETCS ist mit erheblichen Kosten verbunden. Demgegenüber sind kurz- und mittelfristig weder auf der betrieblichen noch auf der kommerziellen Seite wirtschaftliche Vorteile zu erwarten. Der Nutzen der ETCS-Ausrüstung wird sich erst in ferner Zukunft, d. h. nach Ausrüstung des gesamten trans-europäischen Verkehrsnetzes, bei den Unternehmen bemerkbar machen.

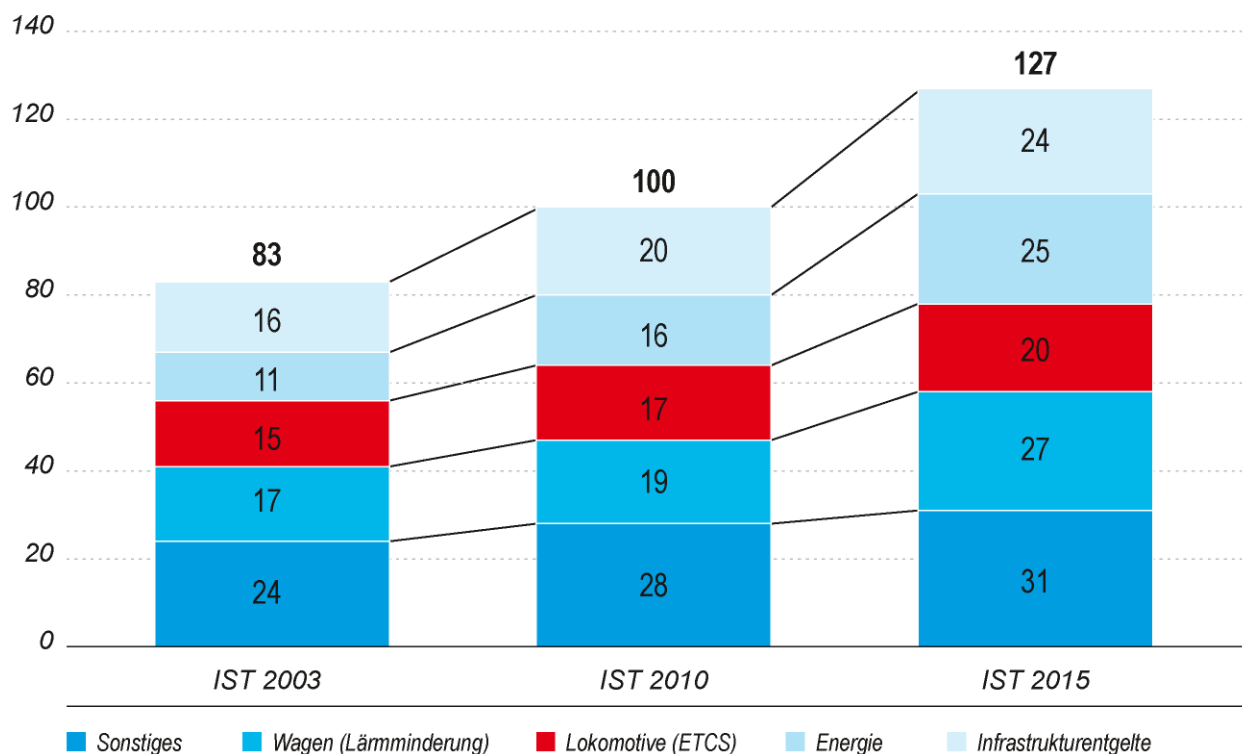
Kosten

Während die infrastrukturseitige ETCS-Ausrüstung bei den bundeseigenen Infrastrukturbetreibern zumindest im Grundsatz unter den grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag für die Eisenbahninfrastruktur fällt, sind die Kosten der Nachrüstung der Fahrzeuge mit ETCS-Komponenten von den jeweiligen Fahrzeughaltern zu tragen.

Dabei sind in naher Zukunft Loks für Österreich, weitere Loks für die Schweiz (Gotthard) und nach 2020 wegen des dann erforderlichen Ersatzes der LZB der Großteil der in Deutschland zum Einsatz kommenden Streckenloks umzurüsten. Die Kosten für die Nachrüstung einer Streckenlokomotive mit ETCS belaufen sich derzeit auf 400.000 Euro. Hinzu kommen Einmalkosten, die für eine Baureihe anfallen, in Höhe von bis zu ca. 5 Mio. Euro.

Bei Leasing-Fahrzeugen betragen die Mehrkosten für die ETCS-Ausstattung 40.000 Euro pro Jahr und Lokomotive. Die entspricht einer Kostensteigerung für die Vorhaltung von Lokomotiven von etwa 18 %.

Kostenbestandteile je Zug-km im KV (2010 = 100)



Bezogen auf den Musterzug des kombinierten Verkehrs werden die gesamten Produktionskosten durch die Ausrüstung der Lokomotive mit ETCS um etwa 3 % steigen.

Handlungsbedarf

Die Politik hat bislang nicht erkennen lassen, dass sie Forderungen, die u. a. der VDV zur Förderung der Ausrüstung der Fahrzeuge mit ETCS erhoben hat, tatsächlich erfüllen wird. Die Bahnen halten es angesichts der immensen Kostenbelastungen nach wie vor für erforderlich, im Rahmen eines Innovationsprogramms für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr die Umrüstung von Fahrzeugen mit ETCS mit einem Volumen von 200 Mio. Euro zu fördern.

Darüber hinaus sind Politik und Bahnindustrie in der Verantwortung mit den ihnen jeweils zur Verfügung stehenden Instrumenten für eine signifikante Kostensenkung der fahrzeugseitigen Ausrüstung zu sorgen. Im Einzelnen sieht der VDV hierzu folgende, derzeit noch nicht annähernd realisierte Ansatzpunkte:

- Standardisierung der Soft- und Hardware
- Modularisierung des Systems
- Standardisierung der Schnittstellen
- Einsatz von Standard-Industriekomponenten
- Vereinfachung der Zulassungs- und Inbetriebnahmeprozesse
- Vereinfachung der Tests und der Interoperabilitätsnachweise

2.4 Lärminderung

Hintergrund

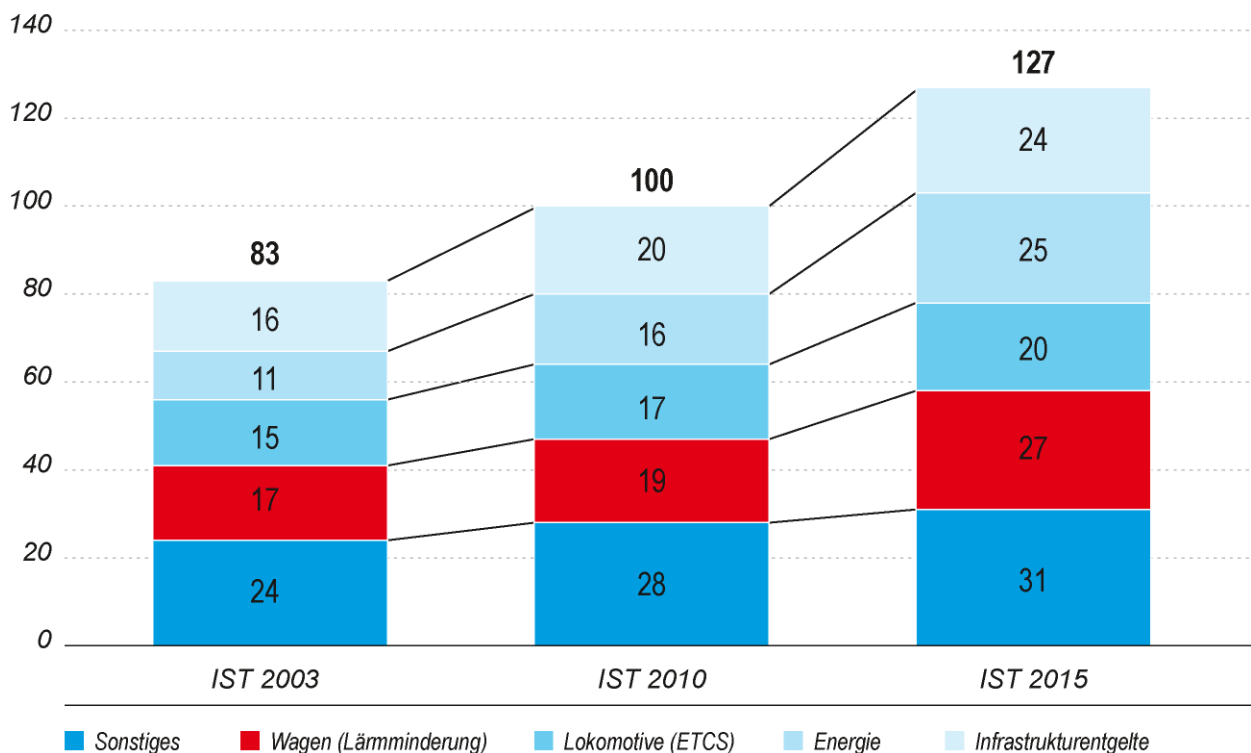
Die Minderung des Schienengüterverkehrslärms ist eines der wesentlichen Anliegen der Verkehrspolitik und des Eisenbahnsektors. Dabei gilt der Ersatz herkömmlicher Graugussbremssohlen durch moderne Verbundstoffbremssohlen als der mit Abstand wirkungsvollste und effizienteste Ansatz für eine signifikante Reduzierung des Schienengüterverkehrslärms – und dies auf dem gesamten Streckennetz.

Neue Güterwagen werden schon heute aufgrund der bestehenden betrieblich-technischen Regelwerke mit lärmvermeidenden Bremssystemen (K-Sohlen) ausgestattet. Um die Lärminderungspotenziale moderner Verbundstoffbremssohlen auszuschöpfen, muss auch die Bestandsflotte der Güterwagen – ca. 150.000 Wagen in Deutschland und ca. 600.000 in Europa – möglichst schnell umgerüstet werden.

Kosten

Für die lärmindernde Umrüstung der Güterwagen stehen als Ersatz für herkömmliche Graugussbremssohlen unterschiedliche Verbundstoffbremssohlen zur Verfügung. Wegen umfassender Arbeiten an der Bremsanlage ist die Umrüstung der Bestandsflotte mit sogenannten K-Sohlen selbst sehr aufwändig. Hierbei können allein für die Umrüstung der derzeit in Deutschland eingesetzten etwa 150.000 Wagen Kosten bis zu einer Milliarde Euro entstehen. Hinzu kommen zusätzliche Betriebskosten, die sich bei einer jährlichen Laufleistung von 120.000 km pro Jahr auf ca. 2.700 Euro pro Wagen und Jahr belaufen.

Kostenbestandteile je Zug-km im KV (2010 = 100)



Der Eisenbahnsektor favorisiert deshalb für die Umrüstung des Wagenbestandes den Einsatz sogenannter LL-Sohlen. LL-Sohlen bilden das Bremsverhalten der Graugusssohle nach und werden im Austausch für die herkömmlichen Bremssohlen eingesetzt. Für die Umrüstkosten eines vierachsigen Wagens mit LL-Sohlen sind zwischen 1.250 und 2.030 Euro zu kalkulieren. Übertragen auf die Gesamtflotte entspricht das einem Betrag zwischen 200 und 300 Mio. Euro. Auch hier sind bei einer jährlichen Laufleistung von 120.000 km zusätzliche Betriebskosten in Höhe von etwa 2.200 Euro pro Wagen

und Jahr zu veranschlagen. Eine Neuzulassung der Bremsanlage oder des Wagens ist aus Sicht des Sektors nicht erforderlich. Mehrere LL-Sohlentypen befinden sich in der Entwicklung. Eine allgemeine Zulassung für den Einsatz im Dauerbetrieb wurde aber bislang nicht erteilt.

Die beschriebenen Lärminderungsmaßnahmen führen beim KV-Musterzug mit einer jährlichen Laufleistung von 120.000 Kilometern zu Kostensteigerungen für Vorhaltung und Betrieb der Güterwagen in Höhe von etwa 40 %. Die zugbezogenen Produktionskosten steigen hierdurch um etwa 8 %.

Handlungsbedarf

Wegen der besonderen Eignung der LL-Sohlen für die Umrüstung der Güterwagenbestandsflotte hat deren schnelle Entwicklung zur Serien- und Marktreife einschließlich der Zulassung höchste Priorität. Im Rahmen des internationalen Projektes Europe Train leisten die Bahnen ihren Beitrag hierzu.

Die Politik muss vor allem sicherstellen, dass im Anschluss an die generelle Zulassung der LL-Sohlen ein unmittelbarer Ersatz der Graugussbremssohlen erfolgen kann, ohne dass die umgerüsteten Bremsanlagen und/oder Wagen dann eine erneute Zulassung durch die Aufsichtsbehörde benötigen.

Auch bei marktreifer und zugelassener LL-Sohlentechnologie wäre der Sektor mit einer vollständigen Finanzierung der Umrüstung der Bestandsflotte wirtschaftlich überfordert. Bei voraussichtlichen Verkehrsleistungsverlusten von knapp 5 % würde sich die Marktposition der Güterbahnen signifikant verschlechtern. Der Eisenbahnsektor schlägt deshalb die Einführung eines auf 8 Jahre zeitlich begrenzten, öffentlich finanzierten lärm- und kilometerabhängigen Wagenbonussystems vor. Dieses Konzept sieht vor, dass Wageneigentümer für jeden auf lärmarme Bremstechnik umgerüsteten Wagen einen kilometerabhängigen Bonus erhalten, maximal in Höhe der umrüstungsbezogenen Gesamtaufwendungen (Einmalkosten, zusätzliche Betriebskosten). Durch das vorgeschlagene System wird ein Anreiz geschaffen, Güterwagen mit hoher Laufleistung schnell umzurüsten. Dies führt zu einer raschen und deutlich wahrnehmbaren Lärmreduzierung. Mit der Öffnung des bereits bestehenden Lärmsanierungsprogramms des Bundes

für lärmindernde Maßnahmen am Fahrzeug könnte der überwiegende Teil der Umrüstung haushaltsneutral finanziert werden. Die Lärmsanierung könnte erheblich beschleunigt, die Kosten für den Lärmschutz bei steigender Wirkung erheblich gesenkt werden.

2.5 Telematikanwendungen für den Schienengüterverkehr

Hintergrund

Die „Technische Spezifikation Interoperabilität Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (TAF TSI) ist eine auf der Grundlage der Richtlinie 2001/16/EG für die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems erstellte „Technische Spezifikation Interoperabilität“ (TSI). Die EU-Verordnung verpflichtet die Eisenbahnen zur Anwendung IT-gestützter Datenmelde- und Datenaustauschverfahren. Sie legt den Austausch von Meldungen und Daten zwischen den Akteuren des Schienengüterverkehrs inhaltlich sehr detailliert fest. Sie beschreibt, welche Datenbanken eingerichtet werden sollen und welche Information in welcher Datenbank abzulegen ist. Darüber hinaus macht sie Aussagen über die Zugriffsrechte auf diese Information. Die damit angestrebte allgemeine Modernisierung des Informationsmanagements soll – neben der Marktöffnung und der Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur – im Rahmen der EU-Eisenbahnpolitik zur Verbesserung der Qualität des Schienengüterverkehrs und damit zur „Revitalisierung“ des Eisenbahngüterverkehrs in der EU beitragen.

Die technische Umsetzung der TAF TSI ist Aufgabe des Bahnsektors. Der von den europäischen Fachverbänden des Sektors erarbeitete und von der Kommission genehmigte „Strategische europäische Bereitstellungsplan“ (SEDP) beschreibt die technisch-organisatorischen Grundzüge der IT, die den Daten- und Meldungs austausch TAF TSI-gerecht ermöglichen soll.

Ursprünglich war die Umsetzung des SEDP bis zum Jahr 2014 vorgesehen. Angesichts zahlreicher offener und ungeklärter Fragen ist davon auszugehen, dass der ursprüngliche Zeitplan nicht eingehalten werden kann. Eine belastbare Zeitplanung für die Umsetzung der TAF TSI liegt derzeit nicht vor.

Wenngleich die Schaffung eines Informationsverbundes und die Standardisierung der Zusammenarbeit im Eisenbahnsektor durchaus wirtschaftliche Chancen für den Eisenbahnsektor eröffnen könnten, sind die mit der TAF TSI verbundenen Risiken für die Bahnen erheblich. Dies betrifft neben dem Innovationsmanagement und der Datensicherheit vor allem die Kostenseite der Implementierung der TAF TSI. Eine wesentliche Ursache hierfür ist in der hohen Komplexität der Regelungsinhalte der Verordnung zu sehen.

Es ist offen, ob die durch die Realisierung der TAF TSI entstehenden Kosten durch die entstehenden wirtschaftlichen Vorteile gedeckt werden können. Die Unternehmen werden ihre Investition zur TAF TSI-Umsetzung auf die Preise (Infrastrukturnutzungsentgelte, Transportpreise) umlegen müssen. Dies wird die Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter verschlechtern.

Kosten

Investitionen in die TAF TSI sind erst möglich, wenn Zeitrahmen und Umfang der erforderlichen Umsetzung klarer bestimmbar ist. Derzeit sind die Investitionsvolumina in Zusammenhang mit der TAF TSI mangels verlässlicher Daten für unternehmensbezogene Wirtschaftspläne nicht mit hinreichender Sicherheit kalkulierbar. Allein für die Investitionen zur Umsetzung der TAF TSI werden im SEDP europaweit insgesamt etwa 1,5 Mrd. € veranschlagt. Da in dieser Schätzung die spezifischen Kostenstrukturen kleiner und mittlerer Unternehmen – höherer Anteil der IT-bedingten Fixkosten an den Gesamtkosten – nicht berücksichtigt wurden, ist die Schätzgröße als Untergrenze der tatsächlich entstehenden Kosten anzusehen.

Bei einer Betrachtung der für den Eisenbahnsektor insgesamt anfallenden Kosten müssen folgende Bereiche betrachtet werden.

- Umsetzung im eigenen Unternehmen (Anpassung, Investitionen)
- Umsetzung „gemeinsamer Komponenten“ (Entwicklung, Betrieb)
- Betrieb der Datenbanken
- Betrieb des Datenaustauschs

Handlungsbedarf

Wie dargestellt eröffnet das mit der TAF TSI angestrebte Informations- und Datenregime nennenswerte wirtschaftliche Chancen für den Schienengüterverkehr. Die Probleme resultieren weitgehend aus der hohen Komplexität der Regelungsinhalte der Verordnung.

Insofern ist aus Sicht des VDV eine Revision der TAF TSI wünschenswert, in der die Komplexität der Inhalte deutlich zurückgeführt wird. Notwendig ist eine Reduzierung der Vorgaben auf in der betrieblichen Praxis tatsächlich anwendbare Meldungen. Dabei sollten ausschließlich die Austauschprozesse zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen betrachtet werden. Es kann offen bleiben, ob zu einem späteren Zeitpunkt weitere Prozesse und Daten in eine revidierte TAF TSI aufgenommen werden.

Nach Vorliegen belastbarer Kostenkalkulationen zur investiven Umsetzung der TAF TSI allgemein und auf Unternehmensebene muss die Auflage eines Förderprogramms auf europäischer Ebene geprüft werden.

3. Fazit

Die Kostensteigerung für den Schienengüterverkehr betrug in den Jahren 2003 bis 2010 nur in den in diesem Papier beschriebenen Kategorien knapp 22 %.

Bei Eintritt der in diesem Dokument erläuterten weiteren Kostenrisiken allein in den skizzierten Kostenkategorien wird sich der Schienengüterverkehr in den Jahren 2010 bis 2015 um weitere 27 % verteuern.

In einem hoch preissensiblen Markt, wie dem Schienengüterverkehr, der sich in einem direkten Wettbewerbsumfeld u. a. zur Straße befindet, wird und muss eine derartige Kostenexplosion zu Rückverlagerungen von Transportströmen von der Schiene auf andere Verkehrsträger führen.

Weiterhin würde die Erschließung neuer Marktsegmente für die Schiene massiv erschwert.

Die Güterbahnen leisten erhebliche Anstrengungen, diese Risiken zu kompensieren und die erfolgreiche Entwicklung der letzten Jahre fortzusetzen. Sie appellieren an die Politik auf der Ebene von Bund und Ländern durch angemessene Gestaltung der Rahmenbedingungen dazu beizutragen.