

Fair Play für den Schienengüterverkehr



Inhalt

- 03** **Grußwort** Erfolgsfaktor Schienengüterverkehr
 - 04** **Kapitel 01** Mehr Güter auf die Schiene
 - 08** **Kapitel 02** Warum die Schiene im Wettbewerb mit Lkw und Binnenschiff klar benachteiligt ist
 - 14** **Kapitel 03** Faire Wettbewerbsbedingungen herstellen
-



Güter gehören auf die Schiene!

So oder in ähnlicher Form werden die Erwartungen an die Verkehrspolitik formuliert. Diese verspricht in ihren Programmen und den dazugehörigen Positionsbestimmungen, alles dafür zu tun, dass mehr Güterverkehr auf die umweltverträgliche, energieeffiziente und sichere Schiene verlagert wird. Die Wirklichkeit sieht indes anders aus. Der Lkw-Verkehr wächst ungebremst und soll bis 2030 noch einmal um knapp 40 Prozent zulegen. In absoluten Zahlen ist allein der Zuwachs an Verkehrsleistung auf der Straße höher als die gesamte für 2030 prognostizierte Verkehrsleistung auf der Schiene. Das ist nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch umwelt- und energiepolitisch, gerade nach dem Pariser Klimagipfel, inakzeptabel. Der Blick auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Verkehrsträger offenbart zumindest einen Teil der Ursachen dieser Entwicklung. Die Verkehrspolitik hat in der Vergangenheit nicht immer gehalten, was in Programmen und Sonntagsreden versprochen wurde. Weniger noch: Der Schienengüterverkehr ist zumindest bis jetzt das Stiefkind der Verkehrspolitik geblieben.

Die vorliegende Broschüre liefert die Fakten zu dieser These. Sie zeigt aber auch die gesellschaftlichen Vorteile eines stärkeren Schienengüterverkehrs und benennt Maßnahmen, die mehr Fairness im Wettbewerb der Verkehrsträger ermöglichen. Diese Fairness ist ein notwendiger Baustein für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr und für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem.

Herzlichst Ihr **Joachim Berends, VDV-Vizepräsident Schienengüterverkehr**



Mehr Güter auf die Schiene – warum?

„Die Schiene ist ein unverzichtbarer Verkehrsträger für wichtige Industrien wie Chemie, Stahl, Papier und Automotive, aber auch für Handel und Logistik.“

Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr im VDV

der Anteil der grenzüberschreitenden Schienengüterverkehre bei über 50 Prozent. Rund 43 Prozent der Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens beispielsweise laufen über die Schiene – mit steigender Tendenz.

Schienengüterverkehr macht Wirtschaftsstandorte attraktiv

Für Deutschland und seine exportierenden Unternehmen ist der Anschluss der Wirtschaftsstandorte an ein leistungsfähiges Schienengüterverkehrsnetz unverzichtbar. Immerhin liegt

Schienengüterverkehr schont Umwelt und Klima

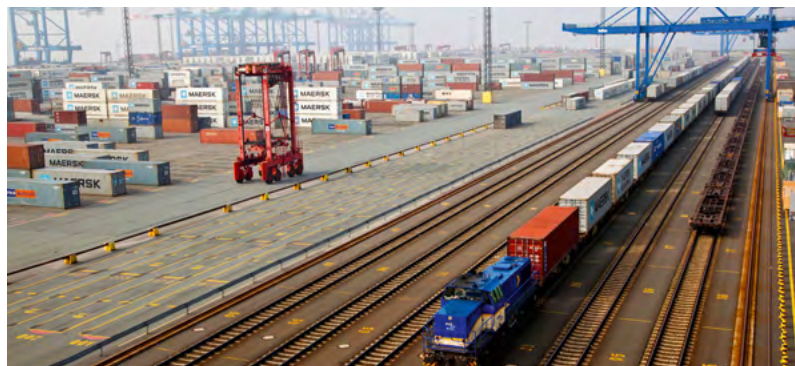
Im Pariser Klimaschutzabkommen hat die Bundesregierung der Begrenzung der globalen Erwärmung auf unter zwei Grad und dem Ziel der Klimaneutralität in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts zugestimmt. Dies erfordert ein massives Umsteuern in der Klimapolitik. Schließlich ist der Verkehr mit steigenden Emissionswerten bislang die Achillesferse der nationalen Klimaschutzpolitik.

Güterzüge verursachen je Tonnenkilometer im Vergleich zum Lkw nur ein Viertel der klimaschädlichen CO₂-Emissi-

WUSSTEN SIE,

dass die Emissionen im Verkehr anders als im Energie- und Industriebereich von 1990 bis 2014 sogar um 0,6 Prozent gestiegen sind?





WUSSTEN SIE,

dass es laut ADAC im Jahr 2014 auf deutschen Autobahnen rund 475.000 Staus mit einer Gesamtlänge von circa 960.000 Kilometern gab?

onen, und auch bei Kohlenwasserstoffen, Stickoxiden und Feinstaub liegt der Lkw-Ausstoß mindestens um den Faktor vier über den Werten der Schiene. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf

die Schiene ist deshalb ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Selbst das Binnenschiff ist wegen der doppelt so hohen Klimabelastung keine sinnvolle Alternative zum Schienengüterverkehr, der aufgrund seiner Elektromobilität als einziger Verkehrsträger überhaupt die Möglichkeit für vollständig klimaneutrale Gütertransporte bietet.

Schienengüterverkehr entlastet die Straße

Laut Prognose des Bundesverkehrsministeriums wird der Straßen-güterverkehr bis zum Jahr 2030 um weitere 40 Prozent wachsen. Dann wird der Stau vor allem auf den Autobahnen in den Ballungs-

räumen zum Dauerzustand – es sei denn, Güterzüge entlasten die Straßen und tragen zur Sicherung von Mobilität und Logistik im deutschen Straßennetz bei.

Schienengüterverkehr ist sicher und wird leise

In seinem aktuellen Sicherheitsbericht hat das Eisenbahn-Bundesamt keine strukturellen Sicherheitsdefizite erkennen können und attestiert ein „stabiles und gefestigtes Sicherheitsniveau“. Kein Wunder, ist der Schienengüterverkehr im Vergleich der Unfallstatistiken (Unfall mit Todesfolge) 43-mal sicherer als der Straßen-güterverkehr.

Allerdings ist der Schienengüterverkehr noch zu laut, auch wenn sich heute mehr Menschen durch den Straßen- als durch den Schienenlärm belästigt fühlen. Bis 2020 werden daher alle in Deutschland verkehrenden Güterzüge mit Flüsterbremsen ausgestattet. Das wird den Schienenverkehrslärm halbieren. Auch danach wird der Eisenbahnsektor seine Anstrengungen fortsetzen, noch leiser zu werden, denn der Weg zum leisen Schienengüterverkehr ist alternativlos.



Die Schiene ist im Wettbewerb mit Lkw und Binnenschiff klar benachteiligt

Güterbahnen zahlen für jeden gefahrenen Kilometer im gesamten Eisenbahnnetz eine „Schienenmaut“ – Lkw und Binnenschiffe sind aber teilweise von Abgaben für die Nutzung der Verkehrswege befreit. Die Lkw-Maut wird nur für Fahrzeuge mit mehr als 7,5 t Gesamtgewicht und auf knapp sieben Prozent

des Straßennetzes erhoben – ausschließlich auf Autobahnen und ausgewählten Bundesstraßen. Ab Januar 2015 wurden die Mautsätze für den Straßengüterverkehr im Vergleich zum Vorjahr sogar um fast acht Prozent gesenkt. Das bedeutet

eine Entlastung des Straßentransports um 100 bis 300 Millionen Euro pro Jahr. Auch Binnenschiffe sind von Abgaben für die Nutzung der wichtigsten Wasserstraßen vollständig befreit. Güterbahnen hingegen zahlen ihren Trassenpreis, immer und überall. Gerade auf der „ersten und letzten Meile“ – bei der Abholung und Zustellung von Güterzügen – wird der Schienenverkehr durch kostendeckende Infrastrukturentgelte für Parken und Rangieren häufig spürbar verteuert.

Güterbahnen werden als einziger Verkehrsträger zur Finanzierung der Energiewende herangezogen

Durch die Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) 2015 steigt die Belastung für den Schienengüterverkehr

WUSSTEN SIE,

dass die Trassenpreise der DB Netz AG für das Jahr 2015 um durchschnittlich 2,4 Prozent gestiegen sind, die Autobahnmautsätze für Lkw aber um acht Prozent gesenkt wurden?

weiter. Die von den Bahnen zu zahlende Umlage hat sich in Summe weiter erhöht – konkurrierende Verkehrsträger auf Straße und Wasser aber bleiben beim EEG außen vor.

Güterbahnen werden als einziger Verkehrsträger vom Emissionsrechtehandel erfasst

Auch der Emissionshandel betrifft vor allem und einseitig den elektrisch betriebenen Schienengüterverkehr. Als einziger Güter-

“ *Der Schienengüterverkehr in Deutschland wird durch den Emissionsrechtehandel jährlich mit bis zu 30 Millionen Euro zusätzlich belastet – Lkw und Schifffahrt hingegen gar nicht.*

Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr im VDV

verkehrsträger wird er vom Emissionshandel vollständig erfasst, während der Lkw-Verkehr ebenso wenig dem Emissionshandel unterliegt wie die Schifffahrt.

Große Differenzen bezüglich der Energiesteuer

Während Güterbahnen Strom- und Mineralölsteuern zahlen, werden die Binnenschifffahrt, aber auch die Luftfracht vollständig von den Energiesteuern befreit. Laut Subventionsbericht der Bundesregierung profitiert die Binnenschifffahrt dadurch jährlich in Höhe von 160 Millionen Euro.

Steigender administrativer Aufwand für die sichere Güterbahn

Der Schienengüterverkehr ist im direkten Vergleich mit dem Lkw deutlich sicherer. Dies soll so bleiben. Die sicherheitsrelevanten Prozesse sind in den vergangenen Jahren jedoch häufig – wie beispielsweise im Zusammenhang mit der europäischen Führerscheinverordnung – durch neue Anforderungen und Vorgaben zunehmend komplexer und aufwendiger geworden, ohne dabei das Sicherheitsniveau auf der Schiene erkennbar weiterzuentwickeln. Während die sichere Schiene mit wachsendem administrativen Aufwand zu kämpfen hat, fahren immer längere Lkw (Gigaliner) mit immer mehr Fahrern bei sinkenden Lohn- und Sozialstandards im Wettbewerb der Verkehrsträger davon.





Lkw verursachen je Transporteinheit bis zu viermal höhere externe Kosten als Güterzüge

Verkehr verursacht Lärm, führt zu Unfällen und Emissionen, die zu Luftverschmutzung und Klimaschäden beitragen. Folgen des Verkehrs sind mit hohen Kosten etwa im Gesundheitswesen, bei der Gebäudesanierung oder bei der

Schadensvermeidung verbunden. Finanziert werden diese externen Kosten von der Gesellschaft, denn bei der Kalkulation von Transportpreisen im Güterverkehr spielt ein großer Teil dieser Kosten überhaupt keine Rolle. Zwar werden die Kosten der Luftverschmutzung durch Lkw teilweise in der Lkw-Maut

berücksichtigt – dennoch bleibt eine deutliche Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der umweltverträglichen und verkehrssicheren Schiene.

WUSSTEN SIE,

dass 2008 von den externen Kosten des gesamten Güterverkehrs in der EU (ca. 120 Mrd. Euro) allein 95 Prozent auf den Straßen-, aber nur drei Prozent auf den Schienengüterverkehr entfielen?



Faire Wettbewerbsbedingungen herstellen

- » Alle Straßen und alle Lkw müssen ins Mautsystem einbezogen werden. 4,4 Milliarden Euro könnten so zusätzlich eingenommen und in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden.
- » Alle Schienenbahnen sollen von der Stromsteuer vollständig befreit und dadurch im Wettbewerb vor allem gegenüber dem Lkw gestärkt werden. Dies wäre ein wichtiger Beitrag zur Energiewende im Güterverkehr – denn allein die elektromobilen Güterbahnen verwenden schon heute zunehmend erneuerbare Energien.
- » Alle Verkehrsträger müssen beim Emissionshandel gleichbehandelt werden. Gut für die klimaverträgliche Schiene – ihre Wettbewerbsposition wird verbessert. Gleichzeitig bedeutet eine Gleichbehandlung einen Anreiz für die anderen Verkehrsträger, ihre klimaschädlichen Emissionen zu reduzieren.
- » Alle externen Kosten des Verkehrs müssen verkehrsträgerübergreifend angelastet werden. Erst dann würden die Marktpreise die wahren Kosten des Verkehrs und der verschiedenen Transportmittel widerspiegeln. Die Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs kann so als zentraler Bestandteil der Klimaschutzpolitik der Bundesregierung nachhaltig verbessert werden.
- » Die Eisenbahnsicherheit muss mit Augenmaß weiterentwickelt werden. Weitere Sicherheitsmaßnahmen für den Schienengüterverkehr müssen zwingend mit dem Nachweis verbunden werden, dass damit die Verkehrssicherheit verkehrsträgerübergreifend erhöht wird.



Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
Kamekestraße 37 - 39
50672 Köln

Ansprechpartner

Steffen Kerth | Fachbereichsleiter VDV
Lars Wagner | Pressesprecher VDV

Inhalt

Christian Betchen, Dr. Johannes Dreier, Sven Flore, Steffen
Kerth, Ludolf Kerkeling, Georg Lennarz, Michael Müller

Projektsteuerung und Gestaltung

AD HOC PR, Gütersloh

Bildnachweis

Deutsche Bahn AG/Bartłomiej Banaszak (Titel); VDV/HHM
| H.-J. Hettchen (2); VDV/Bernd Hempen (3); VDV/Frank
Reinhold | VTG AG (5); Fotolia/Gina Sanders (5); iStock-
photo/Tomas Sereda (6); Deutsche Bahn AG/Volker Emers-
leben (6); Deutsche Bahn AG/JET-FOTO (6); EVB GmbH (6);
VDV/Joachim Donath (8); VDV/Bayernhafen Nürnberg (8);
iStock.com/querbeet (11); Fotolia/Kara (12); VDV/HHLA |
engel+gielen (13); fotolia/Patrick Poendl (14)
