

VERNETZTE GÜTER- VERKEHRSMOBILITÄT

**Potenziale für eine Verlagerung
weiterer Güterverkehre von der
Straße auf die Schiene**

Endbericht

**Lars Neumann
Maria Leenen
Alexander Precht
Martin Schäfer**

**Tel. +49 (0)221 931 78 0
Fax +49 (0)221 931 78 78**

SCI Verkehr GmbH
Vor den Siebenburgen 2
50676 Köln
November 2016

INHALT

1	Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse	4
2	Einführung	6
3	Industrie und Handel in NRW sind auf einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr angewiesen. Logistikwirtschaft und Schienengüterverkehr sind Katalysatoren der volkswirtschaftlichen Entwicklung	8
4	Infrastruktur, Verkehrsvolumen und Wettbewerb begründen die starke Bedeutung Nordrhein-Westfalens im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr	10
5	Die Entwicklungen wirken sich bundesweit und in Nordrhein-Westfalen stark aus	17
6	Der Schienengüterverkehr stagniert im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern	19
7	Die Unternehmen des Schienengüterverkehrs leiden unter strukturellen wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Es besteht die Gefahr, dass ihre dringend notwendige Innovations- und Investitionsfähigkeit verloren geht	20
8	Aus eigener Kraft sind die europäischen Bahnen kaum in der Lage, die strukturellen Herausforderungen für einen nachhaltig erfolgreichen Schienengüterverkehr zu bewältigen	23
9	Zentrale Handlungsempfehlungen für eine Verlagerung weiterer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene	25
10	Disclaimer	47
11	Quellenverzeichnis	48

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Anteil SGV an den Gesamttransporten der deutschen Leitindustrien im Vergleich	9
Abbildung 2: Auszug der NRW Netzkarte	10
Abbildung 3: DB Cargo Multimodal- Schienenzugang in NRW	11
Abbildung 4: Indizierte Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr	12
Abbildung 5: Anteil NRW am deutschen Schienengüterverkehr	12
Abbildung 6: Entwicklung der Schienengüterverkehrs-leistung in Deutschland 2002 - 2030	13
Abbildung 7: Indizierte Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Europe 2000 – 2014 und Prognose bis 2019	13
Abbildung 8: Entwicklung der Marktanteile DB vs. Wettbewerber im SGV 1994 - 2015	15
Abbildung 9: Schienengüterverkehr – Top-Betreiber nach Verkehrsleistung 2014	16
Abbildung 10: Prozentuale Entwicklung der beförderten Güter mit NRW als Versandbundesland	17
Abbildung 11: Indizierter Güterumschlag in Deutschland und NRW auf der Schiene	18
Abbildung 12: Indizierte Entwicklung des Modal Splits im Güterverkehr in Deutschland	19
Abbildung 13: EBIT pro Verkehrsleistung 2010 - 2015 im Vergleich	20
Abbildung 14: Preisentwicklung im Güterverkehr	21
Abbildung 15: Entwicklung von LKW-Maut und Trassenpreise	22
Abbildung 16: Entwicklung des Modal-Split-Anteils der Schiene im Güterverkehr	23
Abbildung 17: Wesentliche Rahmenbedingungen bestimmen die Entwicklung des Schienengüterverkehrs	25
Abbildung 18: Fachlicher Austausch unterstützt die partnerschaftliche Produktivitätssteigerung und Wachstums-entwicklung	26
Abbildung 19: Verlust an Wettbewerbs-fähigkeit des Schienengüterverkehrs im Vergleich zu Wettbewerbs-systemen	32
Abbildung 20: Komplexität und Kostenbestandteile im System Schiene	38
Abbildung 21: Potenzial in der Prozessoptimierung durch Abbau von Komplexitäten	39
Abbildung 22: Produktivitäts- und Effizienzsteigerung durch digitale Technologien	39
Abbildung 23: Altersstruktur der Beschäftigten im Inland der DB AG vs. DB Cargo AG	42

1 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse

Im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) hat SCI Verkehr mit dem fokussierten Gutachten „Vernetzte Güterverkehrsmobilität – Potenziale für eine Verlagerung weiterer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene“ die Markt-, Branchen- und Verkehrsbedingungen des Schienengüterverkehrs in NRW untersucht. Vor diesem Hintergrund wurden mögliche Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen erarbeitet, um mittelfristig die Voraussetzungen für die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene zu schaffen und zu fördern.

Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse des Gutachtens vorgestellt.

Für die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen gibt es mindestens sechs zentrale Argumente für die gezielte Unterstützung des schienengebundenen Güterverkehrs:

1. Industrie und Handel in NRW sind auf einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr angewiesen. Logistikwirtschaft und Schienengüterverkehr sind Katalysatoren der volkswirtschaftlichen Entwicklung.
2. Infrastruktur, Verkehrsvolumen und Wettbewerb begründen die starke Bedeutung Nordrhein-Westfalens im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr.
3. Aber: Die Entwicklungen wirken sich bundesweit und in Nordrhein-Westfalen stark aus.
4. Aber: Der Schienengüterverkehr stagniert im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern.
5. Aber: Die Unternehmen des Schienengüterverkehrs leiden unter strukturellen wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Es besteht die Gefahr, dass ihre dringend notwendige Innovations- und Investitionsfähigkeit verloren geht.
6. Aus eigener Kraft sind die europäischen Bahnen kaum in der Lage, die strukturellen Herausforderungen für einen nachhaltig erfolgreichen Schienengüterverkehr zu bewältigen.

Zur Stärkung der Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs sind ein starkes Netzwerk, mehr Kooperation und Partnerschaft notwendig. Die Verkehrsunternehmen des Eisenbahnmarktes, die logistische Industrie, die verladende Industrie und die Politik sollten noch mehr Wirtschaftlichkeit, Qualität und Nachhaltigkeit des Schienengüterverkehrs durch Gemeinsamkeit und Partnerschaft entwickelt werden.

Notwendig ist ein Innovationsschub der Unternehmen, mit dem Produktivität und Wachstum gestärkt werden. Notwendige Veränderungen zur Steigerung der Produktivität und Flexibilität des Schienengüterverkehrs wirken direkt auf die Beschäftigten der Branche. Die Veränderungen gilt es zu begleiten und sozialverträglich zu gestalten.

Es ist ein Maßnahmenpaket für die Unternehmen des schienengebundenen Güterverkehrs notwendig, mit dem auch die Leistungsfähigkeit der Handels- und Industrieunternehmen gestärkt werden kann. Dieses Maßnahmenpaket zielt auf die kurzfristige Stärkung der Handlungsfähigkeit der Unternehmen des Schienengüterverkehrs. Auf der Grundlage einer stabilisierten wirtschaftlichen Perspektive kann die Investitions- und Innovationsfähigkeit der Unternehmen des Schienengüterverkehrs gezielt verbessert werden. Gleichzeitig zielt das Maßnahmenpaket auf die Steigerung von Produktivität und Wachstum.

In diesem Zusammenhang ist die Initiierung und Moderation von relevanten Kommunikationsplattformen zu prüfen.

Vor diesem Hintergrund werden sieben zentrale Handlungsfelder identifiziert:

- Stärkung der wirtschaftlichen Handlungsfähigkeit der Unternehmen des Schienengüterverkehrs
- Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur
- Stärkung der Innovationen im Schienengüterverkehr
- Qualifizierte Entwicklung der Beschäftigung im Schienengüterverkehr
- Etablierung einer ständigen Kommunikationsplattform zum Austausch zwischen Verladern, Handel und Industrie sowie EVU
- Aufbau eines ständigen Entscheider-Kreises der Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Beschäftigungsgipfel mit Betriebsräten, Gewerkschaften sowie Betriebs- und Personalleitern

2 Einführung

2.1 Hintergrund und Problemstellung

Ungeachtet aller politischen Anstrengungen, den in der Gesamtmenge steigenden Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, wird nach wie vor der größte Teil des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße abgewickelt. Der Schienengüterverkehr steht in NRW, Deutschland und Europa vor klaren Herausforderungen:

- der Schienengüterverkehr in Europa ist fast überall defizitär
- der Strukturwandel der Industrie trifft auch die Schiene, der Containerverkehr ist zwischen Straße und Bahn hart umkämpft
- der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr in Europa nimmt zu
- der intramodale Wettbewerb ist gerade in Deutschland sehr intensiv – kooperative Lösungen bleiben bisher eher Ausnahmen
- starre, technisch veraltete Regelwerke machen den Schienengüterverkehr unnötig komplex
- langlebige Assets wie Lokomotiven und Güterwagen unterliegen sehr langsamen Innovationszyklen.

Im Rahmen eines moderierten Spitzengesprächs wurden Anfang Juni 2016 im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) Potenziale für eine Verlagerung von mehr Gütern von der Straße auf die Schiene mit Vertretern der Eisenbahnunternehmen sowie Sprechern der logistischen und verladenden Industrie diskutiert. Im Ergebnis wurden wesentliche Themenfelder identifiziert, in denen die in der Branche und Politik bestehenden Gestaltungsmöglichkeiten genutzt werden können, um mittelfristig einen höheren Modal Split der Schiene im Güterverkehr zu erreichen.

Im Auftrag des MBWSV hat SCI Verkehr in einer fokussierten Analyse die im Spitzengespräch identifizierten Potenziale, Ideen und Pläne, entlang der Markt-, Branchen- und Verkehrsbedingungen untersucht und – bezogen auf die Gestaltungsmöglichkeiten – in der vorliegenden Studie konkrete Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen abgeleitet.

2.2 Ziel der Studie

Ziel des Gutachtens zum Thema „Vernetzte Güterverkehrsmobilität – Potenziale für eine Verlagerung weiterer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene“ ist die Erarbeitung möglicher Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen, um kurz- und mittelfristig die Voraussetzungen für die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene zu schaffen und zu unterstützen. Diese Empfehlungen sind auf die Gestaltungsmöglichkeiten in der Branche und Politik zu beziehen.

Es können Aspekte pragmatisch aufgegriffen werden, in denen das Land als Impulsgeber und Wegbereiter die Akteure und Kunden der Güterbranche zusammenbringen kann. Darüber hinaus sind Markthemmnisse zu identifizieren, die einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklungsmöglichkeiten des Schienengüterverkehrs haben und seitens des Landes zur Behandlung in Politik, Gremien und Branche eingebracht werden können.

2.3 Methodisches Vorgehen

Zur Erstellung der Studie „Vernetzte Güterverkehrsmobilität – Potenziale für eine Verlagerung weiterer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene“ wurden öffentliche

Statistiken und numerischen Prognosen, Gutachten und Fachpublikationen sowie Unternehmens- und Geschäftsberichte ausgewertet.

Darüber hinaus wurden zur Analyse der gewonnenen Informationen und Einbindung des Know-hows beteiligter Akteure vertiefende Expertengespräche geführt. Hierzu zählen Gespräche mit Entscheidern der Eisenbahnunternehmen, der logistischen und verladenden Industrie sowie deren Interessensverbänden.

Schließlich wurde die Analyse aus dem Know-how und Netzwerk der SCI Verkehr GmbH im Bereich der Entwicklung und Bewertung der Schienengüterverkehrs- und Logistikwirtschaft ergänzt.

3 Industrie und Handel in NRW sind auf einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr angewiesen. Logistikwirtschaft und Schienengüterverkehr sind Katalysatoren der volkswirtschaftlichen Entwicklung

3.1 „Nordrhein-Westfalen ist das wirtschaftliche Herzstück Deutschlands und eine der bedeutendsten Wirtschaftsregionen Europas.“ (Wirtschaftsbericht Nordrhein-Westfalen, 2016)

Mit 645,6 Mrd. Euro erwirtschaftet NRW 21,3 Prozent des deutschen BIP (NRW.INVEST, 2016). 2015 erwirtschaftete NRW 4,4 Prozent des europäischen BIP (EU-28) – mehr als Staaten die Schweiz, Schweden, Polen oder Belgien (Weltbank, 2016).

Mit mehr als 340 Mio. Euro Industrieumsatz wurde im Jahr 2013 in NRW ein Fünftel des gesamtdeutschen Industrieumsatzes erzielt. Der Anteil der Grundstoffindustrie liegt mit 30 Prozent in NRW weit über dem bundesdeutschen Durchschnitt.

Mehr als 15 Prozent aller deutschen Exportgüter werden in NRW produziert. Chemische Erzeugnisse, Maschinen, Metalle, Fahrzeuge und Fahrzeugteile stellen einen hohen Anteil der produzierten und exportierten Güter dar. Importiert werden vor allem Datenverarbeitungsgeräte, elektrische und optische Erzeugnisse, Rohstoffe und Maschinen.

Annähernd jeder dritte Erwerbstätige in NRW arbeitet in einem nordrhein-westfälischen Industrieunternehmen. Hinzu kommen nochmal genauso viele, die für Dienstleister der Industrie tätig sind (MWEBWV NRW, 2016).

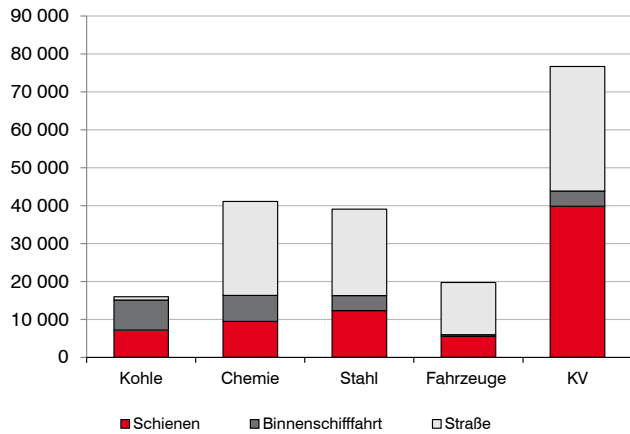
Auch der Handel spielt in NRW eine bedeutende Rolle. NRW ist Europas größter Absatz- und Beschaffungsmarkt. Von den 50 größten Handelsunternehmen Deutschlands haben 25 ihren Hauptsitz in NRW (NRW.INVEST, 2016).

3.2 „Der Schienengüterverkehr ist für NRW systemrelevant.“

Insbesondere in den deutschen Leitindustrien, der Automobil-, Chemie-, Stahl- und Kohleindustrie, werden überdurchschnittlich viele Güter (23-43 Prozent) auf der Schiene transportiert. Beim kombinierten Verkehr (KV) liegt der Anteil der Schiene sogar bei über 50 Prozent.

Industrie und Handel in NRW sind auf einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr angewiesen. Logistikwirtschaft und Schienengüterverkehr sind Katalysatoren der volkswirtschaftlichen Entwicklung

Anteil Schienengüterverkehr an den Gesamttransporten der deutschen Leitindustrien im Vergleich 2014 [Mio. tkm]



Quelle: Destatis; Hinweis: Zahlen für den Straßenverkehr liegen für das Jahr 2015 noch nicht vor

Anmerkung

- Der Schienengüterverkehr ist wesentlicher Teil der logistischen Wertschöpfung, gerade in den deutschen Leitindustrien
- Mit der Effizienzsteigerung der Logistik- und Schienengüterunternehmen steigt auch die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie
- Zukünftige Produktions- und Wertschöpfungsstrukturen der Leitindustrien verändern die Nachfrage nach logistischen Leistungen

Abbildung 1: Anteil SGV an den Gesamttransporten der deutschen Leitindustrien im Vergleich

Die Bedeutung des Schienengüterverkehrs wurde auch in den Expertengesprächen betont. Beispielsweise stellt der Logistikleiter eines Unternehmens der Grundstoffindustrie fest, dass „der Schienengüterverkehr für sein Unternehmen und die Industrie essentiell ist.“ Die Schiene sei in der Versorgung wesentlich, weil sie hohe Sicherheit, große Volumina und verlässliche Qualität, insbesondere auf langen Strecken, verspreche.

Infrastruktur, Verkehrsvolumen und Wettbewerb begründen die starke Bedeutung Nordrhein-Westfalens im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr

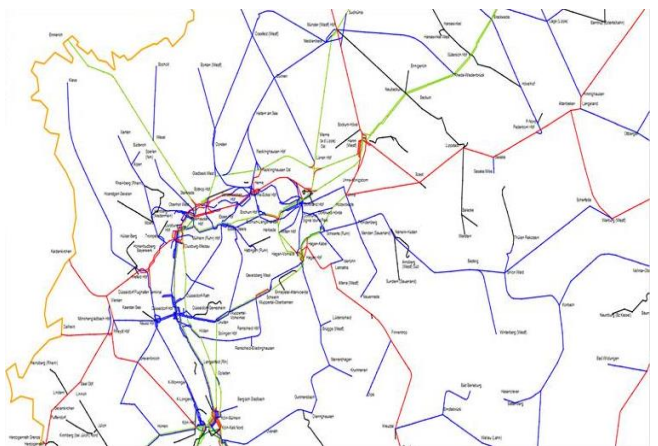
4 Infrastruktur, Verkehrsvolumen und Wettbewerb begründen die starke Bedeutung Nordrhein-Westfalens im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr

4.1 „Die Schieneninfrastruktur in NRW ist gut, steht aber vor enormen Herausforderungen.“

Mit einer Gleislänge von rund 10.700 km ist NRW hinter dem flächenmäßig doppelt so großen Bayern das Bundesland mit den meisten Gleiskilometern. Etwa 15 Prozent der deutschlandweiten Gleiskilometer befinden sich in NRW. (Hinweis: Die Daten stammen aus dem Jahr 2010 – aktuellere öffentliche Daten liegen nicht vor.)

Gleichzeitig sind in NRW mit über hundert Gleisanschlüssen besonders viele Produktionsstandorte, Häfen und Unternehmen direkt an das Schienennetz angeschlossen. Diese direkte Zugänglichkeit führt bei den Verladern zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung des Verkehrsträgers Schiene.

DB Netz: Netzkarte Nordrhein-Westfalen [Auszug, Stand 2016]



Quelle: DB Netz AG

Anmerkung

- In NRW finden sich bedeutende Schienenknoten, z.B. im Ruhrgebiet
- Eine Vielzahl von NE-Bahnstrecken sind in NRW direkt an das öffentliche Netz angeschlossen

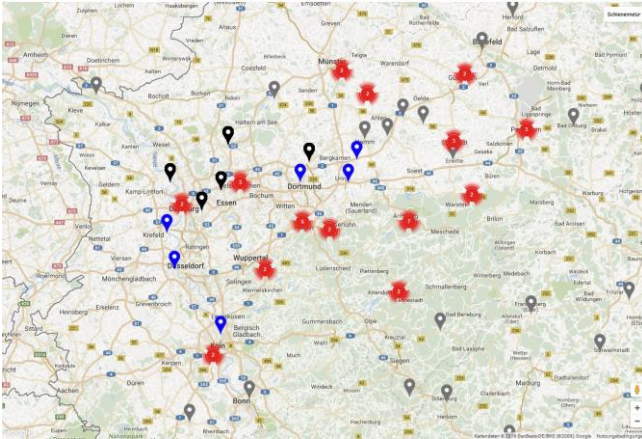
Abbildung 2:
Auszug der NRW
Netzkarte

Hinzu kommt das Streckennetz der sogenannten nichtbundeseigenen Infrastrukturunternehmen. Neben den Rheinhäfen in Duisburg, Krefeld, Köln und Düsseldorf sind hierbei auch die Schienennetze der klassischen Industrieunternehmen in NRW zu nennen.

Hinzu kommen die Rangierbahnhöfe und Zugbildungsanlagen sowie die multimodalen Schienenzugänge mit sogenannten Railports und KV-Terminals.

Infrastruktur, Verkehrsvolumen und Wettbewerb begründen die starke Bedeutung Nordrhein-Westfalens im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr

DB Cargo – Multimodal-Schienezugang in NRW [Stand 2016]



Quelle: DB Cargo

Anmerkung

- NRW verfügt über ein dichtes Netz von multimodalen Schienenzugängen
- Dies sind z.B. Railports, KV-Terminals, Freiladegleise und Häfen

Abbildung 3:
DB Cargo Multimodal-
Schienezugang in NRW

Aufgrund seiner infrastrukturellen Lage kreuzen sich in NRW wichtige langlaufende, internationale Verkehre auf der Schiene. Zwei transeuropäische Eisenbahnkorridore durchqueren NRW:

- Der Nordsee-Ostsee-Korridor, der die Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen über Deutschland und Polen mit den Häfen im Baltikum verbindet
- Der Rhein-Alpen-Korridor, der große Industriezentren entlang der Rheinschiene verbindet und in der Schweiz die Alpen durchquert, um den Hafen von Genua anzubinden.

Hinzu kommen die Güterverkehre, die von den deutschen Nordhäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven per Schiene nach und durch NRW transportiert werden.

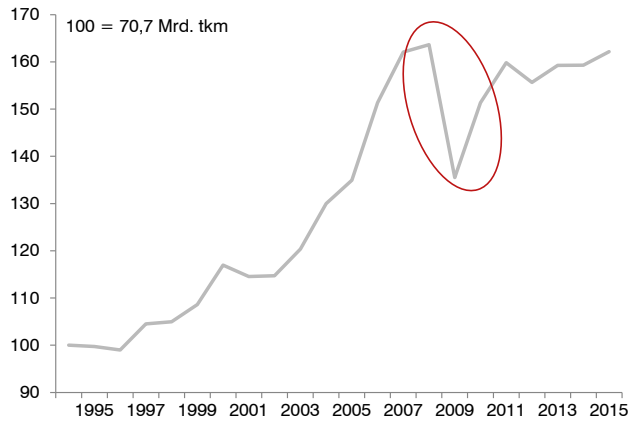
Die Weiterentwicklung, Abdeckung und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur des Landes NRW wird als ein entscheidender Standortvorteil gesehen. Gerade die Schieneninfrastruktur benötigt umfassende Initiativen, um in Stand gehalten und weiterentwickelt zu werden. Entsprechende Handlungsempfehlungen werden im Kapitel „Forcierte Infrastrukturentwicklung zur Knoten- und Effizienzsteigerung“ dargestellt.

4.2 Der Transport von Gütern auf der Schiene wächst seit Jahren kontinuierlich – mit Nordrhein-Westfalen an der Spitze

Wurden im Jahr 2000 in Deutschland 299,1 Mio. Tonnen transportiert, waren es 2015 schon 367,3 Mio. Tonnen. Dies entspricht einer jährlichen Steigerung von 1,38 Prozent (22,8 Prozent insgesamt).

Infrastruktur, Verkehrsvolumen und Wettbewerb begründen die starke Bedeutung Nordrhein-Westfalens im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr

Deutschland – Indizierte Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr [in Mrd. tkm; 100=1994]



Quelle: Destatis

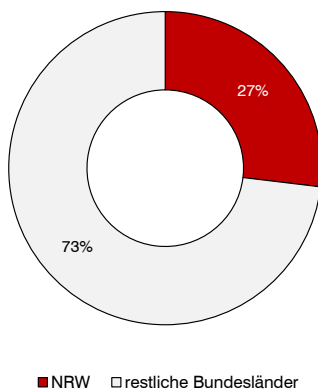
Anmerkung

- Generell starkes Wachstum (+60% in 20 Jahren)
- 2009: starker Einbruch der Transportleistung durch Wirtschaftskrise
- Bis 2011 Erholung
- Seitdem aber stagnierende Entwicklung

Abbildung 4: Indizierte Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr

Im Jahr 2015 belief sich der Umschlag von Schienengütern in NRW auf 132 Mio. Tonnen. Kein anderes Bundesland hat 2015 mehr Güter auf der Schiene versandt (69 Mio. Tonnen) bzw. empfangen (64 Mio. Tonnen) als NRW. Gemessen an den beförderten Gütern in Tonnen wurden 2015 27 Prozent der gesamtdeutschen Schienengüterverkehrsleistung in NRW erbracht – deutlich mehr als in allen anderen Bundesländern.

Anteil NRWs an den in Deutschland per Schiene beförderten Gütern [in % der beförderten Güter in 1000 Tonnen; 2015]



Quelle: Destatis

Anmerkung

- Der Anteil NRWs an den in Deutschland per Schiene transportierten Gütern ist hoch
- In keinem anderen Bundesland werden mehr Güter per Schiene befördert

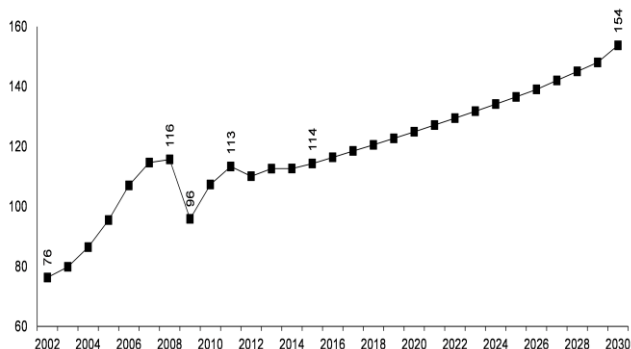
Abbildung 5: Anteil NRW am deutschen Schienengüterverkehr

4.3 Die meisten Prognosen gehen von weiterem Wachstum des Schienengüterverkehrs aus

Die Prognose des Bundes für den deutschen Schienengüterverkehr auch für NRW fällt sehr positiv aus. Entsprechend der Ziele der Bundesregierung (Meilensteine der Nachhaltigkeit 2014) soll der Schienengüterverkehr sogar kurzfristig von knapp 18% auf 25% gesteigert werden.

Infrastruktur, Verkehrsvolumen und Wettbewerb begründen die starke Bedeutung Nordrhein-Westfalens im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr

Entwicklung der Schienengüterverkehrsleistung in Deutschland 2002 - 2030 [in Mrd. tkm]



Quelle: Destatis und Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (BMVI); Die Wachstumsentwicklung der Jahre 2016 – 2029 wurde auf Grundlage verfügbarer Rahmendaten angenommen

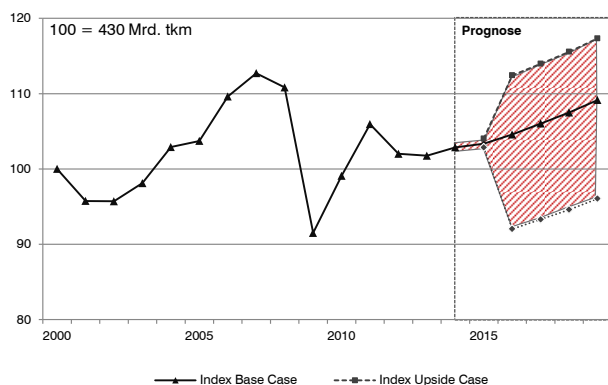
Anmerkung

- Anfang des Jahrtausends starkes Wachstum
- Nach Einbruch in 2009 Erholung aber darauffolgende Stagnation
- Langfristig Rückkehr zum Wachstum

Abbildung 6: Entwicklung der Schienengüterverkehrsleistung in Deutschland 2002 - 2030

SCI Verkehr erwartet in ihrer aktuellen Prognose für den europäischen Schienengüterverkehr im Standardszenario ebenfalls ein Wachstum – allerdings zeigte die Vergangenheit, dass auch deutliche Einbrüche möglich sind. Diese werden mit dem „Downside Case“ ausgewiesen.

Indizierte Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Europa 2000 - 2014 und Prognose bis 2019 [Index 2000 = 100]



Quelle: Destatis; Prognose, eigene Berechnung

Anmerkung

- Anfang des Jahrtausends starkes Wachstum
- Nach Einbruch in 2009 Erholung aber darauffolgende Stagnation
- Die Prognose zeigt eine deutliche Spanne auf. Die tatsächliche Entwicklung hängt im starken Maße von den heute getroffenen Entscheidungen ab.

Abbildung 7: Indizierte Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Europa 2000 – 2014 und Prognose bis 2019

SCI Verkehr geht also ebenfalls von kurz- und mittelfristigen Wachstumspotenzialen aus, die aber deutlich schwächer ausfallen. Vor allem aber ist die weitere Entwicklung des Schienengüterverkehrs deutlich volatil, also risikobehafteter.

4.4 Gerade in NRW besteht eine sehr hohe Dichte von Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr

Neben der DB Cargo erbringen derzeit etwa 30 Verkehrsunternehmen schienengebundene Güterverkehrsleistungen. Im Register des Eisenbahn-Bundesamtes sind folgende Unternehmen aufgeführt:

Infrastruktur, Verkehrsvolumen und Wettbewerb begründen die starke Bedeutung Nordrhein-Westfalens im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr

- AAE Ahaus Alstätter Eisenbahn GmbH
- Bahnen der Stadt Monheim GmbH
- BDK Bahndienste Korkmaz
- Bocholter Eisenbahngesellschaft mbH
- Captrain Deutschland CargoWest GmbH
- Chemion Logistik GmbH
- Deutsche Privatbahn GmbH
- Dortmunder Eisenbahn GmbH
- Duisport Rail GmbH
- EBC Eisenbahnbetriebs- und Consulting GmbH
- EfW-Verkehrsgesellschaft mbH
- EH Güterverkehr GmbH
- Eiffage Rail Niederlassung der Eiffage Infra-Bau GmbH
- ELG Eisenbahn-Logistik-Gesellschaft mbH
- EVS EUREGIO-Verkehrsschienenennetz GmbH
- GBM Gleisbau Maas GmbH
- Hafen Krefeld GmbH & Co. KG
- Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)
- Hamburg-Köln-Express GmbH (HKX)
- Hespertalbahn e.V.
- Jürgen Simonis GmbH
- KAF Falkenhahn Bau AG
- Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH (KSW)
- MEG Märkische Eisenbahngesellschaft mbH
- Mindener Kreisbahnen GmbH
- Mülheimer Verkehrs Gesellschaft mbH
- Museumseisenbahn Hamm e. V.
- "Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG - Neusser Eisenbahn -"
- Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG)
- Rail Cargo Carrier-Germany GmbH
- Railflex GmbH
- Raillogic GmbH
- Rail4Captrain GmbH
- RDC Deutschland GmbH
- Regionalverkehr Münsterland GmbH
- Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
- RheinCargo GmbH & Co. KG
- Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
- Rhenus Rail Logistics GmbH
- Rhenus Veniro GmbH & Co. KG
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- RTB Cargo GmbH
- Rurtalbahn GmbH
- SBB Cargo Deutschland GmbH
- Schleifkottenbahn GmbH
- Touristenbahnen im Rheinland GmbH (TBR)
- Transdev Rheinland GmbH
- TX Logistik AG
- Verkehrsbetriebe Extertal - Extertalbahn GmbH
- Westbahn GmbH
- WestEnergie und Verkehr GmbH
- WestfalenBahn GmbH
- WHE Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH

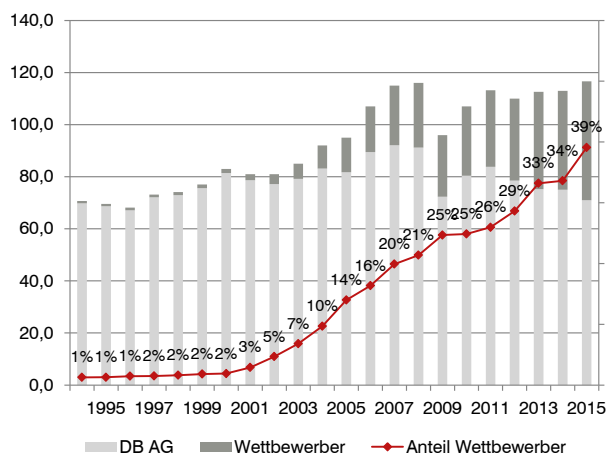
Infrastruktur, Verkehrsvolumen und Wettbewerb begründen die starke Bedeutung Nordrhein-Westfalens im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr

- WLE Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH

Darüber hinaus ist etwa die Hälfte der knapp 40 nicht-öffentlichen Schienengüterverkehrsunternehmen und Fahrzeughalter am Standort NRW vertreten (EBA, 2016).

- ArcelorMittal SSC Deutschland Essen GmbH
- Benteler Steel/Tube GmbH
- DK Recycling und Roheisen GmbH
- DW Schwellen GmbH
- Eisenlegierungen Handelsgesellschaft mbH
- EuroMaint Rail GmbH
- Ford Werke GmbH
- Gelsenkirchener Logistik-, Hafen- und Servicegesellschaft mbH (Gelsen-Log.)
- InfraServ GmbH & Co. Knapsack KG
- M. Preymesser GmbH & Co. KG - Spedition -
- Max Baum Stahl Service GmbH
- Navigare Stauerei- und Spedition GmbH
- Paul Jost GmbH
- Rhenus Scharrer GmbH
- RWE Power AG
- Scharr CPC GmbH
- Sona BLW Präzisionsschmiede GmbH
- TSR Recycling GmbH & Co. KG
- Xervon Utilities GmbH

Deutschland – Entwicklung der Marktanteile DB vs. Wettbewerber im SGV, 1994 -2015 [in Mio. tkm]



Quelle: DB AG Wettbewerbsberichte; Berechnung und Darstellung SCI Verkehr

Anmerkung

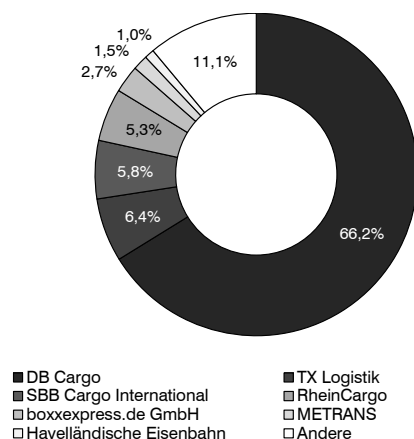
- DB Cargo hält weiterhin eine marktführende Position
- Anteil der Wettbewerber ist seit Marktöffnung vor mehr als zwei Jahrzehnten kontinuierlich gestiegen
- 2015 halten die Wettbewerber der DB Cargo einen Marktanteil von 39%

Abbildung 8:
Entwicklung der Marktanteile DB vs. Wettbewerber im SGV 1994 - 2015

Die großen Wettbewerber der DB Cargo sind zumeist Tochtergesellschaften der ehemaligen Staatsunternehmen der an Deutschland angrenzenden Eisenbahnverkehrsmärkte. Diese konzentrieren sich zumeist auf Ganzzugverkehre, ein Segment, in dem sie nach Liberalisierung des Marktes schnell wachsen konnten. Dementsprechend ist gerade in diesem Verkehrssegment ein scharfer Wettbewerb entbrannt, der die wirtschaftliche Struktur der Verkehrsunternehmen noch weiter unter Druck setzt.

Infrastruktur, Verkehrsvolumen und Wettbewerb begründen die starke Bedeutung Nordrhein-Westfalens im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr

Deutschland – Schienengüterverkehr – Top-Betreiber nach Verkehrsleistung 2014 [in tkm]



Quelle: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2015/2016; SCI Verkehr

Anmerkung

- Mehr als 80% der Verkehrsleistung im SGV werden von der DB Cargo AG und den TOP drei Wettbewerbern durchgeführt
- Leistungsstärkste Wettbewerber befinden sich im Eigentum ausländischer Incumbents

Abbildung 9:
Schienengüterverkehr –
Top-Betreiber nach
Verkehrsleistung 2014

Im innerdeutschen, regionalen Geschäft steigt die Bedeutung regionaler, nicht öffentlicher, Anschlussbahnen – sowohl mit eigenem Geschäft sowie im Unterauftrag der DB Cargo.

Dieser hohe Wettbewerbsdruck spiegelt sich auch in der Tatsache, dass kooperative Lösungen zwischen den Verkehrsunternehmen eher die Ausnahme bleiben und gemeinsame Effizienzpotenziale nicht ausgespielt werden. Dies wurde in den Expertengesprächen deutlich zum Ausdruck gebracht. Denkbare Kooperationsansätze wurden von den Gesprächspartnern unter anderem an folgenden Punkten genannt:

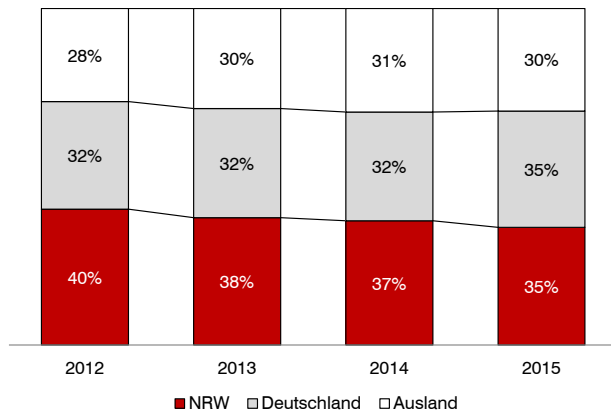
- Nahbereichsbedienung mit Schienengüterverkehren,
- Erbringung von Rangierleistungen,
- Instandhaltungsleistungen,
- Ausbildung von Personal.

5 Die Entwicklungen wirken sich bundesweit und in Nordrhein-Westfalen stark aus

Der Rückbau von Gleisanschlüssen, der Ausbau von KV-Terminals, der wachsende Bedarf von langlaufenden (Container- und Hinterland-) Verkehren sowie nachlassende Nachfrage der klassischen Grundstoffindustrie wirken sich zunehmend auch auf die Güterstruktur des Schienengüterverkehrs aus.

Bislang waren Einzelwagenverkehre und kurzlaufende Ganzzugverkehre in NRW dominierend. Dieser enge Zusammenhang geht klar zurück. Bislang bahnaffine Gütergruppen nehmen aufgrund veränderter Industrie- und Produktionsstrukturen beim Transportaufkommen ab und ihre Transportanforderungen verändern sich.

Entwicklung der Schienengüterverkehrsströme in NRW
[prozentualer Anteil in tausend Tonnen]



Anmerkung

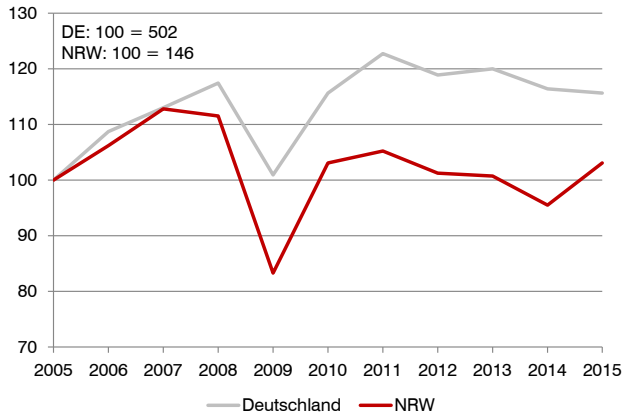
- Der Anteil der Schienengüter, die innerhalb NRW befördert werden sinkt kontinuierlich
- Immer mehr Schienengüter werden von NRW nach Deutschland und ins Ausland befördert
- Prozentual ist NRW weiterhin die wichtigste Destination

Abbildung 10:
Prozentuale Entwicklung
der beförderten Güter mit
NRW als Versand-
bundesland

So macht eine Analyse der Entwicklung der Schienengüterverkehrsvolumina deutlich, dass der Anteil der nordrhein-westfälischen Verkehre zwischen 2012 und 2015 um 5% gesunken ist. Im gleichen Zeitraum haben langlaufende Verkehre innerhalb Deutschlands und dem europäischen Ausland zugenommen. In einem Expertengespräch wurde darauf hingewiesen, dass sich diese Entwicklung auch in Zukunft fortsetzen und sogar noch beschleunigen wird.

Diese Entwicklung wird durch den Vergleich der Entwicklung des bundesweiten und nordrhein-westfälischen Güterumschlags auf der Schiene noch einmal betont. Gemessen an den transportierten Tonnen wirkt sich die bundesweite Entwicklung besonders stark auf NRW aus.

Indizierter Güterumschlag in Deutschland und NRW auf der Schiene [in Mrd. Tonnen; 2005=100]



Quelle: Destatis

Anmerkung

- NRW wurde von der Wirtschaftskrise 2009 besonders stark getroffen
- In den letzten zwei Jahren entwickelt sich der Güterumschlag in NRW positiv, wobei er in Deutschland insgesamt einer rückläufigen Tendenz unterliegt
- Der Güterumschlag in NRW hat das Vorkrisenniveau bis heute nicht wieder erreicht

Abbildung 11:
Indizierter Güterumschlag
in Deutschland und NRW
auf der Schiene

Der Trend, weg von den klassischen Schienengüterverkehren, hin zu den langlaufenden Containerverkehren setzt die Eisenbahnverkehrsunternehmen mehrfach unter Druck:

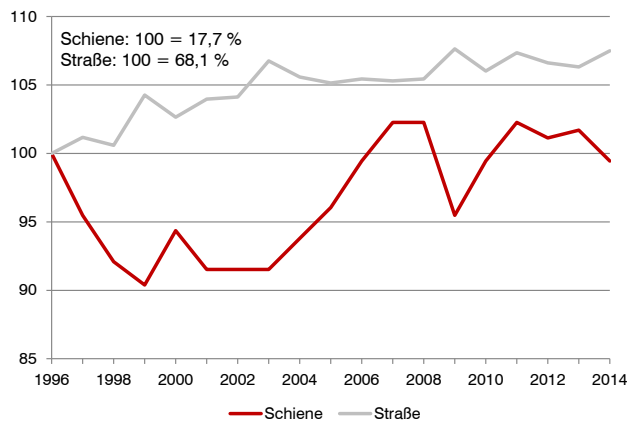
- Die logistischen Voraussetzungen des kombinierten Schienengüterverkehrs sind hoch
- Güterverkehrsunternehmen stehen gerade hier im direkten Kosten- und Qualitätswettbewerb mit dem LKW
- Der Wettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen nimmt gerade in diesem Segment deutlich zu

Aus Sicht von SCI Verkehr stehen die Verkehrsunternehmen in dieser Situation vor der Herausforderung, ihre strategische Position zu überdenken und weiterzuentwickeln. Bei dieser Neupositionierung sollten sie auch in enger Kommunikation mit der Politik stehen.

6 Der Schienengüterverkehr stagniert im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern

Trotz aller politischen Anstrengungen stagniert der Anteil der Schiene am Güterverkehr seit Jahrzehnten. Während die Straße ihren Anteil am Güterverkehr kontinuierlich ausbauen konnte, stagniert der Anteil der Schiene seit der Bahnreform 1994.

Deutschland – Indizierte Entwicklung des Modalshare [% - Anteil, tkm]



Quelle: Destatis, Berechnung SCI Verkehr

Anmerkung

- Der Straßenverkehr hat seinen Anteil am Modalshare kontinuierlich ausgebaut
- Der SGV konnte seinen Anteil am Modalshare nicht ausbauen - stagniert auf Niveau von 1996

Abbildung 12: Indizierte Entwicklung des Modal Splits im Güterverkehr in Deutschland

Besonders im Wirtschaftskrisenjahr 2009 hat die Schiene zu Gunsten der Straße stark verloren. In den Jahren danach konnte sich der Anteil des SGV am Gütertransport in Deutschland wieder stabilisieren, konnte jedoch nicht dazugewinnen. Wettbewerbsfähig ist die Schiene besonders auf langen Distanzen. Die mittlere Transportleistung des SGV lag 2010 bei ca. 300 km im Gegensatz zu 100 km auf der Straße.

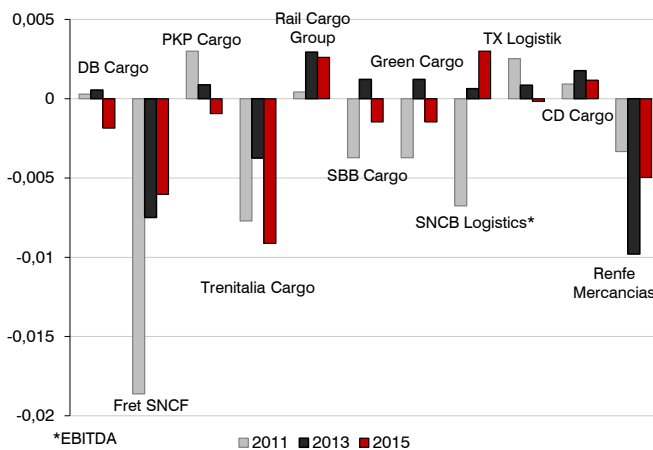
Die Unternehmen des Schienengüterverkehrs leiden unter strukturellen wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Es besteht die Gefahr, dass ihre dringend notwendige Innovations- und Investitionsfähigkeit verloren geht

7 Die Unternehmen des Schienengüterverkehrs leiden unter strukturellen wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Es besteht die Gefahr, dass ihre dringend notwendige Innovations- und Investitionsfähigkeit verloren geht

7.1 Der Schienengüterverkehr in Europa ist fast überall defizitär

Selbst in konjunkturell guten Jahren wie 2014 erwirtschafteten die europäischen Güterbahnen nur in Ausnahmefällen positive Ergebnisse. Konjunkturabschwünge oder Krisen lassen noch weit größere Verluste bei den Schienengüterverkehrsunternehmen erwarten. Nahezu alle Bahnen in Europa haben Programme zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Performance gestartet.

Benchmark: EBIT per Transportleistung [2011-2015; EUR/tkm]



Anmerkung

- Die Profitabilität der EVUs im Schienengüterverkehr ist seit Jahren sehr gering bzw. negativ

Quelle: Geschäftsberichte der jeweiligen Unternehmen; Berechnung und Darstellung SCI Verkehr

Abbildung 13:
EBIT pro Verkehrsleistung
2010 - 2015 im Vergleich

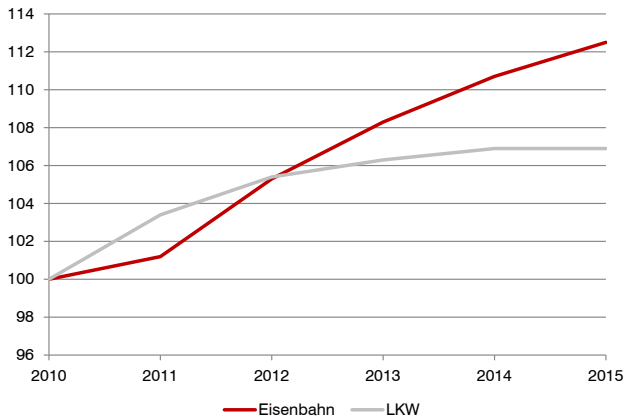
7.2 Gerade im intermodalen Vergleich steht die Schiene unter einem enormen Kosten- und Qualitätsdruck

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen entrichten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur (Trassen, Zugbildungs- und Rangieranlagen sowie Abstellanlagen) Gebühren. Im Straßengüterverkehr entrichten LKW ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen eine streckenbezogene Gebühr auf Autobahnen sowie ausgewählten Bundesstraßen. Eine Ausweitung auf alle Bundesstraßen ist ab Juli 2018 vorgesehen.

Eine Analyse der Allianz pro Schiene zur Preisentwicklung im Güterverkehr kam zu dem Ergebnis, dass sich die Preise im Schienengüterverkehr im Zeitraum von 2010 bis 2015 um etwa 12,6 Prozent erhöht haben, während die Preise im straßengebundenen Güterverkehr um lediglich 7,1 Prozent gestiegen sind.

Die Unternehmen des Schienengüterverkehrs leiden unter strukturellen wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Es besteht die Gefahr, dass ihre dringend notwendige Innovations- und Investitionsfähigkeit verloren geht

Preisentwicklung im Güterverkehr [Erzeugerpreisindex; 100=2010]



Quelle: Destatis

Anmerkung

- Die Erzeugerpreise im Schienengüterverkehr sind in den letzten Jahren stetig gestiegen (+12,5%)
- Im LKW Verkehr sind sie dagegen nur leicht (+6,9%) gestiegen mit einer Stagnation seit 2014

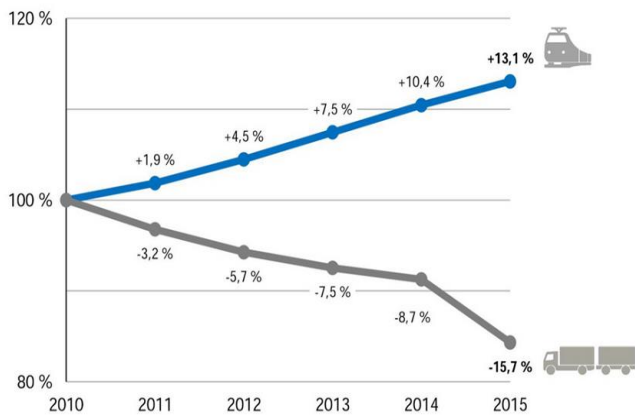
Abbildung 14: Preisentwicklung im Güterverkehr

Darüber hinaus hat eine überdurchschnittliche Steigerung der Trassenpreise bzw. Infrastrukturnutzungsentgelte die Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs weiter in ein Ungleichgewicht gebracht. Gemäß Bundesnetzagentur sind die Nutzungsgebühren für Trassen im Schienengüterverkehr im Zeitraum zwischen 2010 und 2015 um 13 Prozent gestiegen. Die Trassenpreise sind deutlich stärker gestiegen als wichtige Vergleichsindikatoren. In diesem Kontext sind die Indizes für Verbraucher- sowie Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte im gleichen Zeitraum um lediglich sieben bzw. fünf Prozent gestiegen. Die LKW-Maut wurde im Gegenzug um mehr als 15 Prozent gesenkt (Allianz pro Schiene, 2015).

In Österreich ist eine gegenläufige Entwicklung zu beobachten. Gemäß Bundesstraßen-Mautgesetz sind der Grundkilometertarif sowie die Mautabschnittstarife jährlich auf Grundlage des harmonisierten Verbraucherpreisindex anzupassen. Entsprechend wurden die Mauttarife in den letzten Jahren stets entsprechend der Inflationsrate angehoben. Zudem wurde 2010 eine Staffelung der Mauttarife nach Schadstoffklassen eingeführt, um die Nachhaltigkeit der Wirtschaftsverkehre auf der Straße voranzutreiben. Diese Veränderung erfolgt in jährlichen Veränderungen, bei denen die „alten“ LKW-Klassen bis Euro-3 einen prozentualen Zuschlag bezahlen. Künftig (ab 2017) wird die Differenzierung der fahrleistungsabhängigen Maut nach EURO-Emissionsklassen jedoch entfallen (DVZ, 2013; Verkehrs Rundschau, 2016).

Die Unternehmen des Schienengüterverkehrs leiden unter strukturellen wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Es besteht die Gefahr, dass ihre dringend notwendige Innovations- und Investitionsfähigkeit verloren geht

Entwicklung von LKW-Maut und Trassenpreisen [Basis: Durchschnittsmautsatz u. -Trassenpreis; 100=2010]



Quelle: Allianz pro Schiene

Anmerkung

- Die Trassenpreise sind seit 2010 um 13,1% gestiegen
- Die LKW-Maut ging im gleichen Zeitraum um 15,7% zurück
- Damit erhöhte sich die Differenz zwischen LKW-Maut und Trassenpreisen signifikant

Abbildung 15: Entwicklung von LKW-Maut und Trassenpreisen

Der durch die Industrie- und Handelsunternehmen hervorgerufene, steigende, Kostendruck, sowie der zunehmende Wettbewerb und Preiskampf der Logistik- und Güterverkehrsdienstleister untereinander, stellen eine stetig wachsende Herausforderung dar. Während die Kosten gesenkt werden, soll die Qualität nicht nur erhalten bleiben, sondern weiter gesteigert werden.

Die Qualität des Schienengüterverkehrs wird an der Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und einer guten Kommunikation gemessen. Um die Qualität nachhaltig hoch zu halten, reichen (Prozess-)Standardisierung, Digitalisierung von Arbeitsabläufen und Unternehmenskooperationen jedoch nicht aus. Zentrale Bestandteile der Qualität sind Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und eine gute Kommunikation der EVUs.

Wie in der gesamten Logistikwirtschaft wird die Orientierung auf die Bedürfnisse und qualitativen Erwartungen der Kunden zunehmend wichtig. Die Kunden vertrauen darauf, dass Transporte planbar und zuverlässig durchgeführt werden. Entscheidend ist die Kommunikation mit den Kunden vor, während und nach den Transporten. Besonders für den Fall, dass es Serviceabweichungen gibt, ist ein Ansprechpartner für den Kunden essentiell.

7.3 Es besteht die Gefahr, dass der Schienengüterverkehr strukturell seine Innovations- und Investitionsfähigkeit verliert

Um bestehende Fahrzeuge und Anlagen mit einer Lebensdauer von 30-40 Jahren auf einen technischen Stand zu bringen, der hinsichtlich der digitalen Lösungen und Ausstattungen dem „State of the Art“ entspricht, sind hohe Investitionen in Produkte und Prozesse notwendig. Die schwachen, oft sogar negativen Margen bieten diesen Rahmen in keiner Weise. Veraltetes Regelwerk, überkommene Vorschriften und aufwändige Zulassungsprozesse auch bei Innovationen verschärfen den technologischen Abstand zwischen der Straße und der Schiene. Es zeichnet sich ein wachsender Technologievorsprung für die Straße ab.

Aus eigener Kraft sind die europäischen Bahnen kaum in der Lage, die strukturellen Herausforderungen für einen nachhaltig erfolgreichen Schienengüterverkehr zu bewältigen

8 Aus eigener Kraft sind die europäischen Bahnen kaum in der Lage, die strukturellen Herausforderungen für einen nachhaltig erfolgreichen Schienengüterverkehr zu bewältigen

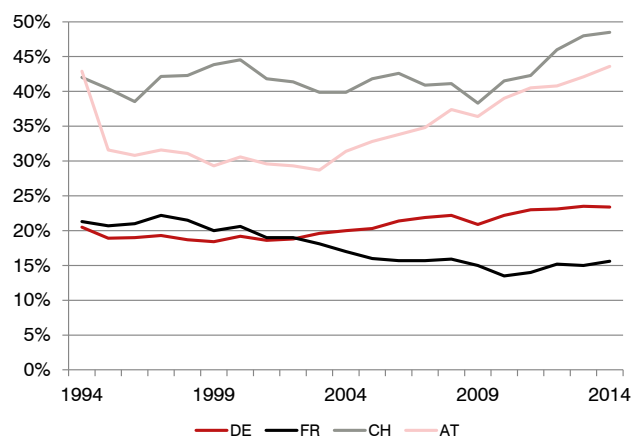
Angesichts ihrer problematischen Margen werden die europäischen Bahnen bei einer konjunkturellen Abschwächung des Güteraufkommens und gleichzeitig steigendem Wettbewerbsdruck auf Schrumpfungskurs gehen und Verkehre einstellen. Dies wirkt kontraproduktiv auf die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundes- wie der Landesregierungen. Die verladende Wirtschaft wird noch stärker alleine auf die stauanfällige Straße angewiesen sein.

Sowohl die Bundes- als auch die Landespolitik haben das Ziel, den Anteil des SGV am Gesamtgütermarkt zu steigern. Dazu heißt es von Seiten der Bundesregierung im „Masterplan Güterverkehr und Logistik“: „Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, deutlich mehr Verkehr auf Schiene und Wasserstraße zu bringen. Deshalb wird sie die rechtlichen Rahmenbedingungen und Investitionsschwerpunkte so setzen, dass der Verkehrsträger Schiene in die Lage versetzt wird, seinen Anteil am Güterverkehr bis 2025 nachhaltig zu erhöhen“.

Das Erreichen eines ausgewogeneren Modal Splits bleibt eine andauernde Herausforderung und steht weiterhin auf der Agenda der Bundes- und Landespolitik. Neuen Schwung könnte dieses Vorhaben durch den im Dezember 2015 in Paris geschlossenen Klimavertrag bekommen. Ziel des Vertrags ist es, die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter auf unter zwei Grad zu beschränken. In Hinblick auf den Transportsektor, der als einziger Industriesektor weiterhin steigende Emissionen aufweist, ist hier eine besondere Anstrengung von Nöten, um die selbstgesteckten Ziele zu erreichen.

Dass gezielte politische Interventionen die Entwicklung des Schienengüterverkehrs beeinflussen können, wird an den Beispielen Frankreichs, Österreichs und der Schweiz deutlich.

Entwicklung des Modal-Split-Anteils der Schiene im Güterverkehr [in % an der Güterverkehrsleistung in Mio. tkm]



Quelle: Eurostat

Anmerkung

Schweiz und Österreich

- Sehr hoher Anteil der Schiene (45-50%)
- Schweiz mit traditionell höchstem Modal-Split-Anteil der Schiene in Europa

Deutschland

- Marktanteil der Schiene knapp über 20%
- Ähnliches Niveau wie Frankreich bis 2000

Frankreich

- Niedriger Anteil der Schiene mit etwa 16%

Abbildung 16: Entwicklung des Modal-Split-Anteils der Schiene im Güterverkehr

In Frankreich ist der Modal-Split-Anteil der Schiene seit 1994 stetig zurückgegangen und wies 2014 einen Anteil von niedrigen 16% auf. Dies ist insbesondere auf das intensive Restrukturierungsprogramm der Fret SNCF und dem starken Abbau des

Aus eigener Kraft sind die europäischen Bahnen kaum in der Lage, die strukturellen Herausforderungen für einen nachhaltig erfolgreichen Schienengüterverkehr zu bewältigen

Einzelwagenverkehrs zurückzuführen. Mit der Streichung von etwa 60% des Einzelwagenverkehrs wurde der fixkostenintensive Teil der Gütersparte angegriffen und politisch das Wachstum im schienengebundenen Güterverkehr unterbunden, um einen effektiven Abbau der Verluste der Fret SNCF anzugehen.

Durch klares politisches Handeln ist der Anteil des Schienengüterverkehrs in Österreich und der Schweiz sehr stark. So gibt es in Österreich z.B. den Masterplan „Zielnetz 2025+“, in dem die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur in Österreich beschrieben wird. Dieses Gesamtkonzept für Österreich gibt Gebietskörperschaften, Unternehmen und anderen Akteuren langfristig Planungssicherheit. Das Programm wird durch Rahmenpläne und klare Finanzierung umgesetzt und soll die langfristige Basis für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur sein.

Beim Güterverkehr stehen der Ausbau von großen Achsen und Güterterminals als auch die Bestandssanierung im Vordergrund. Durch die Verlagerungspolitik, die das Ziel hat, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, wurde ein Modal Split des SGV von 32 Prozent erreicht. Dafür wurden unter anderen der kombinierte Verkehr und Anschlussbahnen gefördert. Das Ziel der österreichischen Politik ist ein Modal Split des SGV von 40 Prozent bis 2025.

Auch die Schweiz verfolgt den Ansatz der Verlagerungspolitik, die seit 1994 auch in der schweizerischen Bundesverfassung verankert ist. In Artikel 84 Alpenquerender Transitverkehr Absatz 2 heißt es: „Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bund trifft die notwendigen Maßnahmen...“ (Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 2016). Der SGV in der Schweiz hat mit fast 50 Prozent den höchsten Anteil am Modal Split in Europa. Allerdings geriet dieser in den letzten Jahrzehnten unter Druck, weswegen die Politik Maßnahmen beschlossen hat, den Anteil auf dem hohen Niveau zu stabilisieren bzw. weiter zu erhöhen. Im Jahr 2008 wurde das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) beschlossen und trat 2010 in Kraft. Dieses Gesetz hat nach Artikel 1 den Zweck, dass „der alpenquerende Güterschwerverkehr auf nachhaltige Weise von der Straße auf die Schiene verlagert“ wird (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, 2010). Das Gesetz definiert klare Verlagerungsziele von höchstens 650.000 Fahrten pro Jahr für den alpenquerenden Güterverkehr auf den Transitstraßen. Diese Ziele werden mit dem Eisenbahninfrastrukturprojekt Gotthard-Basistunnel verknüpft. Dieses Gesetz ermöglicht, die Gesamttransitabgaben für eine alpenquerende Fahrt eines schweren Güterverkehrsfahrzeugs zeitlich befristet zu erhöhen, wenn die Kapazitätsauslastung der EVU unter einen definierten Wert fällt. Zur Erreichung der Verlagerungsziele wurden auch Maßnahmen zur Förderung insbesondere des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs in dem Gesetz festgelegt. Auch die Gütertransportverordnung aus dem Jahre 2016 zielt auf die finanzielle Förderung des Kombinierten Verkehrs ab. Prognosen gehen davon aus, dass der SGV in Zukunft stärker wächst als der Straßengüterverkehr. Im Ergebnis könnte der Anteil des SGV am Modal Split wieder steigen.

9 Zentrale Handlungsempfehlungen für eine Verlagerung weiterer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene

Ein starkes Netzwerk, mehr Kooperation und Partnerschaft sind notwendig, um die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu stärken. Die Verkehrsunternehmen des Eisenbahnmarktes, die logistische Industrie, die verladende Industrie und die Politik sollten noch mehr Wirtschaftlichkeit, Qualität und Nachhaltigkeit des Schienengüterverkehrs durch Gemeinsamkeit und Partnerschaft entwickelt werden.

Dieses Maßnahmenpaket zielt zunächst auf die kurzfristige Stärkung der Handlungsfähigkeit der Unternehmen des Schienengüterverkehrs. Auf der Grundlage einer stabilisierten wirtschaftlichen Perspektive können die Investitions- und Innovationsfähigkeit der Unternehmen des Schienengüterverkehrs gezielt verbessert werden. Gleichzeitig zielt das Maßnahmenpaket, mittels fachlichen Austauschs, auf die partnerschaftliche Unterstützung zur Steigerung von Produktivität und Wachstum.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der vorangegangenen Analyse wurden sieben zentrale Handlungsfelder identifiziert:

- A. Stärkung der wirtschaftlichen Handlungsfähigkeit der Unternehmen des Schienengüterverkehrs**
- B. Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur**
- C. Stärkung der Innovationen im Schienengüterverkehr**
- D. Qualifizierte Entwicklung der Beschäftigung im Schienengüterverkehr**

A Reduzierung der externen Kosten	<ol style="list-style-type: none"> 1. Trassenpreise im Schienengüterverkehr effektiv senken 2. Erneuerbare-Energien-Gesetz wettbewerbsneutral gestalten 3. ETCS/ERTMS Ausbau finanziell stützen 4. Lärmumrüstung auf ausgeweiterte Fördergrundlage stellen
B Steigerung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kurzfristige Etablierung von 740 m langen und später bis zu 1.500 m langen Güterzügen 2. Forcierte Infrastrukturentwicklung zur Knoten- und Effizienzsteigerung 3. Planungsbeschleunigung in der Realisierung von Vorhaben stärken
C Stärkung der Innovationen im Schienengüterverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Automatisierung der Nahbereichsbedienung • Automatisierung des Streckenbetriebs • Automatisierung der Zugbildung • Automatisierung der Instandhaltung • Alternative Antriebstechnologien auch im Schienengüterverkehr • Automatisierung des kombinierten Verkehrs • Digitalisierung von Planungsprozessen • Meister der Information- und Kommunikation
D Qualifizierte Entwicklung der Beschäftigung im Schienengüterverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel in den Eisenbahnverkehrsunternehmen frühzeitig entgegenwirken • Demografischer Wandel in den Unternehmen als Chance verstehen

Hinweis:

- Gemeinsames Ziel sollte die einfachere Gestaltung des schon heute sehr komplexen Produktionssystems im Schienengüterverkehr sein
- Hierzu sollte auch die Gestaltung der Rahmenbedingungen einen Beitrag leisten
- Die Gestaltung regulatorischer Rahmenbedingungen sollte vorsichtig und zielgerichtet erfolgen

Quelle: SCI Verkehr

Abbildung 17:
Wesentliche
Rahmenbedingungen
bestimmen die
Entwicklung des
Schienengüterverkehrs

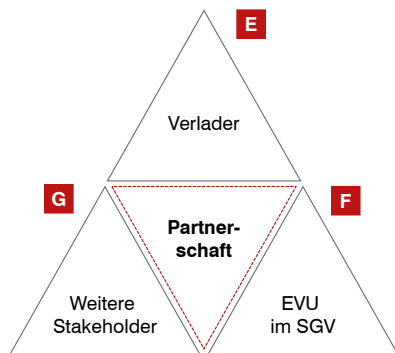
Gemeinsames Ziel der Handlungsmaßnahmen ist die einfachere Gestaltung des schon heute sehr komplexen Produktionssystems im Schienengüterverkehr. Hierzu kann auch die Gestaltung der regulatorischen Rahmenbedingungen einen Beitrag leisten. Die Gestaltung der Gesetze, Bestimmungen, Normen, Regeln usw. sollte so reflektiert werden, dass die Komplexität des Eisenbahnsystems deutlich reduziert wird.

Um nachhaltige Impulse zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu setzen, bedarf es eines möglichst übergreifenden Konzepts sowie des entsprechenden Umsetzungswillens aller beteiligten Akteure. Messbare Effekte werden sich nur mit einer gesamthaften und konsequenten Umsetzung der Maßnahmen erzielen lassen können.

Darüber hinaus ist die Initiierung und Moderation von relevanten Kommunikationsplattformen zu prüfen.

Insbesondere drei Plattformen sind für eine Verlagerung weiterer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zielführend:

- E. Etablierung einer ständigen Kommunikationsplattform zum Austausch zwischen Verladern, Handel und Industrie sowie EVU**
- F. Etablierung eines ständigen Entscheider-Kreises der Eisenbahnverkehrsunternehmen**
- G. Beschäftigungsgipfel mit Betriebsräten, Gewerkschaften sowie Betriebs- und Personalleitern**



Quelle: SCI Verkehr

E Etablierung einer ständigen Kommunikationsplattform zum Austausch zwischen Verladern, Handel und Industrie sowie EVU

- Wie kann eine Verlagerung auf die Schiene erfolgen?
- Wie kann die bestehende Infrastruktur in NRW, unter Einfluss der Digitalisierung, dazu genutzt werden die Schnittstelle zwischen Industrie, EVU und Verladern zu verbessern?

F Etablierung eines ständigen CEO-Kreises der Eisenbahnverkehrsunternehmen

- Wie kann eine Steigerung der Effizienz auf der letzten Meile oder im Rangiervorgang erzielt werden?
- Wie können Flächenerschließung und Infrastrukturmaßnahmen gefördert werden?

G Beschäftigungsgipfel mit Betriebsräten, Gewerkschaften sowie Betriebs- und Personalleitern

- Wie kann die Produktivität und Flexibilität im Einklang mit dem Arbeitsschutz gesteigert werden?
- Wie kann dem demografischen Wandel entgegengewirkt werden?

Abbildung 18: Fachlicher Austausch unterstützt die partnerschaftliche Produktivitätssteigerung und Wachstumsentwicklung

Nachfolgend werden die verschiedenen Maßnahmen in den zentralen Handlungsfeldern dargestellt.

A.1. Trassenpreise im Schienengüterverkehr effektiv senken

Hintergrund

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen entrichten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur (Trassen, Zugbildungs- und Rangieranlagen sowie Abstellanlagen) Gebühren. Im Straßengüterverkehr entrichten LKW ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen eine streckenbezogene Gebühr auf Autobahnen sowie ausgewählten Bundesstraßen. Eine Ausweitung auf alle Bundesstraßen ist ab Juli 2018 vorgesehen.

Die Infrastrukturnutzungsentgelte der Unternehmen des Schienengüterverkehrs sind in den vergangenen Jahren signifikant gestiegen. Gemäß Bundesnetzagentur sind die Nutzungsgebühren für Trassen im Schienengüterverkehr im Zeitraum zwischen 2010 und 2015 um 13 Prozent gestiegen. Die LKW-Maut wurde im Gegenzug im Kontext der EU-Wegekostenrichtlinie weiter gesenkt (Allianz pro Schiene). In Österreich war eine gegenläufige Entwicklung zu beobachten. Gemäß österreichischem Bundesstraßen-Mautgesetz wurden der Grundkilometertarif sowie die Mautabschnittstarife jährlich auf Grundlage des harmonisierten Verbraucherpreisindex angepasst und erhöht.

Handlungsansatz

Formal werden die Infrastrukturnutzungsgebühren durch die DB Netz AG bestimmt. In einem definierten Finanzierungskreislauf hängt die Ausgestaltung des Trassenpreissystems mit der Gestaltung öffentlicher Finanzierungsmittel und der Nutzerfinanzierung zusammen. Hier stehen dem Bund und den Ländern insbesondere durch die öffentliche Infrastrukturfinanzierung sowie die Höhe und Ausgestaltung der Regionalisierungsmittel unterschiedliche Instrumente zur Verfügung.

Durch eine signifikante Reduzierung der Entgelte für die Nutzung von Trassen, Anlagen und Abstellanlagen kann ein wesentlicher Beitrag zur kurzfristigen Stabilisierung der wirtschaftlichen Struktur der Unternehmen im Schienengüterverkehr geleistet werden. Durch die Kostenreduzierung kann auch ein weiterer Anreiz zur Steigerung der Nachfrage nach Leistungen des Schienengüterverkehrs erbracht werden.

Hier sind unter anderem die Entgeltregelungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur dem europäischen Recht (EU-Richtlinie 2012/34) zu berücksichtigen. Demnach sind mindestens die Kosten zu decken, die durch den jeweiligen Zugbetrieb anfallen (Grenzkostenprinzip).

Zur Ausschöpfung der Handlungsräume hinsichtlich des Übergangs vom vollkosten- zum grenzkostenbasierten Trassenpreissystem bedarf es einer adäquaten Gegenfinanzierung – und der Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel – für die Eisenbahninfrastruktur. Dies begründet sich in der Annahme, dass Umsatzverluste der Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch eine Absenkung der Trassenpreise nicht im entsprechenden Maße durch Mehrverkehre im Schienengüterverkehr kompensiert werden können.

Hier ist zunächst davon auszugehen, dass eine Reduzierung der Trassenkosten anteilig an die Kunden der Unternehmen des Schienengüterverkehrs weitergegeben wird. Dies wird zu einer deutlich steigenden Nachfrage nach Leistungen des Schienengüterverkehrs führen. Diese Nachfragesteigerung wird sich auch in steigenden Trassenpreiseinnahmen der Infrastruktur spiegeln:

Entsprechend einer Berechnung von Mofair würde „[b]ei einem Volumen von etwa 300 Mio. Trassenkilometern Güterverkehr [...] eine Halbierung der Trassenpreise für den Güterverkehr von derzeit durchschnittlich rund 2,50 Euro pro Trassenkilometer einem Einnahmenverzicht von 375 Mio. Euro entsprechen. Bei einem Anstieg des Güterverkehrs aufgrund der Preissenkung um beispielsweise 30 Prozent, ergäbe sich ein Ausgleichsbedarf aus dem Bundeshaushalt von 250 Mio. Euro“ (Mofair, 2013, S. 6).

Neben der Steigerung der Nutzerfinanzierung stehen weitere Instrumente zur Gegenfinanzierung zur Verfügung.

Zunächst ist eine Aufstockung der Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) zwischen Bund und Deutscher Bahn denkbar. Diese ist mit einer Wirkung ab 2020 neu zu vereinbaren. Die hierfür notwendigen Mittel können entweder aus zusätzlichen Haushaltsmitteln des Bundes und/oder aus einer Neugestaltung der Regionalisierungsmittel für den SPNV, der ebenfalls aus einer Reduzierung der Trassenpreise gewinnen würde, resultieren.

Hierzu wird in der fachlichen Diskussion auf folgenden Zusammenhang hingewiesen: „Zwei Drittel der heute gezahlten 4,3 Mrd. Euro Trassenentgelte werden vom SPNV bezahlt (rund 2,8 Mrd. Euro). Der Güterverkehr trägt mit ca. 700 Mio. Euro und der Fernverkehr mit etwa 830 Mio. zu den Trassenpreiseinnahmen der DB Netz bei“ (Zukunftswerkstatt Schienenverkehr 2015). Im Ergebnis würde eine signifikante Reduzierung der Trassenpreise aus den „Regionalisierungsmitteln umgeschichtet“ und durch Bundesmittel ergänzt werden.

Die Bundesregierung steht vor der konkreten Aufgabe, die kurzfristigen Möglichkeiten zur Reduzierung der Trassenpreise im Schienenverkehr zu prüfen. Hier stehen die folgenden Fragen im Vordergrund:

- Wie kann der Übergang vom vollkosten- zum grenzkostenbasierten Trassenpreissystem regelungskonform gestaltet werden?
- Welche gesamtwirtschaftlichen Folgen hätte eine Reduzierung der Trassenpreise für den bestehenden Finanzierungskreislauf Schiene?
- Wie kann eine anteilige Weitergabe der Reduzierung der Trassenkosten von den Eisenbahnverkehrsunternehmen an ihre Kunden gesichert werden? Welche Auswirkungen hätte dies auf die Nutzerentwicklung und den Anteil der Schiene – insbesondere im Schienengüterverkehr?
- Wie kann eine anteilige Nutzung dieser Kostenreduzierung zur strukturellen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene, insbesondere durch steigende Investitions-, Innovations- und Produktivitätsaktivitäten, gesichert werden?
- Wie und mit welchen Mitteln kann eine mögliche Reduzierung der Trassenpreise möglichst kurzfristig realisiert werden?

Vor dem Hintergrund der Beantwortung dieser Fragestellung ist davon auszugehen, dass die Bundesregierung notwendige Maßnahmen innerhalb der nächsten 18-36 Monate umsetzen kann.

A.2. Erneuerbare-Energien-Gesetz wettbewerbsneutral gestalten

Hintergrund

Der starke intermodale Wettbewerb hat sich mit den niedrigen Dieselpreisen und Wirkungen des EEG-Gesetzes weiter verschärft. Energiekosten stellen mit den größten Anteil der betrieblichen Fixkosten der Unternehmen im Schienengüterverkehr dar. Alternative Energien für den öffentlichen Schienengüterverkehr werden immer wichtiger – und schon heute speisen viele Verkehrsunternehmen einen großen Anteil ihres Energiebedarfs aus regenerativen Quellen (VDV, 2014).

Handlungsansatz

Um die Kostensituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen wirtschaftlich weiter zu stärken, sollten die Möglichkeiten des Bundes geprüft werden, mit denen auch die Energiekosten reduziert und die Energieeffizienz des Schienenverkehrs noch weiter gestärkt werden können.

Zwei Ansatzpunkte stehen zur Verfügung:

Zunächst kann der Bund eine schrittweise Absenkung der Stromsteuer auf das vom Europarecht erlaubte Maß von annähernd Null prüfen und vorbereiten.

Außerdem können die Aktivitäten des Bundes zur weiteren Stärkung der Energieeffizienz des Schienensektors beschleunigt werden. Gegenwärtig bereitet die Bundesregierung beispielsweise die Initiierung eines Programmes vor, mit dem Unternehmen des Schienengüterverkehrs finanzielle Mittel aus den Geldern des Emissionshandels zur Verfügung gestellt werden sollen, um eine Steigerung der Energieeffizienz zu erzielen. Angedacht ist ein Gesamtvolumen von 100 Mio. Euro im Jahr bei einer Laufzeit von insgesamt fünf Jahren.

Angesichts der bereits länger bestehenden fachlichen Diskussionen zur Gestaltung der Stromsteuer sowie der konkreten Vorbereitung des dargestellten Programms zur Energieeffizienz könnte der Bund innerhalb der nächsten 6-18 Monate eine konkrete Umsetzung ermöglichen.

A.3. ETCS/ERTMS Ausbau finanziell stützen

Hintergrund

2005 haben die Europäische Kommission sowie Vertreter der Bahnbranche eine Absichtserklärung zur Entwicklung und Einführung eines Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERMTS) auf einem wesentlichen Abschnitt des transeuropäischen Schienennetzes unterzeichnet.

Die Einführung von ECTS begründet sich in:

- der langfristigen Vereinheitlichung unterschiedlichster Eisenbahntechniken und Schaffung voller Interoperabilität auf den europäischen Eiseninfrastrukturnetzen
- der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Europa durch volle Interoperabilität und den Wegfall technischer Barrieren
- der Verlagerung grenzüberschreitender Verkehre auf die Schiene durch Reduktion technischer Barrieren sowie schnellerer Abwicklung (Zeitersparnis)
- der Erhöhung der Sicherheit der Schienenfahrzeuge und Steigerung der Zuverlässigkeit der Transporte
- der Steigerung der Streckenauslastung und Streckengeschwindigkeit
- sowie Minimierung der Instandhaltungskosten ortsfester Infrastrukturanlagen, durch Ablösung teils überalterter und unwirtschaftlicher Zugbeeinflussungssysteme

Darüber hinaus kann mit Einführung von ERTMS/ECTS langfristig die Kostensituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr verbessert werden. Hierzu zählen insbesondere:

- Senkung der Investitionskosten bei international verkehrenden Schienenfahrzeugen durch Vermeidung von Mehrfachausrüstung verschiedener Zugbeeinflussungssysteme
- sowie die Vereinfachung der Zulassung von Schienenfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr

Allerdings werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Leasinggesellschaften im Schienengüterverkehr zunächst durch die hohen Kosten des Einbaus von ETCS (European Train Control System) zusätzlich belastet. Während sich die Kosten für die Nachrüstung einer Streckenlokomotive mit ETCS auf einen mittleren sechsstelligen Betrag belaufen, hat die Einführung des einheitlichen Europäischen Zugsicherungssystems in Deutschland bislang zu keiner Produktivitätssteigerung im Schienengüterverkehr geführt, mit dem die finanzielle Zusatzbelastung hätte ausgeglichen werden können (DB Netz, 2014; VDV, 2015).

Handlungsansatz

Es ist zu prüfen, ob die Bundesregierung die Fahrzeugeigentümer in Deutschland bei dieser Innovationsinvestition unterstützen kann. Hierfür können erste Erfahrungen aus dem europäischen Ausland genutzt werden. Beispielsweise hat das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) im Jahr 2011 Mittel zur Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit ETCS – Level 2 in Höhe von 45 Mio. Euro – und finanzielle Mittel für die Umrüstung von etwa 500 Streckenlokomotiven – gewährt (BMVIT, 2011).

A.4. Lärmumrüstung auf ausgeweiterte Fördergrundlage stellen

Hintergrund

Das Thema Lärm und Lärmreduktion ist von zentraler Bedeutung – insbesondere mit Blick auf den Schienengüterverkehr. Während Lärmschutz an der Infrastruktur nur punktuell wirkt, dämpft die Umrüstung von Güterwagen den Lärm überall – jedoch nur wirksam, wenn alle auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen auf die leisen Bremssohlen umgerüstet werden. In diesem Zusammenhang wurde in Deutschland das Ziel vereinbart, bis 2020 alle Güterzugwagen mit lärmarmen Bremssystemen auszurüsten (DB Cargo, 2016).

Zur Auswahl stehen zwei Systeme: die K-Sohle sowie LL-Sohle. Die Verkehrsunternehmen und Wagenhalter weisen darauf hin, dass mit der Umrüstung der Wagen auf die K-Sohle weitreichende Umbauten, Zulassungsfragen und hohe Kosten verbunden sind. Kostengünstiger und weniger aufwändig ist die Umrüstung auf die seit 2013 zugelassene LL-Sohle („low noise, low friction“ – „wenig Lärm, wenig Abrieb“).

Der Bund bezuschusst die Umrüstung der in Deutschland verkehrenden Bestandsgüterwagen mit etwa 150 Mio. Euro. Darüber hinaus hat die DB Netz als finanziellen Anreiz zur Umrüstung der Wagen auf leise Bremssohlen das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) initiiert. Entsprechend zahlen Eisenbahnverkehrsunternehmen seit Juni 2013 für laute Güterzüge einen Aufschlag zum Trassenpreis. Dieser Aufschlag betrug im Dezember 2015 2,5 Prozent.

Die Umrüstung bedeutet für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Wagenhalter einen signifikanten wirtschaftlichen Aufwand. Die Umrüstung selbst wird zu 50 Prozent öffentlich gefördert. Nicht gefördert werden hingegen die erhöhten Betriebskosten umgerüsteter Wagen. In den Hintergrundgesprächen dieses Gutachtens wurde darauf hingewiesen, dass sich diese erhöhten Betriebskosten des Eisenbahnsektors bis zum Jahr 2020 auf etwa 700 Mio. Euro summieren können.

Handlungsansatz

Es ist zu prüfen, wie eine verbesserte Förderungsgrundlage die Umrüstung der auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen beschleunigen und die wirtschaftliche Zusatzbelastung des Schienengüterverkehrs reduzieren würde.

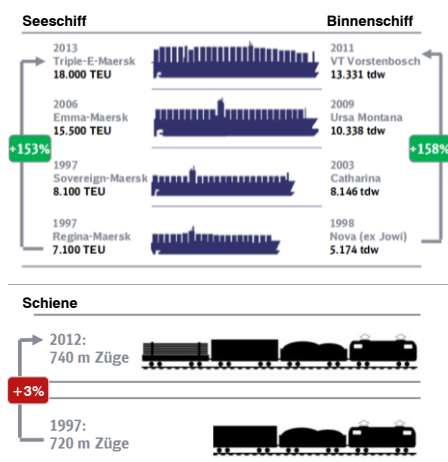
B.1. Kurzfristige Etablierung von 740 m langen und später bis zu 1.500 m langen Güterzügen

Hintergrund

Die Steigerung der Netzproduktivität durch längere Güterzüge ist ein wichtiges Instrument zur Stärkung der Effizienz des Verkehrsträgers Schiene. Derzeit haben mehr als 60% der in Deutschland verkehrenden Güterzüge eine Länge von rund 600 Metern. Die maximale Länge der Güterzüge ist zu großen Teilen von der Beschaffenheit der Schieneninfrastruktur abhängig – und hier insbesondere von der Länge der Überhol- und Ausweichgleise.

Ein durchschnittlicher Güterzug fährt mit etwa 25 bis 30 Güterwaggons auf dem deutschen Schienennetz. Mit wenigen Ausnahmen sind im europäischen Transitverkehr außerhalb Deutschlands Güterzüge mit rund 35 Waggons und einer Länge von 740 Metern Standard unterwegs. Sechs Korridore des transeuropäischen Kernnetzes verlaufen durch Deutschland. Zur Stärkung des deutschen und europäischen Schienengüterverkehrs ist es erforderlich, „Lang-Züge auf der Schiene“ von zunächst 740 Metern und später sogar 1.500 Metern auch in Deutschland flächendeckend zu realisieren.

Verlust an Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im Vergleich zu Wettbewerbssystemen



Quelle: DB Netz AG, Von der Eisenbahn zur Einfachbahn, 2015

Anmerkung

- Effizienzsteigerungen fanden im System Schiene kaum statt
- Der Fortschritt im Schienengüterverkehr stagniert deutlich zum Nachteil der Wettbewerbsfähigkeit
- Wettbewerbssysteme konnten ihre Wettbewerbsfähigkeit deutlich steigern

Abbildung 19: Verlust an Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im Vergleich zu Wettbewerbssystemen

Die Notwendigkeit dieser Maßnahme begründet sich u.a. durch:

- Die höhere Auslastung des Schienennetzes:
Die verfügbaren Kapazitäten des Schienennetzes können besser genutzt und die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs gesteigert werden. Darüber hinaus ist die bessere Zugauslastung günstiger als der Neubau von Schienenwegen.
- Die Steigerung der Produktivität sowie Senkung der Betriebskosten:
Mit zusätzlichen Waggons können mit einer Fahrt mehr Güter transportiert werden. Im Ergebnis werden so die Kosten je Tonnenkilometer gesenkt und die Schienen im Wettbewerb mit der Straße gestärkt.
- Die Senkung des Energieverbrauchs:
Mit längeren Zügen kann das aufkommende Gütervolumen mit weniger Güterzügen transportiert werden. Dies führt zu einer Einsparung an Fahrstrom.
- Die Steigerung der Nachfrage im Schienengüterverkehr:

Ein 740 Meter Güterzug kann rund 52 LKW ersetzen. Mit mehr Kapazitäten auf der Schiene kann das Verkehrsaufkommen auf der Straße reduziert und ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der umweltpolitischen Ziele, insbesondere mit Blick auf die der CO₂-Einsparung, geleistet werden (VDV, 2016).

Der flächendeckende Einsatz längerer Güterzüge auf dem deutschen Schienennetz kann schon mit kleinen Änderungen an der Infrastruktur realisiert werden. Insbesondere:

- Verlängerung von Überhol- und Ausweichgleisen
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik auf Strecken sowie an Bahnübergängen
- Verlängerung von Terminals für den Kombinierten Verkehr

Technische Umrüstungen und Maßnahmen an den Zügen werden erst ab einer Länge von 1.000 Metern notwendig und erlangen Bedeutung mit der ergänzenden Forderung der Eisenbahnunternehmen zur Einführung von bis zu 1.500 Meter langen Güterzügen auf geeigneten Relationen. Technisch zu untersuchen ist vor allem die Realisierung einer verteilten Traktions- und Bremssteuerung.

Zur flächendeckenden Einführung der zunächst 740 Meter Güterzüge hat die Deutsche Bahn AG für rund 100 örtlich benannte Überholgleise im deutschen Schienennetz eine Verlängerung zur Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgeschlagen. Im jüngst verabschiedeten BVWP wurden diese Ausbaumaßnahmen jedoch nicht im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft und befinden sich als „Potentieller Bedarf“ in der Warteschleife und weiteren Prüfung.

Handlungsansatz

Um die Realisierung des flächendeckenden Einsatzes von 740 Meter Güterzügen zu beschleunigen, kann der Bundestag im Rahmen seiner Beschlussfassung eine Änderung vornehmen. Die Beschlussfassung des BVWP würde auf eine Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAG) zielen. Hier kann der Bundestag das Thema 740 Meter Züge in den sog. „Vordringlichen Bedarf“ ändern.

Unabhängig davon könnte die Bundesregierung prüfen, ob und wie die Steigerung der Netzproduktivität durch die Einführung von „Lang-Zügen auf der Schiene“ kurz- und mittelfristig innerhalb der nächsten 12 bis 36 Monate realisiert werden kann.

B.2. Forcierte Infrastrukturentwicklung zur Knoten- und Effizienzsteigerung

Hintergrund

Ein wichtiger Ansatz zur Steigerung der Infrastruktureffizienz sind Investitionen in die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur sowie die Bereitstellung adäquater Mittel zur weiteren Ausstattung der Schienenwege mit dem europäischen Leit- und Sicherungssystem.

Mit Blick auf die Verlagerung weiterer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene ist die Entwicklung von wirtschaftlich tragfähigen Gleisanschlüssen bedeutend. Hierfür hat der Bund ein Gleisanschlussprogramm initiiert, welches zeitnah auslaufen wird. Zugleich trat mit dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) zum August 2013 ein erstes Gesetz in Kraft, mit dem die Infrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE-Bahnen) seitens des Bundes unterstützt werden kann.

Einige Bundesländer haben sich dazu entschieden die Mittel des Bundes mit Landesmitteln zu ergänzen. Durch diese Ko-finanzierung wurden Förderquoten von bis zu 80 Prozent erreicht. Dies trug in den Bundesländern maßgeblich zu einer Attraktivitätssteigerung des Bundesprogrammes zur Gleisanschlussförderung bei (VDV, 2015).

Darüber hinaus gibt es von einigen Bundesländern Überlegungen, nach Auslaufen des Bundesprogrammes zur Gleisanschlussförderung, ein Nachfolgeprogramm aufzulegen, welches vollständig durch Landesmittel finanziert wird.

Handlungsansatz

Die Weiterentwicklung, Abdeckung und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur des Landes NRW wird als ein entscheidender Standortvorteil gesehen. Gerade die Schieneninfrastruktur benötigt umfassende Initiativen, um in Stand gehalten und weiterentwickelt zu werden. So wurde in den Hintergrundgesprächen des Gutachtens auf folgende wesentliche Punkte hingewiesen:

- Es ist zu prüfen, wie die Infrastrukturanbindungen, insbesondere zu den Westhäfen, weiterentwickelt werden können. Von entscheidender Bedeutung ist die Erweiterung der Kapazitäten auch durch eine gezielte Produktivitätssteigerung im Netz. In diesem Zusammenhang wurde auch auf die Initiative des niederländischen Infrastrukturmanagers Prorail verwiesen, der ab dem Jahr 2017 autonome, fahrerlose Transporte auf der Betuwe-Linie Amsterdam - Emmerich testen will.
- Die Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Bahnen haben einen hohen Instandhaltungs- und Erneuerungsbedarf, den sie vorrangig durch eigene finanzielle Mittel bestreiten müssen. Angesichts der angespannten wirtschaftlichen Situation der Schienengüterverkehrsunternehmen werden diese finanziellen Mittel sehr zurückhaltend aufgebracht.
- Durch den Rückbau von Bahnhofs- und Überholgleisen im bundesweiten Netz sind Abstell- und Überholmöglichkeiten für Züge weggefallen. Dies führt für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Umwegen und weniger Flexibilität.
- Die Verkehrsunternehmen erwarten für die kommenden Jahre einen starken Anstieg der Bautätigkeiten an der Schieneninfrastruktur in NRW. Diese Baustellen werden die Kapazitäten und die Produktivität des Schienennetzes weiter unter Druck setzen. Angesichts der vorrangigen Trassenvergabe für den Personenverkehr und der Verschiebung von Bautätigkeiten in die Nacht kann der Schienengüterverkehr hier besonders betroffen sein. Die Verkehrsunternehmen sind hier auf ein sehr

professionelles und (langfristig) planbares Baustellenmanagement der
Infrastrukturbetreiber angewiesen.

B.3. Planungsbeschleunigung in der Realisierung von Vorhaben stärken

Hintergrund

Bei der Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen kommt es immer wieder zu erheblichen Verzögerungen. Um den Verkehrsträger Schiene im intermodalen Wettbewerb zu stärken, sollten Planungsabläufe beschleunigt und einmal gefundene Lösungen konsequent umgesetzt werden. Grundvoraussetzung hierfür sind die Optimierung in der Finanzplanung sowie der Beteiligungsverfahren.

Handlungsansatz

Es ist zu prüfen, wie in Planung, Beschluss, Finanzierung und Realisierung eine Zeitstraffung realisiert werden kann.

C. Stärkung der Innovationen im Schienengüterverkehr

Hintergrund

Um ihre Wettbewerbsfähigkeit wieder herzustellen, sollten die Verkehrsunternehmen vor allem drei Innovationsfelder in den Fokus nehmen:

1. Innovationen ihrer Geschäftsmodelle

Der Umbruch in der Unternehmens- und Wertschöpfungsstruktur der Bahnbranche hält an. Der Druck auf die Unternehmen und die Wertschöpfung der Bahnbranche in NRW und Deutschland nimmt weiter zu. Wesentliche Ursachen dieser Entwicklung sind u.a.:

- Steigender Wettbewerb
- Neue Akteure, insbesondere in der Finanzierung von Projekten
- Umkämpfte Schnittstellen zwischen Betreibern und Industrie
- Steigende Bedeutung des After-Sales Geschäftes

Insbesondere in der wachsenden Bedeutung des Instandhaltungsgeschäfts entsteht zunehmend ein Kampf um Wertschöpfungsanteile zwischen Verkehrsunternehmen, Systemherstellern und Zulieferern. Neue Modelle der Instandhaltung – wie die mobile Instandhaltung – werden zunehmend wichtig, um teure Ausfallzeiten zu minimieren. Durch moderne Technologien werden weitere Formen, wie etwa die „Prädiktive Instandhaltung“, ermöglicht. Schienenfahrzeuge werden beispielsweise durchgängig technisch überwacht, um mögliche technische Störungen frühzeitig zu erkennen. Dadurch können Fehler behoben werden, bevor ein größerer Schaden entsteht und das Fahrzeug ausfällt.

2. Innovationen ihrer Produkte und Technologien

Lösungen und Innovationen zur Reduzierung der Produktionskosten im SGV werden weiter benötigt. Die Unternehmen im Güterverkehr aber drängen auf möglichst effiziente Technologien und Produkte. Hier ist zunächst die Bahnindustrie gefordert, die notwendigen Innovationsfelder zu besetzen. Hierzu zählen bspw.:

- die Minimierung von Luft- und Lärmemissionen bestehender Antriebstechnologien
- der Einsatz alternativer Leichtbaumaterialien zur Verbrauchsreduktion
- die Realisierung neuer Antriebs-, Hybrid- und Speichertechnologien
- der Einsatz neuer, alternativer Kraftstoffe (bspw. Wasserstoff)
- die Steigerung der Energieeffizienz in Haupt- und Nebenaggregaten
- die Effizienzsteigerung in Betriebsplanung- und -einsatz durch verstärkten Gebrauch von digitalen Informations- und Telekommunikationslösungen, insbesondere auch an der Schnittstelle zwischen Infrastrukturnutzung und Fahrzeugbetrieb

In diesem Kontext haben u.a. CargoBeamer und Nikrasa Lösungen zum Umschlag nicht kranbarer Sattelaufleger entwickelt, die nicht nur Zeit und Kosten senken, sondern eine Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene direkt fördern. Während diese technischen Lösungen im Kombinierten Verkehr lediglich eine wichtige Nische füllen, steigern sie die Gesamtattraktivität des Kombinierten Verkehrs und demonstrieren, dass mittels zielgerichteter und koordinierter Zusammenarbeit wesentlicher Akteure des gesamten Schienengüterverkehrssektors wirtschaftliche und marktorientierte innovative Lösungen gefunden werden können.

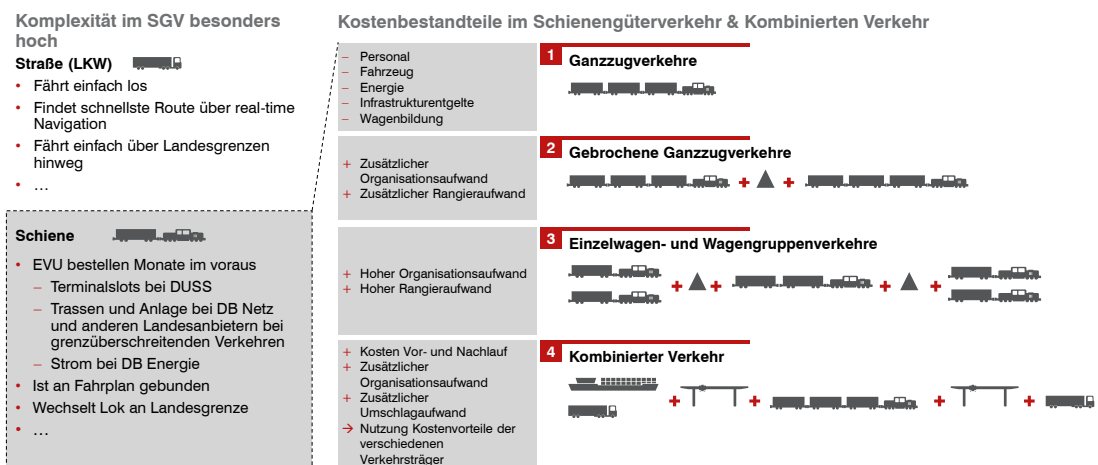
In einem weiteren Hintergrundgespräch wurde mit dem Projekt „Eurotrailer“ auf die weiter verbesserte Zusammenarbeit zwischen Straße und Schiene hingewiesen, die die Kapazitäten noch effizienter nutzt. Hier wurde darauf hingewiesen, dass zunächst die

bestehenden Kapazitäten des Straßengüterverkehrs erweitert und gleichzeitig die Leistungen effizient mit dem Kombinierten Verkehr auf dem Hauptlauf der Schiene verbunden werden können.

Automatisierung ist ein weiterer wesentlicher Aspekt in der Diskussion zur Kostenreduktion im SGV. Diskutiert wird hier insbesondere eine Initiative zur Automatisierung der Betuwe-Linie zwischen dem Hafen Rotterdams und Zevenaar in den Niederlanden. Dieses Vorhaben wird von dem niederländischen Infrastrukturbetreiber Prorail und der DB Cargo vorangetrieben. Die Ausrüstung der Relation mit ETCS Level 2 ist wesentliche Grundlage, damit die Strecke als Testfeld fungieren kann. Neben der Automatisierung der langlaufenden Verkehre gilt es jedoch insbesondere auch über die mögliche Automatisierung von Zugbildungsanlagen zu diskutieren, um die Zeit- und Kostenfaktoren im Rangiervorgang zu minimieren.

3. Innovationen ihrer Produktion und Prozesse

Ein wesentlicher Hintergrund dieser negativen Entwicklung ist auch die hohe Komplexität des Schienengüterverkehrs im Vergleich zum LKW.



Quelle: SCI, eigene Darstellung; DB Netz AG, Von der Eisenbahn zur Einfachbahn

Abbildung 20: Komplexität und Kostenbestandteile im System Schiene

Vor diesem Hintergrund betreiben die Verkehrsunternehmen schon heute hohe Anstrengungen zur Reduzierung der Komplexität sowie zur Steigerung ihrer Prozess- und Organisationsproduktivität.

Zentrale Handlungsempfehlungen für eine Verlagerung weiterer Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene

Potenzial in der Prozessoptimierung durch Abbau von Komplexitäten



*SNB/NBS, Regelwerk, Gesetze, ISR, etc.

Quelle: DB Netz AG, Von der Eisenbahn zur Einfachbahn, 2015

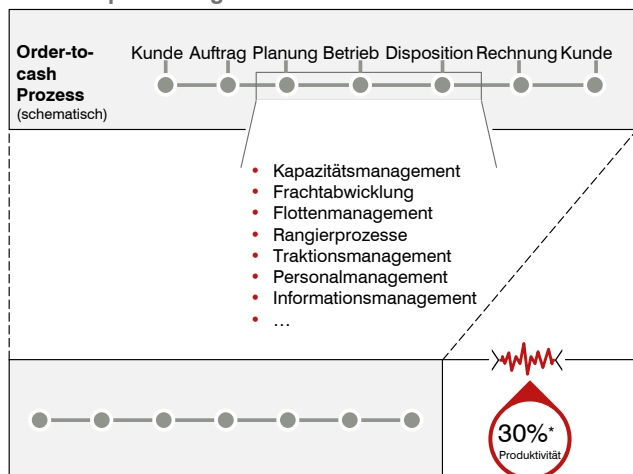
Anmerkung

- Anzahl der kundenrelevanten Dokumente in den einzelnen Wettbewerbssystemen unterscheiden sich stark
- Komplexität im System Schiene besonders hoch
- Digitalisierung kann besonderes Potenzial in der Organisations- und Prozessoptimierung bieten

Abbildung 21: Potenzial in der Prozessoptimierung durch Abbau von Komplexitäten

Insbesondere von digitalen Lösungen zur Organisations- und Prozessoptimierung von Unternehmen im Schienengüterverkehr werden Produktivitätssteigerungen von bis zu 30% erwartet. Fokus liegt hier besonders auf der Optimierung des Order-to-Cash Prozesses zur Erfüllung und Förderung bestehender Markt- und Kundenanforderungen.

Digitale Lösungen unterstützen die Organisations- und Prozessoptimierung von Unternehmen im SGV



Quelle: SCI Verkehr; *Schätzung

Anmerkung

Es gibt zahlreiche Potenziale zur Produktivitätssteigerung im komplexen System Bahn

Der Order-to-Cash Prozess umfasst:

- Produktionsprozesse
- Marketing und Sales Prozesse
- Zusätzliche Dienstleistungen
- Qualitätsleistungen

SCI Verkehr geht davon aus, dass die Produktivität von Bahn-Unternehmen mittels digitaler Lösungen um bis zu 30%* gestärkt werden kann

Abbildung 22: Produktivitäts- und Effizienzsteigerung durch digitale Technologien

Das Thema Digitalisierung steht bereits weit oben auf der politischen Agenda. In diesem Kontext ist es das Ziel der NRW Landesregierung, die digitale Transformation voranzutreiben (Wirtschaftsbericht Nordrhein-Westfalen 2016, MWEBWV NRW). In der digitalen Erschließung neuer Verlagerungspotenziale von der Straße auf die Schiene können zudem bestehende Einrichtungen in NRW genutzt und ausgebaut werden, um die Verbesserung der Schnittstelle zum Kunden voranzutreiben.

Bei der Erschließung dieser Innovationsfelder können die Unternehmen des Schienengüterverkehrs auf eine dichte Wissenschafts- und Forschungslandschaft in NRW zurückgreifen. Vom Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund, weltweit

eines der größten Forschungszentren im Bereich Logistik, kommen wichtige Impulse für die weltweite Logistik. Auch die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, eine der namenhaften Universitäten für technische Studiengänge in Deutschland, und die Universität zu Köln sind hinsichtlich Innovationen im Schienengüterverkehr von zentraler Bedeutung.

Handlungsansatz

Bei der Realisierung von Innovationen im Schienengüterverkehr stehen die Nachfrage der verladenden Wirtschaft und die Handlungsbereitschaft der Verkehrsunternehmen im Mittelpunkt. Gleichwohl können sich verladende Wirtschaft, Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, Forschung und Wissenschaft in enger Partnerschaft mit der Politik als Innovationstreiber für den Schienengüterverkehr der Zukunft positionieren. Im Mittelpunkt stehen Innovationsfelder, die Effizienz- und Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig stärken. Denkbar sind hierbei acht Innovationsfelder:

- *Automatisierung der Nahbereichsbedienung:* Denkbar wäre die Pilotierung und Zulassung einer Lokomotive für die autonome Nahbereichsbedienung auf einer Teststrecke zwischen einer Zugbildungsanlage und dem Gleisanschluss eines Kunden der verladenden Wirtschaft.
- *Automatisierung des Streckenbetriebs:* Im Anschluss an die Entwicklung des automatisierten Transports auf der Betuwe-Linie durch den niederländischen Infrastrukturbetreiber kann die Etablierung einer grenzüberschreitenden ATO-Teststrecke für die Erprobung des automatisierten Fahrens im Streckenbetrieb die Innovationsfähigkeit des Schienengüterverkehrs weiter stärken.
- *Automatisierung der Zugbildung:* Denkbar ist die Pilotierung der Automatisierung einer Zugbildungsanlagen (ZBA) in NRW. Hierbei könnte an ein Programm der DB Netz AG zur deutschlandweiten Automatisierung aller ZBA angeschlossen werden. Die Steigerung von Leistungsvolumen und Qualität in der in der Zugbildung kann die Wettbewerbsfähigkeit aller Verkehrsunternehmen erhöhen.
- *Automatisierung der Instandhaltung:* Mit der Automatisierung der Instandhaltungsprozesse für Lokomotiven und Güterwagen können Fahrzeugeigentümer und -betreiber deutliche Effizienzfortschritte erzielen.
- *Alternative Antriebstechnologien auch im Schienengüterverkehr:* Nachdem bereits erste Erfahrungen mit alternativen Antriebstechnologien im Schienenverkehr gesammelt wurden, stehen die Unternehmen mittelfristig vor der Herausforderung zunehmend emissionsreduzierte und energiesparende Fahrzeuge einzusetzen. Gerade auf nicht-elektrifizierten Strecken sowie im Rangierbetrieb können mit modernen Hybridtechnologien erhebliche Emissions- und Kraftstoffeinsparungen in der betrieblichen Praxis des SGV realisiert werden.
- *Automatisierung des kombinierten Verkehrs:* Die Schnittstelle zwischen Straße und Schiene stellt weiterhin eine starke Herausforderung für einen effizienten und wirtschaftlich attraktiven Schienengüterverkehr dar. Unter Nutzung und Weiterentwicklung bestehender (technologischer) Lösungen können in NRW wesentliche nächste Schritte angegangen werden.
- *Digitalisierung von Planungsprozessen:* Die bisherigen Verkehrs- und Leistungsplanung der verladenden Wirtschaft, der Spediteure und der Verkehrsunternehmen ist heute noch zu sehr auf einzelne Verkehrsleistungen und -modi fokussiert. Synergien und Bündelungseffekte, die sich aus einer verkehrsträgerübergreifenden Sicht ergeben können, werden noch zu wenig berücksichtigt. Hier können große Potenziale für rationale Logistikkentscheidungen entwickelt werden. Beispielsweise hat ein Verkehrsunternehmen darauf verwiesen, dass es hier im Rahmen des EU-Projektes

Horizon 2020, Nexttrust wesentliche Vorarbeiten und Pilotierungen erarbeitet, auf die auch in NRW zurückgegriffen werden könnte.

- *Meister der Information- und Kommunikation:* Neben der reinen Produktion von Schienengüterverkehren nimmt die Information und Kommunikation zwischen verladender Wirtschaft, Spediteuren und Verkehrsunternehmen eine zunehmende Bedeutung ein. Die Digitalisierung der bestehenden Prozesse treibt die Entwicklung massiv an. Bestehende Hürden können durch bessere und kompaktere Informationen bereits für neue Kunden reduziert werden. Die Verkehrsunternehmen und Spediteure können noch gezielter Leistungen für attraktive LKW-Verkehre entwickeln und vertreiben. Bestehende Kunden können noch klarere Informationen zu ihren Gütern und ihrer Logistikkette erhalten. Und Verkehrsunternehmen können die Informations-, Kommunikations- und Prozesskette vom Kundenauftrag über die Leistungserbringung bis hin zur Rechnungsstellung noch effizienter gestalten. Relevante Projekte sind hier von allen Verkehrsunternehmen zu erwarten.

D. Qualifizierte Entwicklung der Beschäftigung im Schienengüterverkehr

Hintergrund

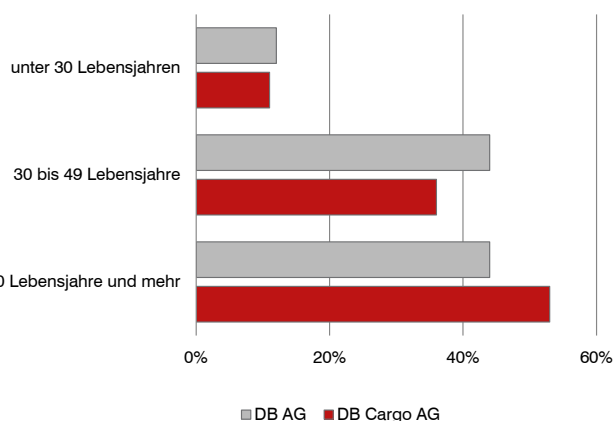
Im Schienengüterverkehrssektor besteht, wie im gesamten Bereich Transport und Logistik, ein hoher Bedarf an qualifiziertem Personal. Durch neue technische Möglichkeiten und den zunehmenden Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien sowie der weiter fortschreitenden Internationalisierung steigen die Anforderungen an die Mitarbeiter stetig.

In einigen Bereichen des Transport- und Logistiksektors zeichnet sich ein deutlicher Fachkräftemangel ab. Der wachsende Bedarf an Fachkräften kann absehbar nicht mehr gedeckt werden – u.a. auch durch eine seit 2013 sinkende Anzahl abgeschlossener Ausbildungsverträge.

Die Ursachen sind vielfältig und nicht nur auf die gestiegenen Anforderungen zurückzuführen. Ein weiterer wesentlicher Aspekt sind die zu anderen Berufen vergleichbar ungünstigen Arbeitsbedingungen sowie die demografische Entwicklung. Hier trägt nicht zuletzt die öffentliche Wahrnehmung des Logistikberufes zum Mangel an qualifizierten Fachkräften bei. In Konsequenz bedarf es einer langfristigen Aufwertung des Berufs in der Schienengüter- und Logistikbranche zur Sicherung ausreichend qualifizierter Mitarbeiter.

Gleichzeitig ist der Altersdurchschnitt der in der Bahn- und Logistikwirtschaft beschäftigten Mitarbeiter hoch. Bei der DB Cargo lag der Altersdurchschnitt der Mitarbeiter beispielsweise bei 45 Jahren, über 35 Prozent von ihnen waren älter als 50 Jahre (bezogen auf das Jahr 2012). Aufgrund der zu erwartenden Altersabgänge in den kommenden Jahren gilt es für die Unternehmen der Bahn- und Logistikwirtschaft die Aktivitäten zur Personalgewinnung organisatorisch und inhaltlich neu auszurichten, um neue Mitarbeiter zu gewinnen und die Herausforderungen des demografischen Wandels zu bestehen. Verbunden sind Investitionen, die die engen Margen der Unternehmen im Schienengüterverkehr weiter belasten.

Altersstruktur der Beschäftigten im Inland der DB AG vs. DB Cargo AG [Anteil % zum 31.12.2015]



Quelle: DB AG

Anmerkung

- Zum Ende des Jahres 2015 waren im DB Konzern rund 195.400 Mitarbeiter im Inland beschäftigt; davon 17.500 Mitarbeiter bei der DB Cargo AG
- Lediglich 12% der insgesamt 195.400 Mitarbeiter ist jünger als 30 Jahre; bei der DB Cargo sind es nur 11% der Beschäftigten
- Im DB Konzern sind je 44% der Beschäftigten zwischen 30 und 49 Jahre sowie älter als 50 Jahre
- Bei der DB Cargo AG sind etwa 9.300 Mitarbeiter älter als 50 Jahre. Mit einem Anteil von 53% sind sie mit Abstand die größte Beschäftigtengruppe

Abbildung 23:
Altersstruktur der Beschäftigten im Inland der DB AG vs. DB Cargo AG

Um Personalengpässe in bestimmten Mitarbeitergruppen und Regionen in den Unternehmen des SGVs zu verhindern, sind Instrumente zu entwickeln, die den entstehende Nachführungsbedarf mittel- und langfristig, auch im Hinblick auf die zum Teil

sehr langen Ausbildungszeiten für bahnspezifische Funktionen, sichert. Dieser erhöhte Nachbesetzungsbedarf trifft auf sinkende Erwerbspersonenzahlen in Deutschland und einen externen Arbeitsmarkt, auf dem ebenfalls in bestimmten Regionen und Tätigkeiten zunehmend Fachkräfte-Engpässe bestehen. Für die Personalbedarfsdeckung spielt deshalb neben der externen Rekrutierung auch die optimale Nutzung der internen Nachführungspotenziale eine entscheidende Rolle.

Handlungsansatz

Insbesondere die DB AG hat seit der Bahnreform Anfang der 90er Jahre einen umfassenden Strukturwandel realisiert. Dieser Wandel wurde durch die Sozialpartner mit Unterstützung der (Bundes-)Politik konstruktiv und im Einvernehmen gelöst.

Der demografische Wandel, die notwendige Nachführung von qualifiziertem Personal, die zusätzliche Qualifizierung der Beschäftigten für zukünftige Anforderungen und die notwendigen Maßnahmen zur Steigerung von Produktivität und Effizienz sind teilweise gegenläufig. Diese Herausforderungen setzen Beschäftigte, Interessensvertretungen und Unternehmen unter massiven Druck. Kurz- und mittelfristig wird sich die Bahnbranche gerade hier in einem starken Transformationsprozess bewegen. Dieser Zeitraum der Transformation wird gerade für die Beschäftigten und für die Unternehmen nicht einfach und reibungsfrei bleiben.

Umso wichtiger ist es zu prüfen, wie die Politik diesen notwendigen Strukturwandel der Unternehmen begleiten kann.

In Handlungsfeld F wird mit dem Beschäftigungsgipfel „Schiene“ eine weitere wesentliche Maßnahme vorgestellt.

E. Etablierung einer ständigen Kommunikationsplattform zum Austausch zwischen Verladern, Handel und Industrie sowie EVU

Ziel der Plattform ist die Vernetzung von Verladern, Handel und Industrie sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Austausch der Akteure untereinander gilt es einerseits Verlagerungspotenzialen durch Kooperationen von Verladern bzw. Logistikern und Verkehrsunternehmen zu identifizieren und andererseits Verlagerungspotenziale aus der Optimierung der Produktions- und Prozessketten der Schienengüterverkehrsunternehmen im Umgang mit den Kunden zu erschließen. Gerade mit Blick auf die Optimierung der Produktions- und Prozessketten ist auch der Einfluss digitaler Technologien zu diskutieren.

Hier wird eine enge Kooperation mit dem LogistikCluster NRW empfohlen, das vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes NRW sowie der EU gefördert wird.

Im Rahmen der Kommunikationsplattform stehen die folgenden Fragestellungen im Vordergrund:

- Wo können konkrete Wachstumsfelder für die Schiene – insbesondere aus der Verlagerung von der Straße auf die Schiene – erwachsen?
- Wie können sich Verlagerer und Verkehrsunternehmen auf den zunehmenden Wandel der industriellen Strukturen vorbereiten? Wie verändern sich die logistischen Anforderungen und Erwartungen an den Schienengüterverkehr aus diesem Strukturwandel?
- Wie kann die Informations- und Kommunikationsschnittstelle zwischen Verladern, Speditionen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessert werden?
- Welche Potenziale bietet die Digitalisierung zur Optimierung dieser Schnittstellen?
- Welchen Beitrag für zusätzliches Wachstum kann die Forschungs- und Wissenschaftsinfrastruktur in NRW bieten?
- Wie können die Initiativen der verladenden Industrie, des Handels und der Verkehrsunternehmen noch stärker unterstützt werden?
- ...

F. Etablierung eines ständigen Entscheider-Kreises der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Ziel des ständigen Entscheider-Gesprächskreises ist die Stärkung der Partnerschaft der Eisenbahnverkehrsunternehmen . Im fachlichen Austausch können mögliche Verlagerungspotenziale durch intramodale Kooperationen erschlossen sowie Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz, u.a. mit Einsatz digitaler Lösungen zur Automatisierung des Rangiervorgangs, erörtert werden.

Die folgenden Fragestellungen stehen im Vordergrund:

- Welche technologischen und betrieblichen Innovationen können die Wettbewerbsposition der Verkehrsunternehmen stärken? Stichworte sind hierbei beispielsweise:
 - Automatisierung des Zugbetriebs, etwa im Streckenbetrieb, in der Zugbildung und dem Rangierbetrieb, im Güterumschlag sowie auf der letzten Meile
 - Einsatz alternativer Antriebstechnologien insbesondere für Dieselfahrzeuge
 - Entwicklung moderner stationärer und mobiler Instandhaltungslösungen für Wagen und Triebfahrzeuge im Schienengüterverkehr
 - Effizienzsteigerung in den Bestellungen-, Planungs-, Distributions- und Rechnungsprozessen sowie ihrer Organisation – auch durch die deutlich steigenden Einsatz digitaler Kommunikations- und Unterstützungsinstrumente
 - Wie können Personalentwicklung und -einsatz in Zukunft noch gezielter vorangetrieben werden?
 - ...
- An welchen inhaltlichen Schnittmengen ist eine Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen sinnvoll? Wo hilft dem Wachstum des Schienengüterverkehrs mehr Kooperation und wo hilft ihm mehr Wettbewerb?
- Wie kann die Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen durch das Land unterstützt werden?
- Wie können Flächenerschließung und Infrastrukturmaßnahmen unterstützt werden?
- ...

Insbesondere mit Blick auf die notwendige Innovationsentwicklung des Schienengüterverkehrs in NRW wird ferner empfohlen, eine Möglichkeit für eine enge Zusammenarbeit dem LogistikCluster NRW, dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes NRW sowie dem Ministerium für Innovation, Wissenschaft und Forschung des Landes NRW zu prüfen.

G. Beschäftigungsgipfel mit Betriebsräten, Gewerkschaften sowie Betriebs- und Personalleitern

Fachkräftemangel sowie demografischer Wandel in den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind bestimmende und teils hemmende Faktoren in der Verlagerung weiterer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene. In einem Beschäftigungsgipfel aus Betriebsräten, Gewerkschaften sowie Betriebs- und Personalleitern können diese Hemmnisse aufgegriffen werden und Themen der Produktivitäts- und Flexibilitätssteigerung im Einklang mit geltenden Arbeitsschutzregelungen behandelt werden.

Die folgenden Fragestellungen stehen im Vordergrund:

- Wie kann das Beschäftigungsbündnis Bahn gezielt weiterentwickelt werden? Welche Maßnahmen sind notwendig, um eine Transformation der Beschäftigungssicherung bei den Unternehmen des Schienengüterverkehrs zu ermöglichen?
- Wie können die bestehenden Beschäftigten in den Verkehrsunternehmen – trotz der demografischen Herausforderung – möglichst wirtschaftlich und möglichst lange eingesetzt werden?
- Wie kann die Produktivität und Flexibilität im Einklang mit dem Arbeitsschutz und Beschäftigungssicherung gesteigert werden?
- Wie kann die Berufsausbildung und Weiterbildung in den Unternehmen auf die veränderten Anforderungen im Schienengüterverkehr reagieren?
- Wie können Angebote geschaffen werden, um zusätzliche Arbeitskräfte am allgemeinen Arbeitsmarkt zu gewinnen?
- ...

10 Disclaimer

- SCI Verkehr wurde für die Erstellung eines Gutachtens „Vernetzte Güter-Verkehrsmobilität - Potenziale für eine Verlagerung weiterer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene“ durch das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Auftraggeber) beauftragt. Die Regelungen des Auftrags finden sich in dem Vertrag in der Version vom 29.08.2016.
- Inhaber der Urheberrechte an diesem Bericht ist SCI Verkehr. Der Bericht darf ausschließlich von unserem Auftraggeber sowie von ihm autorisierten Mitarbeitern und Beratern zu den vertragsgemäßen Zwecken verwandt werden. Jegliche Überlassung an weitere Dritte bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung von SCI Verkehr.
- Die Aussagen und Empfehlungen des Berichts beziehen sich ausschließlich auf den Stand der Untersuchungen am Datum seiner Veröffentlichung. SCI Verkehr hat den Bericht nach bestem Wissen und mit größtmöglicher Sorgfalt erarbeitet. SCI Verkehr übernimmt — soweit gesetzlich zulässig – keine Haftung und Gewähr für die in diesem Bericht getroffenen Prognosen, Einschätzungen und Empfehlungen. Die von SCI Verkehr getroffenen Aussagen stellen keine Garantien im Rechtssinne dar.

11 Quellenverzeichnis

Allianz pro Schiene, 2015. Entwicklung von Lkw-Maut und Schienenmaut.

https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/10/grafik_entwicklung_mautsaetze_und_trassenpreis.pdf (Stand: 2015).

Allianz pro Schiene, 2016. Sieben Schritte auf dem Weg zu einem leiseren:

Schienengüterverkehr. <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2016/03/7-Schritte-auf-dem-Weg-zu-einem-leiseren-Schieneng%C3%BCterverkehr.pdf> (Stand: März 2016).

Allianz pro Schiene, 2016. Überblick: Wie der Güterzug länger werden kann.

<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/740-meter-gueterzug/> (Stand: 2016).

Allianz pro Schiene, 2016. Allianz pro Schiene-Input zum Runden Tisch

Schienengüterverkehr des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur am 27.09.2016.

Allianz pro Schiene, 2016. Fahrplan Zukunft. Verkehrspolitische Forderungen an den Bund (2013 bis 2017). <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/09/fahrplan-zukunft-langfassung.pdf>.

Berschin, F. 2015. Das Trassenpreissystem 2017 – Eine Chance für mehr Bahn. Bahn-Report 2/2015.

Bundesamt für Güterverkehr, 2014. Marktbeobachtung Güterverkehr. Jahresbericht 2014.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2014. Verkehrsverflechtungsprognose 2030.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2015. Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – nachhaltig und effizient in die Zukunft.

http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/aktionsplan-gueterverkehr-logistik-2015.pdf?__blob=publicationFile (Stand: Dezember 2015).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2016. Förderrichtlinie zur Stärkung des elektrischen Schienenverkehrs (Stand: August 2016).

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), 2011. Aufruf zum Förderprogramm ETCS – Level 2.

https://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/downloads/etcs_aufruf.pdf (Stand: 2011).

Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 2016.

<https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19995395/index.html#a84> (Stand Januar 2016).

DB Netz, 2014. European Train Control System (ETCS) bei der DB Netz AG. Die Basis der Zukunft. https://fahrweg.dbnetze.com/file/fahrweg-de/2394144/C2itNOHyXI4KTwb_3kn-uKcscpl/7263212/data/etcsbroschuere_2014.pdf (Stand: September 2016).

- DB Netz AG, 2015. Liste der Entgelte für Trassen gültig ab dem 13.12.2015.
http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/produkte/trassen/trassenpreise/trassenpreise_2016.html (Stand: Februar 2015).
- DB Netz AG, 2015. Von der Eisenbahn zur Einfachbahn.
https://fahrweg.dbnetze.com/file/fahrweg-de/2397888/o5iTCyf6vWCYzygJ6lp6-cb6QMs/10857188/data/20160226_Unterlagen_BIG_RB_West.pdf (Stand: Dezember 2015).
- DB Netz AG, 2016. Infrastrukturregister – Interaktive Karte.
<http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/nutzungsbedingungen/infrastrukturregister/karte.html> (Stand: Juli 2012).
- DB Cargo AG, 2016. Multimodal-Schienenzugang. <https://schienenzugang.dbcargo.com/deu/start> (Stand: 2016).
- Destatis, 2014. Fachserie 8, Reihe 2.1. Verkehr, Eisenbahnverkehr, Betriebsdaten des Schienenverkehrs (Stand: Oktober 2015).
- Destatis, 2015. Erzeugerpreisindizes für Güterverkehrsleistungen.
https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesamtwirtschaftUmwelt/Preise/ErzeugerpreisindizesDienstleistungen/Tabellen/_Gueterverkehr.html?cms_gtp=145056_list%253D1%2526145046_slot%253D2&https=1 (Stand: August 2016).
- Destatis, 2015. Fachserie 8, Reihe 2. Verkehr, Eisenbahnverkehr (Stand: August 2016).
- Destatis, 2015. Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) – Nachmessung Erfüllungsaufwand und Evaluierung. Bericht zum Pilotprojekt Regionale Verteilung (Stand: Mai 2015).
- Destatis, 2016. Fachserie 8, Reihe 1.1. Verkehr, Verkehr aktuell (Stand: April 2016).
- Deutsche Bahn AG, 2002-2016. Berichte des Wettbewerbsbeauftragten und Wettbewerbsberichte.
- Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ), 2013. Österreich erhöht LKW-Maut.
<http://www.dvz.de/rubriken/landverkehr/single-view/nachricht/oesterreich-erhoeht-lkw-maut-1.html> (Stand: November 2013).
- Eisenbahn-Bundesamt (EBA), 2016. Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland.
http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Eisenbahnunternehmen/EVU/evu_brd.html?nn=491182 (Stand: 26.10.2016)
- Fraunhofer Institut & KPMG, 2008. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen des Güterverkehrs. Studie zum Vergleich der Verkehrsträger im Rahmen des Logistikprozesses in Deutschland.
http://www.scs.fraunhofer.de/content/dam/scs/de/dokumente/studien/Wirtschaftliche_Rahmenbedingungen_des_Gueterverkehrs.pdf (Stand: Mai 2008).
- Güterverkehrsverlagerungsgesetz, 2010. Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.
<https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20070628/index.html> (Stand: Januar 2010)

Höft, U., 2016. Mehr Güter auf die Schiene! Aber wie? <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/news/gutachten-mehr-gueter-auf-die-schiene-juni-2016.pdf> (Stand: Mai 2016).

hwh Gesellschaft für Transport-und Unternehmensberatung mbH, 2015. Analyse staatlich induzierter Kostensteigerungen im Schienengüterverkehr am Beispiel von ausgewählten Relationen (Stand: April 2015).

Leister, H., 2013. Halbierung der DB-Trassenpreise: eine reale Option für 2015. Eisenbahn-Revue International. Ausgabe 5/2013.

Leister, H. & Meyer, W., 2015. Das deutsche Bahnsystem steht vor einer Zeitenwende. Doppel-Interview mofair e. V. Prima 3/2015.

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW), 2016. Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Daten und Fakten 2015/2016 Straßenverkehr – ÖPNV und Eisenbahn – Binnenschiffsverkehr – Luftverkehr.

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEBWV NRW), 2016. Wirtschaftsbericht Nordrhein-Westfalen 2016. <https://www.land.nrw/sites/default/files/asset/document/wirtschaftsbericht-2016.pdf> (Stand: August 2016).

Mofair, 2013. Mehr Verkehr auf die Schiene durch Umschichtung von Regionalisierungsmitteln: Halbierung der Trassenpreise möglich. <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/NEE-und-mofair--Mehr-Verkehr-auf-die-Schiene-durch-Umschichtung-von-Regionalisierungsmitteln.pdf> (Stand: Mai 2013).

Mofair & Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V., 2016. Wettbewerber Report – Eisenbahn 2015/2016. <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/-Wettbewerber-Report-2015-2016.pdf> (Stand: 2016).

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V & Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) e. V, 2016. Mehr Schiene oder Straße – was wollen die Bürger? Umfrageergebnisse. <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/news/pdf/ergebnisse-studie-strasse-oder-schiene-was-wollen-die-burger.pdf> (Stand: August 2016).

NRW.INVEST, 2016. NRW: führender Wirtschaftsstandort Deutschlands. <https://www.nrwinvest.com/de/nrw-ueberblick/standortfaktoren-nrw/nrw-wirtschaftsstandort/> (Stand: September 2016).

NRWSPD & Bündnis 90/Die Grünen NRW, 2012. Koalitionsvertrag 2012–2017: Verantwortung für ein starkes NRW – Miteinander die Zukunft gestalten.

Umweltbundesamt, 2010. Schienennetz 2025 / 2030: Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), 2014. EEG-Novelle: Erhebliche Mehrkosten für die Schiene. Presseinformation (Stand: April 2014).

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), 2015. Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben. <https://www.vdv.de/20150515-pp-kostenentwicklung-schgv-final.pdf?forced=true> (Stand: August 2016).

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), 2015. Fair Play für den Schienengüterverkehr. https://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiXv5OKgpfQAhVE8RQKHw6BLwQFggdMAA&url=https%3A%2F%2Fwww.vdv.de%2Fvdv-sgv-digital.pdf%3Fforced%3Dtrue&usg=AFQjCNHL8qC7_LA1KrUsYiq7oPzgx06HQ (Stand: 2015).

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), 2016. Stellungnahme des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Stand: Mai 2016).

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), 2016. Investitionsbedarf für Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen. <https://www.vdv.de/2016-februar-investitionsbedarf-fuer-infrastrukturen-der-ne-eisenbahnen.pdf?forced=true> (Stand: Februar 2016).

Verkehrs Rundschau, 2016. Österreich passt Mautgebühren an. <http://www.bwvl.de/oesterreich-passt-mautgebuehren-an-1737430.html> (Stand: Januar 2016).

Weltbank, 2016. Gross domestic product 2015. <http://databank.worldbank.org/data/%20download/GDP.pdf> (Stand: 2015).

Zukunftswerkstatt Schienenverkehr, Leister, H., 2015. Neues Trassenpreissystem der DB: Ursache für weitere Marktanteilsverluste des Schienenverkehrs?. Konferenz Verkehrsökonomik und –politik Berlin, 11.Juni 2015.