# POLITIKBRIEF DER VTG AG

November 2017

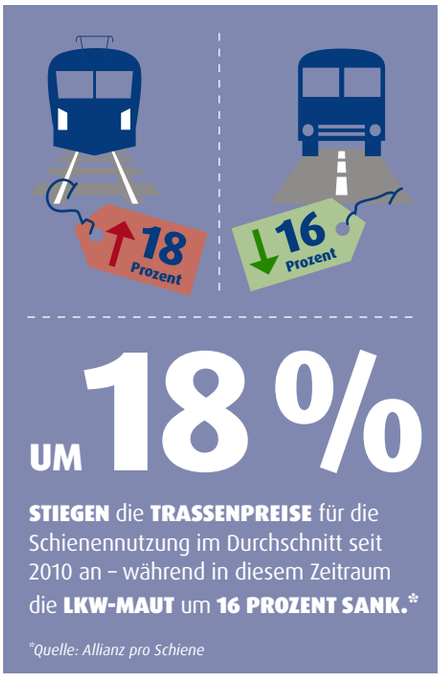
## MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR – GEPLANTE MASSNAHMEN IN DEN KOMMENDEN MONATEN ZÜGIG UMSETZEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch wenn die Züge dieser Tage wieder rollen: Der „Fall Rastatt" hat erneut gezeigt, dass bei und auf der Schiene dringender **HANDLUNGSBEDARF** herrscht. Fast zwei Monate lang ging auf der wichtigsten deutschen Strecke nichts mehr, weil bei Bauarbeiten Schienen abgesackt waren. Die Folge: ein Schaden für die Branche in dreistelliger Millionenhöhe und ein nicht zu bemessener Vertrauensverlust. Nur ein Beispiel, das deutlich macht: Es muss etwas geschehen, um die Zukunft der Schiene zu sichern. Dazu gehören **DRINGENDE INVESTITIONEN** in die Infrastruktur, unter anderem in die weitere Elektrifizierung der Schiene, ein Abbau bürokratischer Hindernisse und eine Reduzierung der Abgaben. Im **MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR** hat das Bundesverkehrsministerium viele richtige und zentrale Maßnahmen dafür beschlossen. Welche das sind, und warum die Branche so dringend auf deren Umsetzung wartet, erläutert dieser Politikbrief.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht

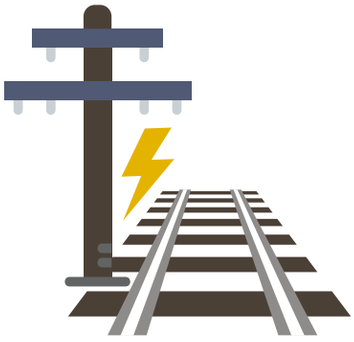
Dr. Heiko Fischer
Vorsitzender des Vorstands




## BELASTUNGEN FÜR DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR: TRASSENPREISE UND EEG-UMLAGE

In der Logistik wird knapp kalkuliert. Ob ein Transport auf die Straße oder die Schiene geht, entscheidet häufig allein der Preis. Zwei Faktoren haben gravierenden Einfluss auf die Kosten im Schienengüterverkehr: Die Trassenpreise und die EEG-Umlage. Beide Themen sollte die neue Bundesregierung zügig anpacken und so Elektromobilität nicht nur auf der Straße fördern.

Für die Nutzung des Schienennetzes in Deutschland müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Entgelte zahlen. Entrichtet wird die **„SCHIENENMAUT"** an die DB Netz AG. Sie betreibt den Großteil (33.300 Kilometer) des rund 38.000 Kilometer umfassenden Schienennetzes in Deutschland. Die Trassenpreise sind die Kosten, die für die Berechtigung anfallen, zu einem festen Zeitpunkt eine bestimmte Strecke mit einem zuvor angemeldeten Zug zu befahren. Sie liegen 2018 zwischen **1,67 EURO UND 5,46 EURO PRO KILOMETER.** Zum Vergleich: Die **LKW-MAUT** beträgt seit 2015 zwischen **0,13 UND 0,21 EURO PRO KILOMETER.**



Ein großer Teil des Schienennetzes ist elektrifiziert – das heißt die Transporte werden **UMWELTFREUNDLICH MIT STROM** angetrieben. Doch während es für E-Antriebe auf der Straße umfangreiche Förderungen gibt, wird die Schiene mit der **EEG-UMLAGE BELASTET:** Für jeden Güterzug fallen Abgaben an, die die Energiewende mitfinanzieren – dabei ist die Schiene der mit Abstand klimafreundlichste Verkehrsträger. Bis zu **80 PROZENT $CO_2$ SPART DER SCHIENENGÜTERVERKEHR** pro Tonne und Kilometer gegenüber dem Transport auf der Straße.

# ES IST KOMPLIZIERT: BÜROKRATIE UND WILDWUCHS SCHADEN WIRTSCHAFT UND UMWELT

Der Schienenverkehr unterliegt einer Reihe von regulatorischen Rahmenbedingungen. Diese sind nicht europaweit einheitlich und erschweren so grenzüberschreitende Transporte erheblich – zum Schaden von Handel und Klima. Während ein Lkw-Fahrer in Portugal in sein Fahrzeug steigen und damit bis nach Polen fahren darf, gelten auf der umweltfreundlichen Schiene andere, teils paradoxe Regeln, die den Verkehr unnötig kompliziert machen. Einige Beispiele:

Anders als in der Luftfahrt, wo Englisch seit Jahrzehnten Verkehrssprache ist, müssen **LOKFÜHRER DIE JEWEILIGE LANDESSPRACHE BEHERRSCHEN.** Das führte im Fall Rastatt zu Problemen – denn Lokführer ohne Französischkenntnisse konnten nicht über das Nachbarland ausweichen.

Lokführer dürfen nur auf ihnen **BEKANNTEN STRECKEN** unterwegs sein. Erst, wer einen Gleisabschnitt mehrmals in Begleitung befahren hat (sowohl tagsüber als auch nachts!), darf den Zug alleine steuern.

Die **SICHERHEITSVORSCHRIFTEN** sind von Land zu Land verschieden – ein **ROTES SIGNAL BEDEUTET IN DEUTSCHLAND ETWAS ANDERES ALS IN FRANKREICH.** Außerdem ist die Dokumentation sehr aufwändig und erfolgt meist noch analog.

**Diese regulatorischen Rahmenbedingungen sollten europaweit verschlankt und vereinheitlicht werden. Das würde die Schiene ein großes Stück einfacher und attraktiver machen.**

# UNSERE BITTE AN DIE NEUE BUNDESREGIERUNG: MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR ZÜGIG UMSETZEN!

### KOSTEN REDUZIEREN

Eine deutliche Reduzierung der Trassen- und Anlagenpreise sowie der Abgaben- und Steuerbelastung. Konkret: Trassenpreise senken und Eisenbahnverkehrsunternehmen von der EEG-Umlage befreien. Für mehr Chancengleichheit im Wettbewerb mit der Straße.

### DIGITALISIERUNG VORANTREIBEN

Förderung von digitalen Technologien im Schienenverkehr. Zur Optimierung der Trassenauslastung und Vereinfachung von Geschäftsprozessen. Für ein besseres Monitoring von Infrastruktur, Triebfahrzeugen und Waggons. Um den Aufwand für Instandhaltung zu reduzieren und die Attraktivität der Schiene zu steigern.

### INFRASTRUKTUR STÄRKEN

Laufender Aus- und Neubau des Schienennetzes. Besonders mit Blick auf den wirtschaftlich und ökologisch sinnvollen „740-Meter-Zug“ müssen dringend Überholgleise und Korridore für den Güterverkehr geschaffen werden.

### BETRIEB AUTOMATISIEREN

Förderung und Unterstützung der Entwicklung neuer Technologien wie zum Beispiel der automatischen Kupplung. Für mehr Effizienz des gesamten Schienenverkehrs. Es kann nicht sein, dass Züge heute noch manuell zusammengestellt werden müssen.

# IHR KONTAKT ZUR VTG

Wir wollen mit Ihnen in den Dialog treten. Kommen Sie gerne bei allen Fragen rund um den Schienengüterverkehr auf uns zu. Wir helfen Ihnen weiter. Mit Zahlen, Fakten und Einschätzungen.

**IHRE ANSPRECHPARTNERIN**

GUNILLA PENDT
Leiterin Konzernkommunikation

☎ +49 40 2354-1341
✉ publicaffairs@vtg.com

VTG Aktiengesellschaft
Nagelsweg 34
D-20097 Hamburg

www.vtg.com