

Berlin/Köln, den 31. Januar 2023

Vorschlag zur Gestaltung einer Betriebskostenförderung für den Einzelwagenverkehr

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE/DIE GÜTERBAHNEN) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) begrüßen die Pläne der Bundesregierung, den Einzelwagenverkehr durch eine Betriebskostenförderung zusätzlich zu unterstützen. Beide Verbände sehen in dieser Förderung eine große Chance, bestehende Verkehre zu erhalten und Neu- / Mehrverkehr für die Schiene zu gewinnen und damit Umwelt und Straßen zu entlasten. Unabdingbare Voraussetzung ist dabei, dass die Förderung keine wettbewerbsverzerrende Wirkung hat. Optimalerweise sollte sie sogar eine den Wettbewerb stimulierende Wirkung entfalten.

Der VDV-Verwaltungsrat Schienengüterverkehr hat im Oktober 2022 gemeinsame Anforderungen an einen effizienten Einsatz der öffentlichen Mittel auf der Grundlage einer Förderrichtlinie formuliert. Dieser Beschluss, den DIE GÜTERBAHNEN mittragen, sieht folgende zentralen Eckpunkte vor:

- 1. Das Gesamtsystem des Einzelwagenverkehrs kann derzeit nicht wirtschaftlich betrieben werden. Der VDV-Verwaltungsrat befürwortet deshalb eine pauschale Förderung ohne Einzelnachweis der Förderbedürftigkeit. Befürwortet wird ein Fördersatz, der für das gesamte Netz und in allen Regionen gilt.*
- 2. Der EV-Fernlauf ist in der Regel gut ausgelastet und kann eigenwirtschaftlich erbracht werden.*
- 3. Die EV-Nahbereichsleistung inkl. Rangieren in den Knoten ist tendenziell schwach ausgelastet und dann wirtschaftlich nicht zu betreiben. Gefördert werden sollen deshalb Bedienfahrten zwischen Ladestelle beim Kunden und der letzten funktionalen Zugbildung, die einen Vor- / Nachlauf im öffentlichen Netz haben.*
- 4. Geförderte EV-Nahbereichsleistungen sollen auch für andere EVU bzw. Netzwerkanbieter diskriminierungsfrei zugänglich und nutzbar sein. Es ist Transparenz zu schaffen, wer wo mit was gefördert wird.*
- 5. Es soll keine Förderung mit der Gießkanne geben, aber auch kein administratives „Bürokratiemonster“ geschaffen werden.*
- 6. Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sollten ausreichend dimensioniert sein, um über die Aufrechterhaltung derzeit nicht eigenwirtschaftlich zu betreibender regionaler Bedienungen hinaus ebenfalls die Entstehung von Neu- und Mehrverkehr zu fördern.*
- 7. Jedes EVU, das Bedienfahrten erbringt, kann Förderungen beantragen, also auch integrierte Eisenbahnen, Hafenbahnen und Werksbahnen.*

Auf Basis dieses Beschlusses haben sich NEE und VDV mit den bereits bestehenden Förderrichtlinien für den Einzelwagenverkehr in Europa beschäftigt.

Dabei sind wir zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Förderrichtlinie wie oben beschrieben an der förderungsbedürftigen ersten und letzten Meile ansetzen und folgende Besonderheiten des Einzelwagenverkehrs in Deutschland berücksichtigen sollte:

- Es existiert bereits ein Endkunden-Wettbewerb zwischen verschiedenen Netzwerkanbietern wie z.B. DB Cargo als Marktführer sowie Lineas, Rail Cargo Group, SBB Cargo und Forwardis/ Captrain mit eigenen Netzwerken.
- In Deutschland engagieren sich im Einzelwagenverkehr sehr viele regionale Eisenbahnen und Rangierdienstleister, die z. B. als Auftragnehmer für die Netzwerkanbieter Gleisanschlüsse und weitere Zugangsstellen im Einzelwagenverkehr bedienen.

Um allen Dienstleistern im Einzelwagenverkehr grundsätzlich die gleichen Chancen auf Betriebskostenförderung einzuräumen, schlagen NEE und VDV folgende Eckpunkte als Ergänzung zum VDV-Verwaltungsratsbeschluss vor:

1. Gefördert wird die einzelne Bedienfahrt (je nach Betriebsverfahren eine Rangier- oder Zugfahrt).
2. Fördervoraussetzung ist das Überfahren einer Anschlussgrenze in eine private, nichtöffentliche Infrastruktur.
3. Auch gefördert werden Fahrten in öffentlich zugänglichen Ladestraßen und Güterterminals für den Wagenladungsverkehr/in multifunktionalen Anlagen. Wir regen an, seitens des BMDV die Abgrenzung zwischen EV-Fernlauf und zu fördernder EV-Nahbereichsbedienung in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe zwischen BMDV, den Unterzeichnern und der DB Cargo AG unverzüglich differenziert ausarbeiten zu lassen, um Marktverzerrungen und Überförderungen zu vermeiden.
4. Der Förderbetrag je Fahrt wird in Abhängigkeit von der Gesamtwagenanzahl des Anschlusses im Vorjahr der Förderperiode gestaffelt festgelegt und gleichzeitig auf Anschlüsse begrenzt, die eine noch zu definierende Jahreswagenanzahl nicht überschreiten. Durch die Begrenzung wird sichergestellt, dass die Förderung nicht fehlgeleitet werden kann, da sie auf die den Einzelwagenverkehr kennzeichnenden volumenschwachen Relationen begrenzt wird. Die Staffelung sorgt dafür, dass besonders volumenschwache (und damit besonders unwirtschaftliche) Relationen sowie Neuverkehre besonders stark von der Förderung profitieren. Hierdurch wird gezielt ein Wachstumsimpuls für die Verlagerung zusätzlicher Verkehre auf die Schiene und die besonders attraktive bessere Auslastung der Rangier- und Zugfahrten gesetzt.
5. Es werden keine weiteren Kriterien, wie Umstellung von Güterwagen in bestimmten Bahnhöfen etc., vorgeschrieben.

Zu den einzelnen Ziffern hier noch weitere Hinweise und Erläuterungen:

zu 2) Hier könnte eine Anlehnung an die Definition aus der Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes erfolgen. Diese lautet: „Ein Gleisanschluss im Sinne dieser Förderrichtlinie ist eine Schienenanlage einschließlich der für die Be- und Entladung erforderlichen Einrichtungen, die im wirtschaftlichen Eigentum eines Unternehmens in privater Rechtsform steht.“

zu 3) Auch hier könnte eine Anlehnung an die Definition aus der Gleisanschlussförderrichtlinie erfolgen. Diese lautet: „Multifunktionale Anlagen sind diskriminierungsfrei zugängliche Eintrittspunkte zum Schienennetz, die überwiegend dem Umschlag von unterschiedlichen Gütern in nicht genormten Ladeeinheiten in gebrochenen Transportketten (Schiene/Straße) dienen.“ Öffentlich zugängliche Ladestraßen sowie Umschlagterminals von Speditionen, Eisenbahnen und Logistikunternehmen fallen unserer Einschätzung nach unter die multifunktionalen Anlagen.

zu 4) Bezüglich der Anzahl der Staffeln und der einzelnen Euro-Beträge werden wir noch einen belastbaren Vorschlag unterbreiten. Auch besprechen wir gerade intern, wer auf welcher Grundlage die Gleisanschlüsse bzw. multifunktionalen Anlagen inkl. deren Gesamtwagenanzahl pro Jahr sinnvollerweise erfassen kann.

An dieser Stelle möchten wir ausdrücklich betonen, dass diese Vorschläge innerhalb der Eisenbahnbranche abgestimmt wurden, es sich also um ein Branchen-Modell handelt. NEE vertritt die Interessen von 99 Schienengüterverkehrs-EVU und Unternehmen aus deren Umfeld. Im VDV sind 219 EVU und EIU mit Schienengüterverkehr vertreten.

Ebenfalls möchten wir darauf hinweisen, dass wir nach intensiver Beschäftigung mit der österreichischen EV-Förderung diese für nicht geeignet halten. Sie fördert ausschließlich Zugfahrten über die Messgröße „Tonnenkilometer“, nicht aber die Gleisanschlussbedienung im kostenintensiven Rangierbetrieb. Im Unterschied zum Ansatz der Verbände, sich auf Betriebsleistungen im EV-Nahbereich zu konzentrieren, sprechen somit vor allem Gründe der geringeren Zielgenauigkeit, des weniger effizienten Mitteleinsatzes, der minimalen Wachstumsunterstützung und der fehlenden Wettbewerbsorientierung gegen das österreichische Modell. Zudem führt die Kopplung an die auf den Zugfahrten geleisteten Nettotonnenkilometern dazu, dass gut ausgelastete, langlaufende Züge innerhalb eines Produktionssystems besonders hohe Fördersummen generieren. Diese Züge sind der besonders effiziente Teil der Eisenbahnproduktion und sollten daher nicht gefördert werden. Schwach ausgelastete Bedienfahrten, die auf Grund limitierter Infrastrukturen gerade in abgelegenen Landesteilen zugleich oftmals besonders hohen Betriebsaufwand verursachen und dementsprechend unwirtschaftlich sind, generieren dementsprechend kaum Fördermittel. Entsprechend setzt das österreichische Modell keine gezielten Anreize, besonders gefährdete Anschlüsse weiter/neu zu bedienen. Somit wären praktisch kaum Verlagerungseffekte zu erwarten. Ganz im Gegenteil werden wirtschaftliche Anreize gesetzt, die Angebote auf volumenstarke Relationen zu konzentrieren. Es bestünde sogar die Gefahr, dass heutige klassische Ganzzugprodukte betrieblich so angepasst werden, dass sie unter die Einzelwagenkriterien fallen. Gerne können wir dazu Musterrechnungen zur Verfügung stellen. Der Branchenvorschlag auf Grundlage des Beschlusses des VDV-Verwaltungsrates Schienengüterverkehr schließt derartige Fehlanreize aus. Sollte sich der Bund an einem der bereits von der EU notifizierten Fördersysteme in anderen EU-Staaten anlehnen wollen, hat unser Branchenvorschlag große Überschneidungen mit existierenden Fördersystemen in Europa.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Henke
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr
Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen e.V. (VDV)



Peter Westenberger
Geschäftsführer
DIE GÜTERBAHNEN/Netzwerk
Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)