

Generalsanierung 2024-2030

Hohe Baunebenkosten: Bahngüterverkehr fordert Kompensation

22.3.2024



Hohe Baunebenkosten durch Generalsanierung: Bahngüterverkehr fordert Kompensation

Die Generalsanierung des deutschen Schienennetzes zwischen 2024 und 2030 hat enorme Auswirkungen auf Kapazität, Stabilität und Kosten des Angebots:

- Für 15 % der Züge stehen keine Umleitungen zur Verfügung, mit Spitzenwerten von bis zu 35 % auf einzelnen Korridoren
- Die Umleitungen sind teils lokal, teils großräumig mit bis zu 200 zusätzlichen Kilometern
- Zahlreiche Faktoren schränken die Leistungsfähigkeit ein: geringere Zuladung, Dieseltraktion, Umleitungen durch das Ausland usw.

Durch das Umfahren der gesperrten Korridore vervielfachen sich die Kosten für Energie, Personal und Fahrzeuge, um nur einige Faktoren zu nennen. Auch Zugausfälle sind Teil der aktuellen Umleiterkonzepte. Werden die Mehrkosten an den Endkunden weitergegeben, droht eine Verlagerung des Verkehrs auf die Straße.

Damit sind nicht nur die verkehrspolitischen Verlagerungsziele in Gefahr, sondern es entsteht auch eine massive wirtschaftliche Belastung für den Schienengüterverkehr.

Die Verbände, Unternehmen und Kunden des Schienengüterverkehrs fordern vom Bund eine Kompensation der durch die Korridorsanierungen entstehenden Baunebenkosten.

Gemeinsam hat die Branche die jährlichen Mehrkosten durch die Generalsanierung ermittelt, die der Bund nach dem Verursacherprinzip übernehmen sollte:

- Mehrkosten durch Umleitungen, teilweise von mehreren hundert Kilometern (132 Millionen Euro/Jahr)
- Ungedeckte Fixkosten für Züge, für die keine Umleitertrassen zur Verfügung stehen (60 Millionen Euro/Jahr)
- Ungedeckte Kosten durch kürzere oder leichtere Züge aufgrund fehlender Kapazität im Vergleich zum Regelweg (44 Millionen Euro/Jahr).

Gesamt: 236 Millionen Euro pro Jahr

Die Generalsanierung ist eine Gemeinschaftsaufgabe des gesamten Sektors: Bund, DB InfraGO, Bahnen, Wagennutzer, Transportunternehmer und Verloader sind gefordert. Der Bund trägt eine besondere Verantwortung für die Umsetzung der Verkehrswende und für das Überleben der betroffenen, oft mittelständischen Unternehmen.

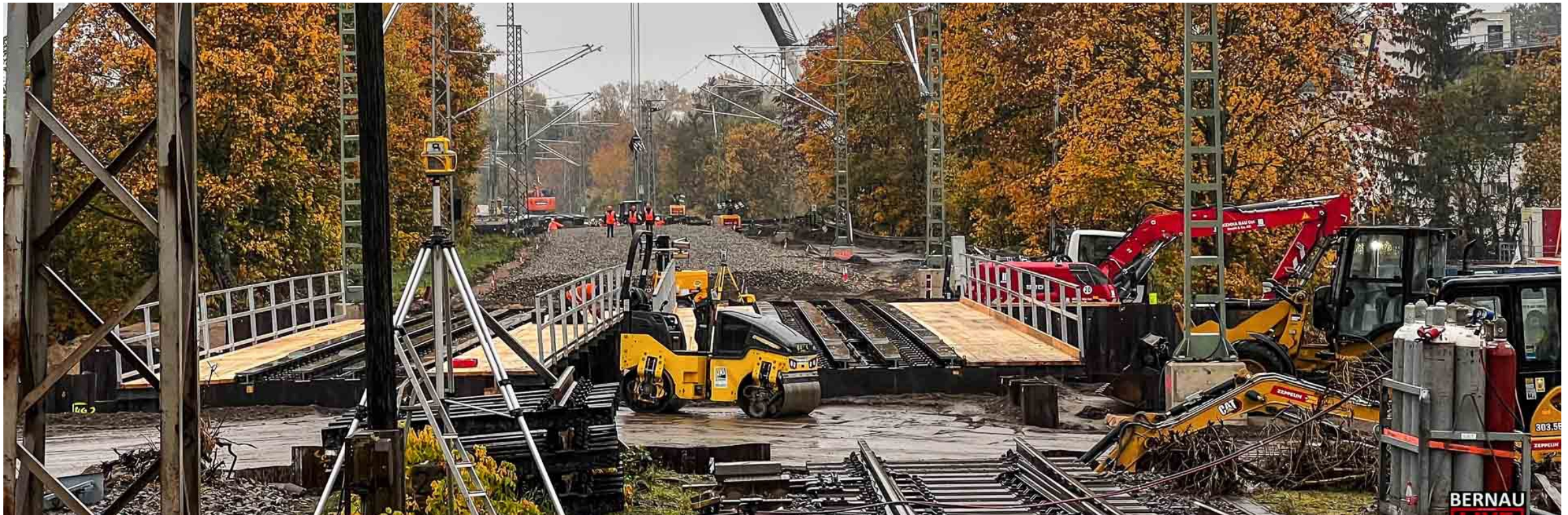
Wir brauchen auch in Zukunft einen starken Schienengüterverkehr.

Die Berechnungsgrundlagen der Branchenakteure finden Sie in der Folge.

Generalsanierung 2024-2030

Kompensationsmaßnahmen zur Abfederung des Logistik-Impacts

22.3.2024



Die Verbände der Zugangsberechtigten und deren Kunden sind sich einig:

Während der Generalsanierung ist auf „umleiterkritischen¹⁾“ Korridoren eine Kompensation der Baunebenkosten für die EVU des Schienengüterverkehrs zwingend erforderlich.

Was brauchen wir in Folge von der DB InfraGO?

Sicherstellung der maximalen Umleiterkapazität

Was brauchen wir in Folge von der Bundesregierung?

Kompensation der Baunebenkosten/Betriebserschwererniskosten

¹⁾ Korridore, auf denen baustellenbedingte Einschränkungen über das normale Maß hinausgehen, insbesondere in Form von zu wenig Kapazität auf den Umleiterstrecken, großen Umwegen, hoher betrieblicher Komplexität der Umleiterstrecken.

Bewertung des Logistik-Impacts anhand des Referenzjahres 2026

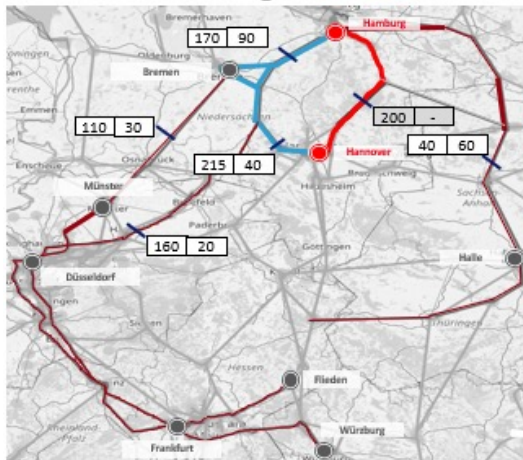
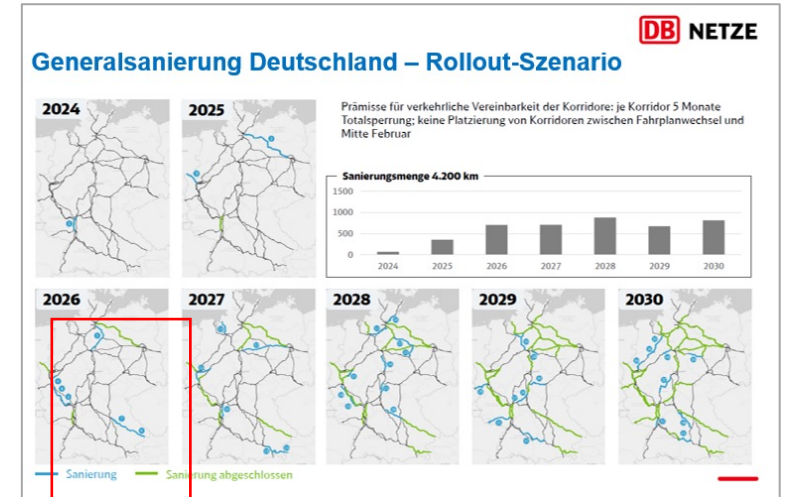
DB InfraGO hat die Verkehrskonzepte für die Korridorsanierungen 2026 detailliert beschrieben.

Folgende Informationen liegen vor:

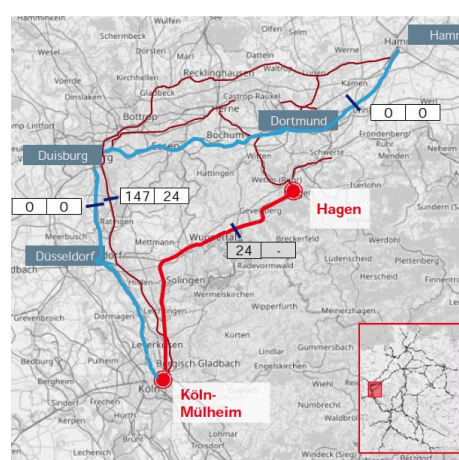
- > geplante Dauer der Vollsperrungen
- > Streckenführung und Länge der Umleiter
- > Anzahl Regel- und Umleiterzüge
- > Leistungsparameter: maximal mögliche Zuglänge, Zuggewicht, Profil

Zudem hat die Branche einen standardisierten Kostensatz pro Zug-km sowie die Fixkosten für einen Güterzug ermittelt.

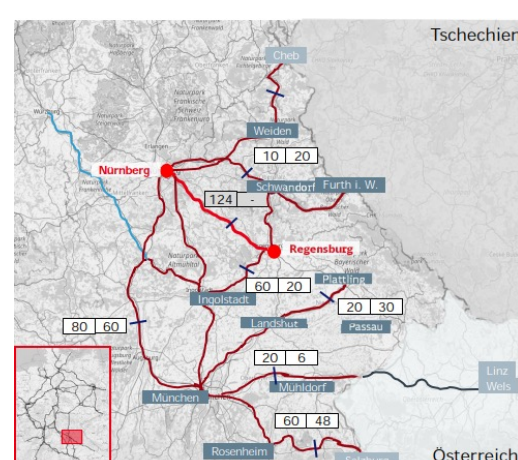
Es handelt sich um Daten mit Arbeitsstand Dezember 2023. Nicht berücksichtigt sind zahlreiche weitere Zusatzkosten und kapazitätseinschränkende Faktoren.



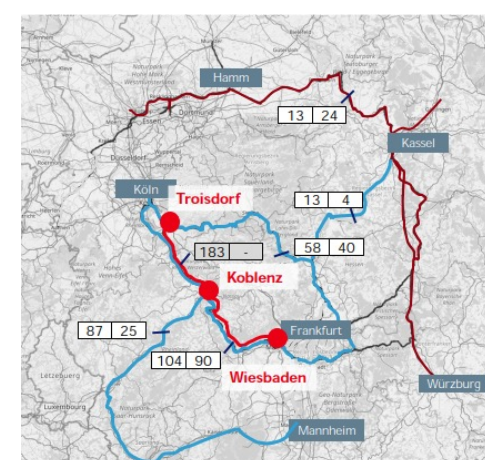
Hamburg-Hannover



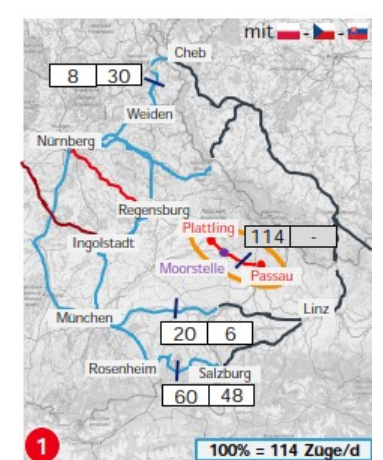
Hagen-Köln



Nürnberg-Regensburg



Troisdorf-Koblenz-Wiesb.



Plattling-Passau

1

100% = 114 Züge/d

Impact Kapazität: reduziertes Transportangebot

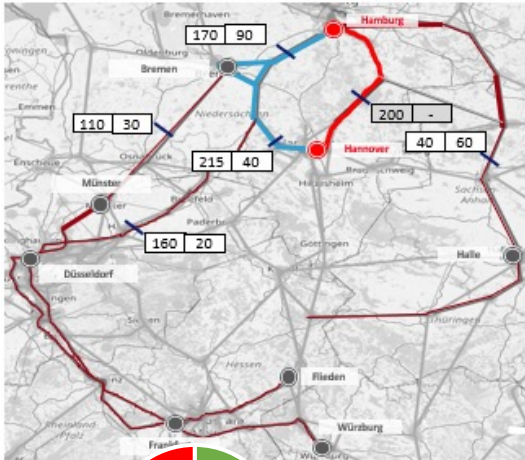
Von 99.000 Regelzügen können 84.000 Züge auf Umleiterstrecken verkehren. Dies entspricht einem Kapazitätsverlust von 15 %, mit Spitzen bis zu 35 % auf einzelnen Korridoren.

Die Umleiterstrecken weisen in vielen Fällen geringere Leistungsparameter auf als die Regelstrecken. Durch reduzierte Zuglängen, Lichtraumprofile und Lastbeschränkungen entsteht ein zusätzlicher Ladekapazitätsverlust von 0-20 % je nach Korridor.

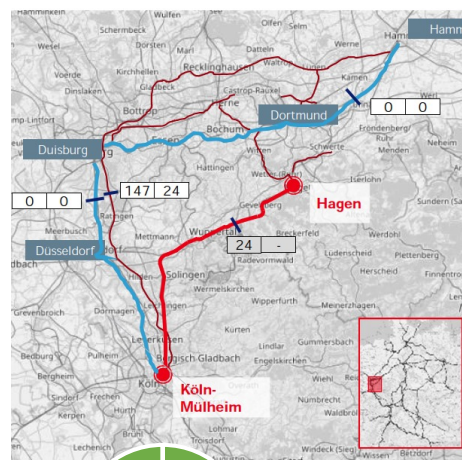
Insgesamt steht dem Logistikmarkt eine Transportkapazität von 52-100 % je nach Korridor zur Verfügung.

NB Bei Streckensperrungen mit einem Verlust von Ladekapazität > 80% sollten alternative Lösungen gefunden werden.

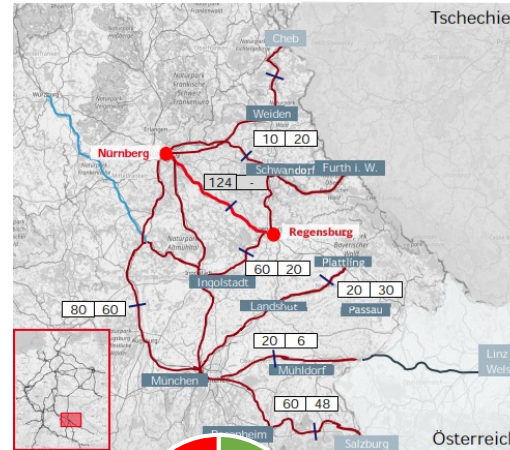
Hamburg-Hannover



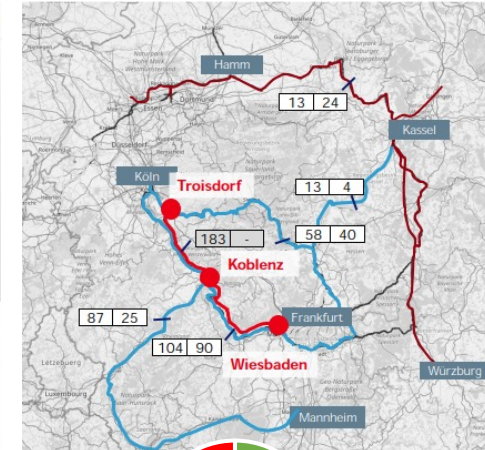
Hagen-Köln



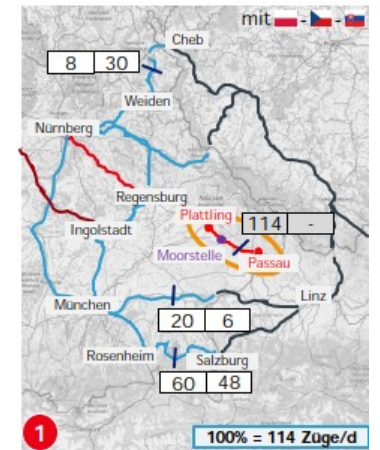
Nürnberg-Regensburg



Troisdorf-Koblenz-Wiesb.



Plattling-Passau



Überarbeitung im Dialog

Impact Kosten: Folgen für die Wertschöpfungskette

Mehrkosten für den Betrieb auf Umleiterstrecken

Bei den 84.000 Umleiterzügen fallen 8,2 Mio. Mehrkilometer an. Es entstehen Mehrkosten von **EUR 132 Mio.** für Bahnunternehmen und Wagennutzer.

Gap Deckungsbeitrag wegen Zugausfall

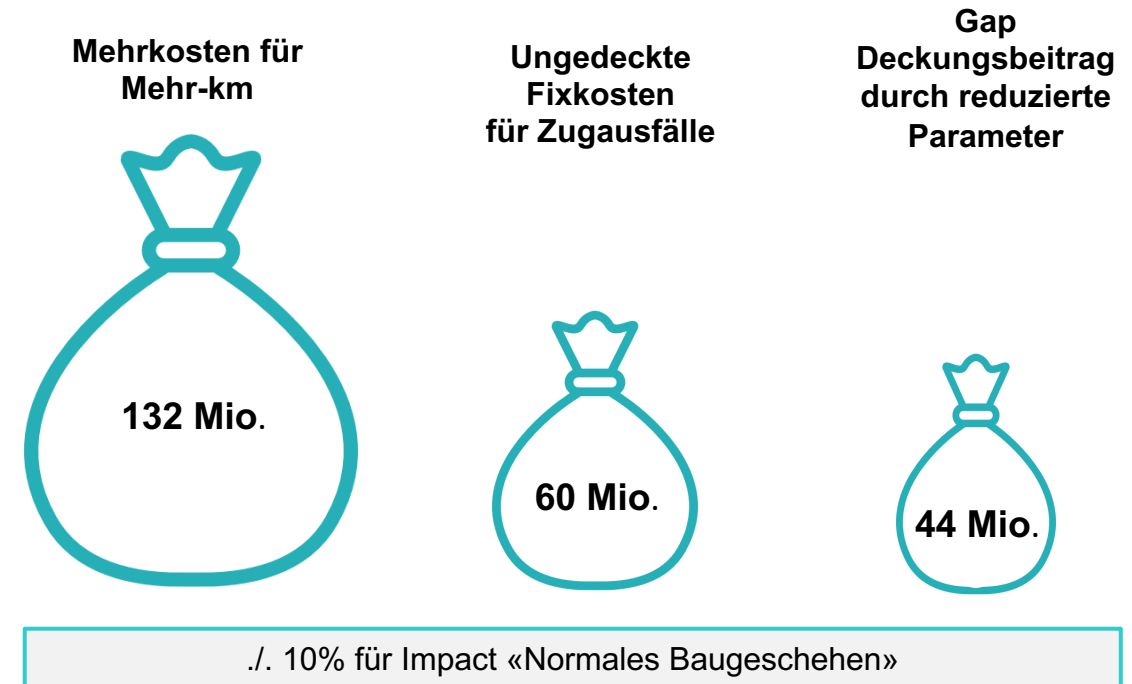
Für 15.000 Züge gibt es keine Umleiterkapazität. Die ungedeckten Fixkosten für die Züge belaufen sich auf **EUR 60 Mio.**

Gap Deckungsbeitrag wegen Leistungsparameter

Kürzere und leichtere Züge bedeutet weniger Payload pro Zug. Die 84.000 Umleiterzüge weisen ein Kapazitätsgap von 13% (gewichtet) auf. Es entsteht ein Gap des Deckungsbeitrags bezogen auf die Fixkosten von **EUR 44 Mio.**

Zahlreiche weitere Kosten sind NICHT berücksichtigt:

- > Zusätzlicher Aufwand für Neustreckenbefahrung
- > Aufwand für Dieseltraktion und Kopfmachen
- > Unterschiedliche Preisbedingungen und Impacts im Ausland
- > Abstellgebühren für ungenutzte Ressourcen
- > Mehrkosten für Terminalleistungen
- > Operative Zusatzkosten durch Verkehr auf überlasteten Strecken (Stornierungsentgelte, Bonus/Malus, Zerschlagung der Vertaktung usw.)



Primär betroffen



OPERATEUR

Sekundär betroffen



Ein angemessener Nachteilsausgleich ermöglicht es, auch durch die Generalsanierung wirtschaftlich unattraktiv gewordene Transporte weiter abzuwickeln und somit Verkehrsvolumen auf der Schiene zu halten.

Generalsanierung als Gemeinschaftsaufgabe: Unterstützung erforderlich!

Sicherstellung der maximalen Umleiterkapazität

>> DB InfraGO

- In Arbeit

Kompensation der Baunebenkosten/Betriebserschwerternkosten

>> Bund

- Kompensation der Mehrkosten für Umleiter ab einem zu definierenden Schwellenwert
- Kompensation des Leistungsausfalls bei minderwertiger Trassenqualität und -kapazität

Anpassung der Regelwerke an temporäre Stress-Situation auf Umleiterkorridoren

>> Bund? EBA?

- Neutralisierung der Mehr-Trassenkosten durch Berechnung des Regel- statt des Umleiterlaufwegs
- Anpassung der Stornierungsgebühren und des Bonus/Malus-Systems
- Kostenfreie Nutzung von Abstellgleisen als Produktionsmittel

„Generalsanierung für den Güterverkehr zu Ende denken“

- > Faires, praktikables Modell für Nachteilsausgleich entwickeln
- > Schaffung des rechtlichen Rahmens
- > Maximale Umleiterkapazität sicherstellen
- > Detaillierte, frühzeitige Info über Umleiterstrecken und -kapazität

