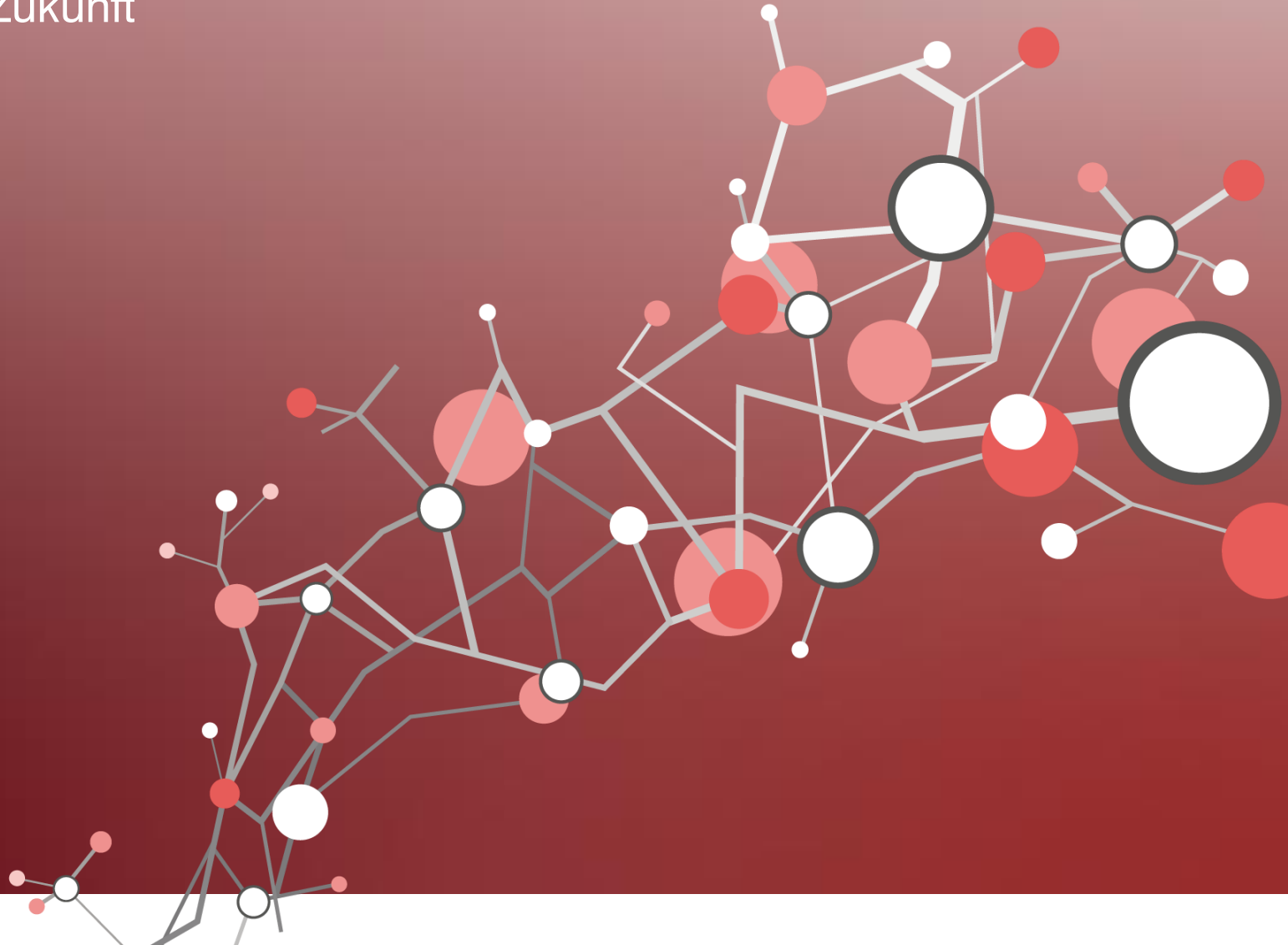


„Railcoach“ – Enabler für mehr Güter auf der Schiene
Ein Vortrag für die VCÖ – Mobilität mit Zukunft

SCI / Verkehr

Maria Leenen, Kata Borbély / Hamburg / 12.05.2022



CO₂-Steuer wurde 2021 in Deutschland eingeführt – die Auswirkungen auf Straßengüterverkehr sind signifikant

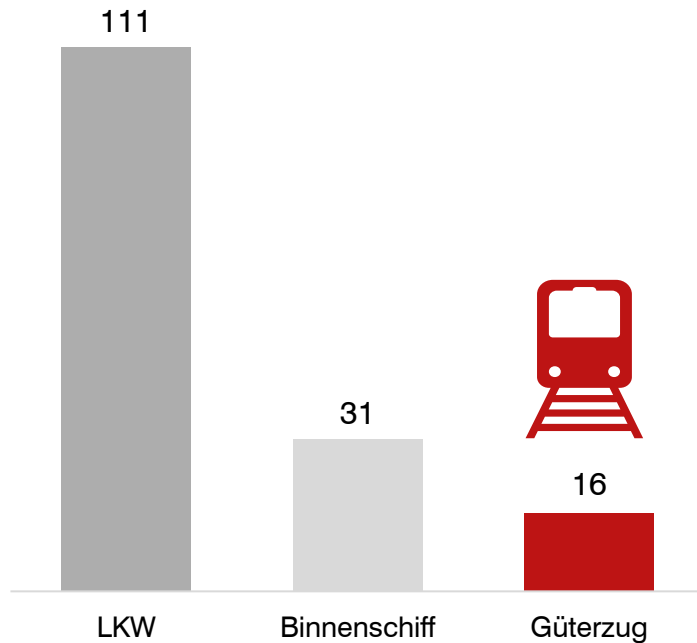
Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene birgt großes Wachstumspotenzial für den Schienengüterverkehr



- Gesellschaft, Verbraucher und Politik erwarten klimafreundlichere Produkte.
- Industrie und Handel sind bestrebt, ihre Ökobilanz und ihren ökologischen Fußabdruck zu verbessern, umweltfreundlicherer Transport ist ein wesentlicher Hebel dazu.
- Die CO₂-Reduktion im Verkehr ist besonders kritisch:
 - Der Klimabeitrag des Verkehrssektors hat sich im Vergleich zu 1990 so gut wie nicht verändert.
 - Hauptverursacher ist der Straßenverkehr: 96 Prozent der Verkehrsemissionen stoßen PKW und LKW aus.
- CO₂-Steuer soll Abhilfe schaffen
 - Seit Januar 2021 werden fossile Brennstoffe derzeit mit 30 EUR/t belegt.
 - Danach wird der Preis schrittweise auf bis zu 55 EUR/t im Jahr 2025 steigen.
 - Ab 2026 ist ein Preiskorridor von 55 - 65 EUR/t vorgesehen.
- CO₂-Abgabe betrifft besonders auch Kraftstoffpreise: Der Preis für Benzin wird bis 2025 um ca. 15 Cent/l steigen, der Preis für Diesel sogar um 17 Cent/l.

Die Chance: Das Verlagern des Güterverkehrs vom LKW auf die Schiene entlastet den Straßenverkehr und reduziert die CO₂ Emissionen

Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs 2020¹
(Gramm / Tonnenkilometer)



Die Politik will die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken²

- Infrastruktur ausbauen (z.B. Infrastruktur für bis zu 740 m lange Güterzüge)
- Rahmenbedingungen verbessern (Reduktion der Trassenpreise, Entwicklung und Beschaffung von Hybridlokomotiven³, Erhöhung des Anteils am Modal Split³)
- Innovationen fördern (Automatisierung, Digitalisierung, Migration, intelligente Wartung und Instandhaltung, Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“, Lärm- und Klimaschutz, Digitale Automatische Kupplung (DAK)³, LärmLab21⁴, lärmgeminderte Bahnstrecken⁵ ab Dezember 2024)

Wachstumsstrategie:

- grünes Zukunftskonzept, CO₂-freie Lieferketten, aktiver Beitrag zum Klimaschutz
- Erweiterung des Geschäftes zum Anbieter kompletter Logistikketten
- Neue Sparten: Ganzzugverkehr, Einzelwagenverkehr und Kombiniertes Verkehr
- Prognose für den gesamten Güterverkehrsmarkt: bis 2030 ein Zuwachs von 30 Prozent

¹ Umweltbundesamt TREMOD 6.21 (11/2021) ² Masterplan Schienenverkehr (Beschluss: 12.05.2020) ³ siehe Glossar

⁴ Forschungseinrichtung zu Verfahren für einen besseren Lärmschutz ⁵ Lärmreduktion durch Verbot von Güterwagen ohne leise Bremssysteme auf bestimmten Routen (sog. „quieter routes“)

Der Unterschied: Schienengüterverkehr bietet sichere und sozial gut abgesicherte Arbeitsplätze

Realität im Straßengüterverkehr: Lohn- und Sozialdumping

Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort? Eine Forderung der EU-Kommission, von der die Realität leider noch weit entfernt ist. Das Bruttogehalt eines europäischen Lkw-Fahrers variiert zwischen 300€ und 3.300€ monatlich. Auch Überstunden werden nur in wenigen europäischen Ländern angerechnet.¹ Zwischenzeitlich ist der Anteil ausländischer LKW Fahrer in Deutschland extrem gestiegen. Viele Kommunen haben ein zunehmendes Problem mit wild parkenden LKW auch bei den langen Ruhepausen.



Situation bei der Bahn: Klare Regeln und Tarifgebunden

Die Beschäftigten bei der Bahnen sind über Tarifverträge abgesichert. Es existieren klare Regeln für die Dienstplanung/Arbeitszeiten für Personal bei den Bahnen. Das Lohnniveau liegt deutlich über dem des Straßengüterverkehrs, Überstunden werden erfasst und vergütet. Außerdem ist die Kontrolldichte bei den Bahnen viel höher als im Straßengüterverkehr. Der Straßenraum wird durch Bahntransporte nicht zusätzlich be-, sondern entlastet, die Pausen und Leerzeiten werden auf „eigenem“ Gelände verbracht.

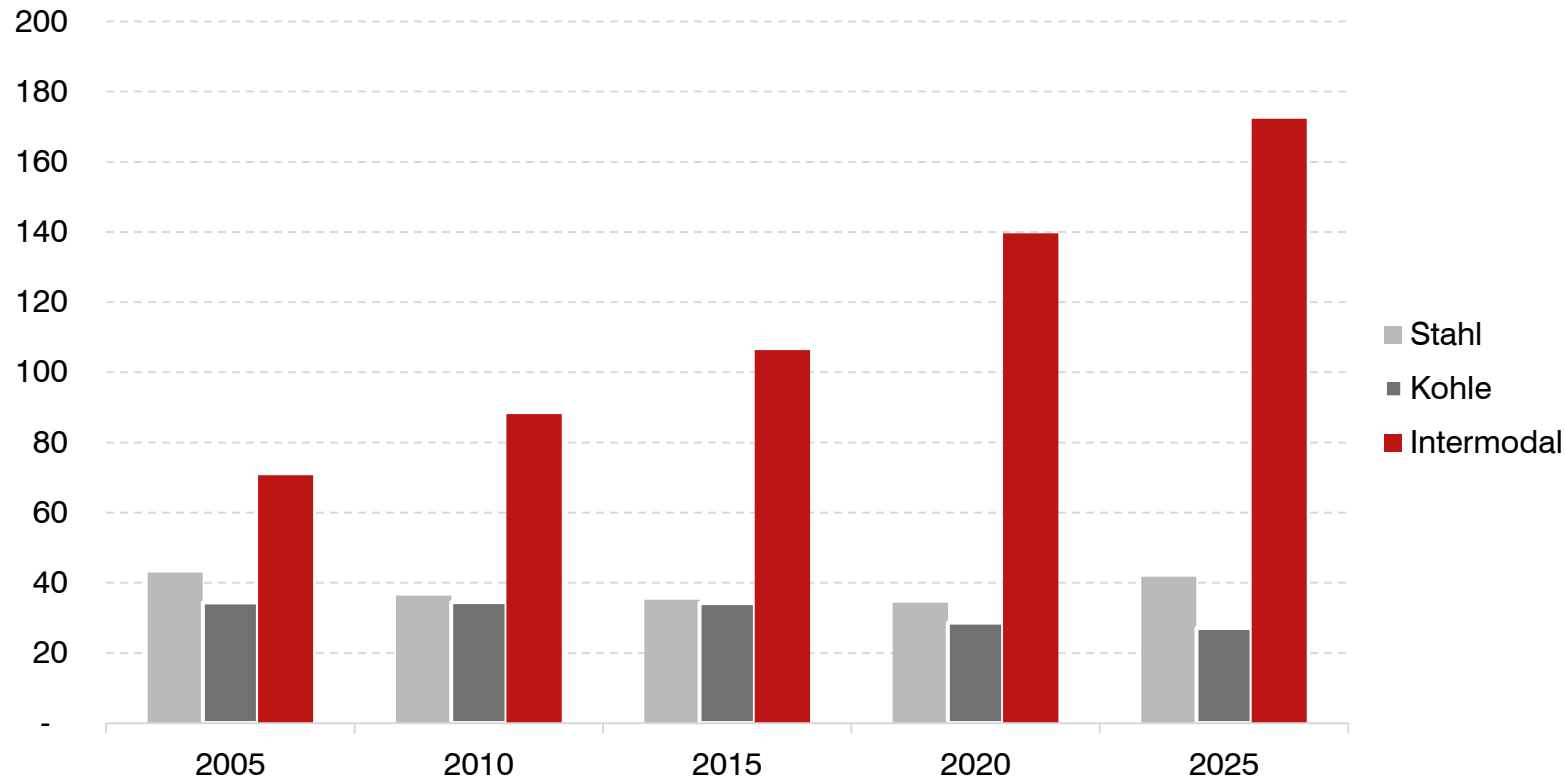
Die Eisenbahn hilft dabei, soziale Standards im Güterverkehr zu erhöhen und verbraucht keinen zusätzlichen öffentlichen Raum.

¹ Allianz pro Schiene



Die Hürde: Güterbahnen sind zu wenig auf straßenaffine Verlader ausgelegt

Entwicklung der Güterverkehrsleistung der Bahn in Kontinentaleuropa nach ausgewählten Gütergruppen (Mio. tkm)



- Klassische Bahngüter wie Kohle und Stahl gehen massiv zurück (geplantes Ende der Kohleverstromung in Deutschland bis spätestens 2038, wirtschaftlicher Strukturwandel).
- Die Verlader empfinden Bahnlogistik als kompliziert, unflexibel, unpünktlich und teuer.
- Der mittelständisch geprägte Straßengüterverkehr ist kundenorientiert, flexibel und auf dem neusten Stand der Technik.

Die Hürde: Es fehlt in vielen Unternehmen an Kompetenz zur Entwicklung von Bahnverkehren, obwohl die Wirtschaft bereit ist, zu verlagern

01



Verlader

- Verlader aus Industrie und Handel nutzen ihre (noch vorhandenen) Gleisanschlüsse zu wenig. Die Folge:
 - Immer weniger Ladung, immer höhere Kosten für die Bahn
 - Schließung der Gleisanschlüsse, kein Schienengüterverkehr mehr

Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen
Verlader und Bahn funktioniert nicht:

„ Es stoßen zwei Welten
aufeinander“

02



Bahn

- Die Bahn ist wirtschaftlich nicht erfolgreich im Einzelwagenverkehr in der Fläche.
- Die Bahn ist wirtschaftlich erfolgreich:
 - Bei Ganzzügen (große Menge, längere Distanzen)
 - Als Spediteur für den LKW im Hauptlauf über längere Strecken (kombinierter Verkehr)
 - Im Seehafenhinterlandverkehr (Container)

Die Anforderungen sind unterschiedlich: schienen- und straßenaffine Kunden müssen spezifischer bedient werden

Straßenaffiner Kunde

- Der Straßenverkehr ist der Maßstab
- Sehr hohe Preissensibilität
- Erwartung hoher Flexibilität



Der Fokus muss auf der aktuellen Situation des Kunden liegen.

Hauptanforderungen an Schienengüterverkehr:

- Wettbewerbsfähige Preise
- Einfacher Netzzugang
- Beratende Rolle
- Schnelle Abwicklung, schneller Service
- Neue Produkte

Schieneffiner Kunde

- Weniger zeit- und preisempfindlich
- Oft abhängig von der Schiene
- Prozesse auf Bahnlogistik ausgelegt
- Kunden der Stahl-, Chemie- und Montanindustrien



Die Herausforderung: Trendwende zu mehr Menge ins System bei veränderter Güter- und Ladungsstruktur

Realität: Bahnen sind defizitär

- Die LKW bestimmen den Preis, die Bahnen müssen sich daran orientieren
- Der Spagat zwischen Wunsch und Realität ist zu groß
- Gleichzeitig: aktuell große Chancen



Wunsch: Mehr Güter auf die Schiene

- Denkweise ändern: statt Transport von A nach B muss in Logistikkonzepten und in Logistiklösungen gedacht werden.
- Andere Kunden- und schwierigere Gütergruppen müssen erschlossen werden.

Ein einzelnes Unternehmen kann die jahrzehntelange Polung auf LKW-Logistik nicht alleine bewerkstelligen.

Die Idee: Railcoach als Kümmerer und Brückenbauer zwischen verladender Wirtschaft, Bahn, Kommunen und Wirtschaftsförderern

Ziel der Initiative:

Potenzielle Verloader mit Bahndienstleistern zu vernetzen.



Die Idee: Eine Initiative, verladenden Unternehmen die Option Bahntransport nahezubringen

Ein(e) Railcoach aus der Perspektive der Unternehmen:

Ein unabhängiger Lotse für Unternehmen durch den Dschungel des Schienenverkehrs, erste Erfahrungen in Niedersachsen und im Frankfurter Raum



- Auch Unternehmen ohne Gleisanschluss können sich beraten lassen, wenn sie die Schiene als Verkehrsträger nutzen wollen. Railcoach:
- betreut Unternehmen im Zuständigkeitsbereich insbesondere im Umfeld von Gleisanschlüssen und Railports.
- hilft bei der Kommunikation zwischen Gleisanschließern und den Infrastrukturanbietern (wie DB Netz).
- unterstützt die Städte und Gemeinden dabei, in ihren Siedlungsgebieten die Nutzung des gewerblichen und industriellen Schienenverkehrs voranzubringen.
- berät interessierte Unternehmen zunächst unentgeltlich rund um das Thema Schienengüterverkehr.
- begleitet die Kommunikation der Kunden mit der Bahn und treibt Lösungen voran.
- trägt dazu bei, dass Gleisanschlüsse in der Region erhalten bleiben oder sogar reaktiviert werden.

Der Vorteil: das Güteraufkommen im Einzelwagen- und kombinierten Verkehr kann durch das „Railcoaching“ erhöht werden



- Wichtige Voraussetzung für Wachstum auf der Schiene: Wiederannäherung von Güterbahn und verladender Wirtschaft.
- Ein(e) Railcoach als Stimme des Schienengüterverkehrs:
 - hilft bei der Reaktivierung von Industrie-Stammgleisen und Gleisanschlüssen
 - ist die „Stimme“ des Schienengüterverkehrs bei der Reaktivierung von Schienenstrecken.
 - hilft mehr Güter auf die Schiene zu verlagern und das Schienennetz zu erhalten oder sogar auszubauen.
 - zeigt den Willen, Veränderung der Transport- und Logistikkonzepte in Richtung Schiene aktiv in die Hand zu nehmen.

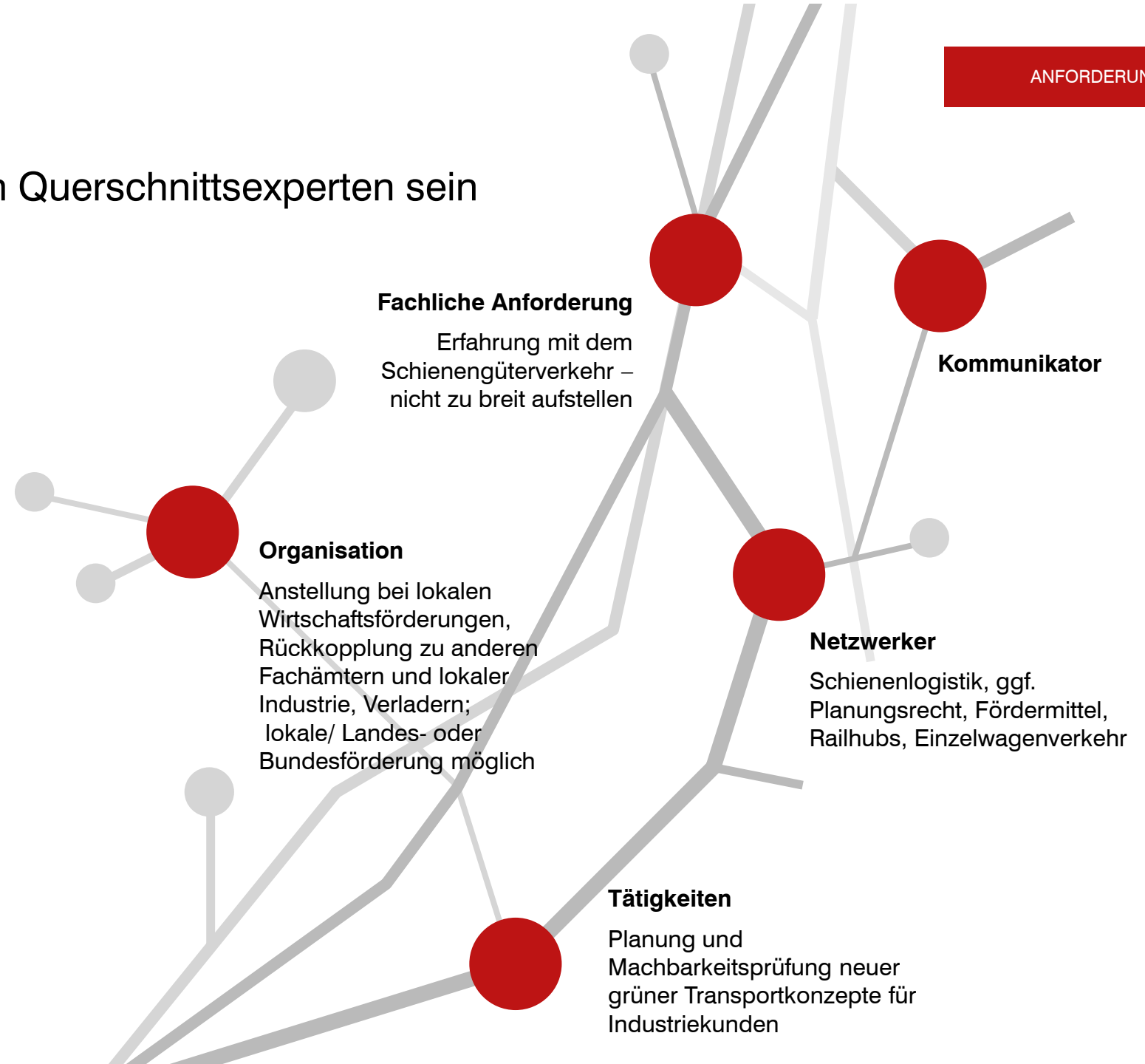
Die Kosten: Anlaufförderung zum Beispiel durch die Einnahmen aus der CO₂-Abgabe




- Die Politik kann damit im Wahljahr der verladenden Wirtschaft konkrete Unterstützung beim Umstieg auf die Schiene anbieten.
- Anlaufförderung muss aus öffentlichen Quellen geleistet werden.
- Die Gebietskörperschaften und Wirtschaftsförderer können bestehende Töpfe zur Förderung des Schienengüterverkehrs auf EU-, Bundes- und Landesebene nutzen.
- Es ist Lobbyarbeit notwendig um Finanzierungsquellen für die/den Railcoach aufzutun – dazu sollten sich alle am System Bahn interessierten Gruppen zusammenschließen.

Das Profil: Railcoaches müssen Querschnittsexperten sein

- **Kommunikatoren** mit den verschiedenen Stakeholdern
- Bahnen
- Verlader
- Kommunen
- Genehmigungsbehörden
- Förderstellen



Kontakt



Maria Leenen
SCI Verkehr GmbH

Schanzenstraße 117
20357 Hamburg

Tel +49 (40) 507197-10
m.leenen@sci.de
www.sci.de
www.sci.de/shop

Navigator & Insider für die Bahn- und Logistikbranche

SCI Verkehr GmbH

Ist eine unabhängige mittelständische Unternehmensberatung fokussiert auf strategische Fragestellungen im internationalen Bahn-, Infrastruktur- und Logistikbusiness.

Wir kennen unsere Märkte weltweit und begleiten unsere internationalen Kunden seit 1994 bei der Entwicklung und Realisierung ihrer Strategien. Weitere Informationen unter www.sci.de

<p>Standorte HAMBURG BERLIN KÖLN</p>			<p>Systematische Marktbeobachtung</p> <p> 20 aktuelle Studien</p>
<p>Internationale Kundenbasis</p> 	<p>Erfahrung aus 28 Jahren</p>	<p>Expertenwissen über globale Verkehrsmärkte</p> 	<p>Individuelle Beratung</p> <p>> 3.500 Projekte</p> 

Unsere Produkte

- SCI / RAILDATA**
Die Newsdatenbank und Business Intelligence Plattform liefert komprimierte Nachrichten aus der weltweiten Bahnindustrie und ermöglicht personalisierte Recherchen nach Themen und Ausschreibungen.
- SCI / MULTICLIENT-STUDIES**
Die kompakten Studien bieten einheitliche Sichtweisen und Definitionen der Märkte, bereiten Bestands- und Prognosedaten auf, dokumentieren aktuelle Trends und stellen umfassende Detailinformationen zur Markt- und Branchenentwicklung zur Verfügung. Teilweise sind regionale Extrakte = Marketreports erhältlich.
- SCI / DATABASE**
Mit laufend aktualisierten Kennzahlen und Prognosen zu Unternehmen, Fahrzeugflotten und zur Netzwerkinfrastruktur bietet die Datenbank eine fundierte Basis für die datenbasierte Entscheidungsfindung in der Eisenbahnindustrie.