



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

WARUM DIE WETTBEWERBSBAHNEN IMMER WEITER MARKTANTEILE IM SCHIENENGÜTERVERKEHR GEWINNEN

Horber Schientage
Christian Dehns, 22. November 2018

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen in Stichworten

- Gegründet 2000 in Berlin als „Netzwerk Privatbahnen“
- 53 Mitglieder mit Schwerpunkt im Schienengüterverkehr
- Mitglied in der European Rail Freight Association (ERFA)
- Siebenköpfiger Vorstand aus den Geschäftsführungen der Mitgliedsunternehmen



NEE-Vorstand von links nach rechts: Sven Flore, Ralph Schmitz, Isabelle Schulze, Ludolf Kerkeling, Gerhard Timpel, Ursula Vogt, Christian Dehns

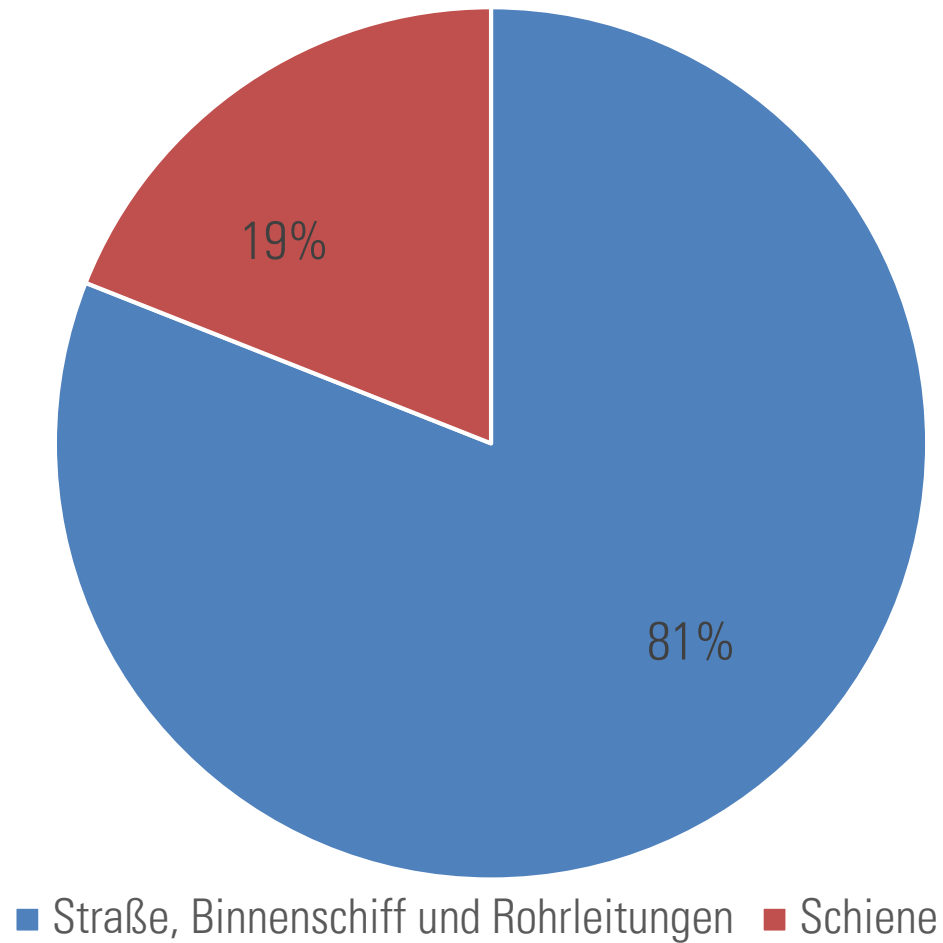
Wer sind diese “Wettbewerbsbahnen”? Kurz gesagt: Eisenbahnunternehmen, die nicht zum DB-Konzern gehören

Unsere Ziele und Aufgaben:

- Fairer Wettbewerb auf der Schiene und mit anderen Verkehrsmitteln
- Mehr Verkehr auf die Schiene bringen und einen höheren Marktanteil erreichen
- Interessenvertretung gegenüber Politik und Behörden
- Informations- und Erfahrungsaustausch

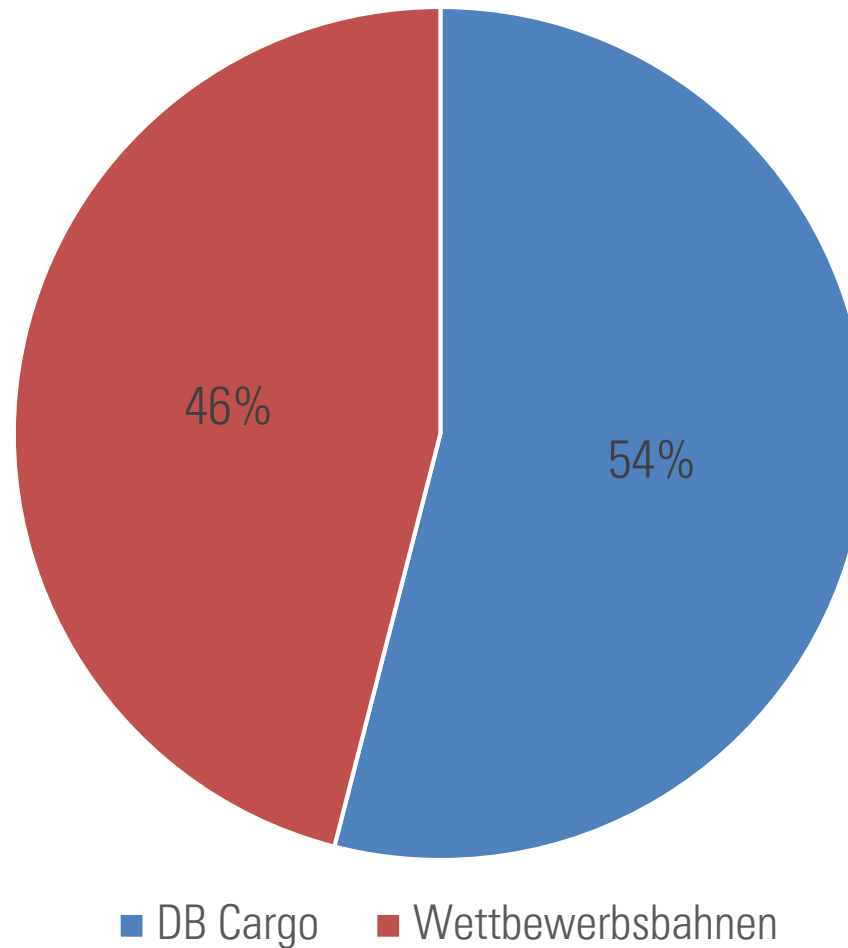


Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr



Quelle: Bundesnetzagentur, eigene Berechnungen

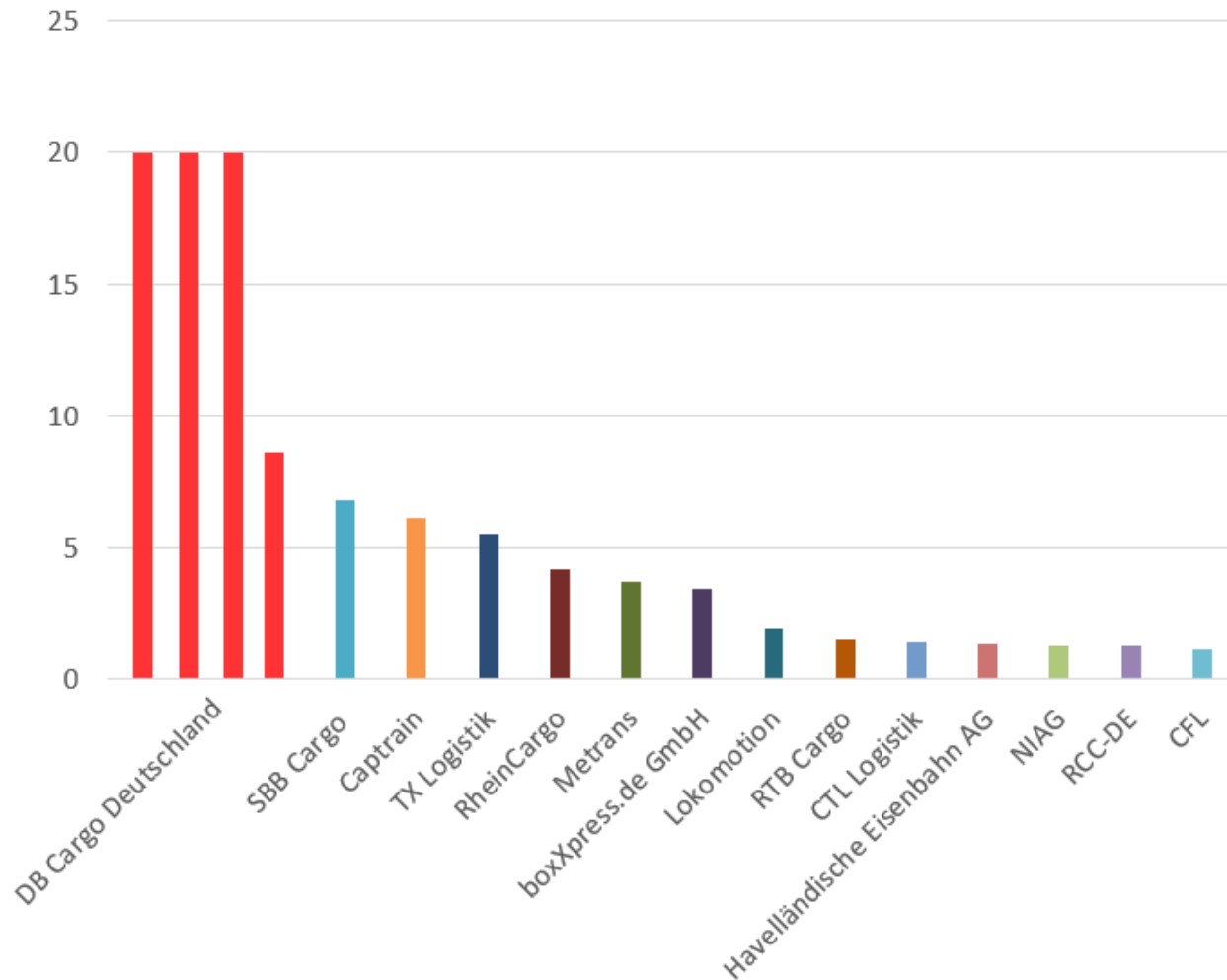
Anteil der Wettbewerbsbahnen an der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr



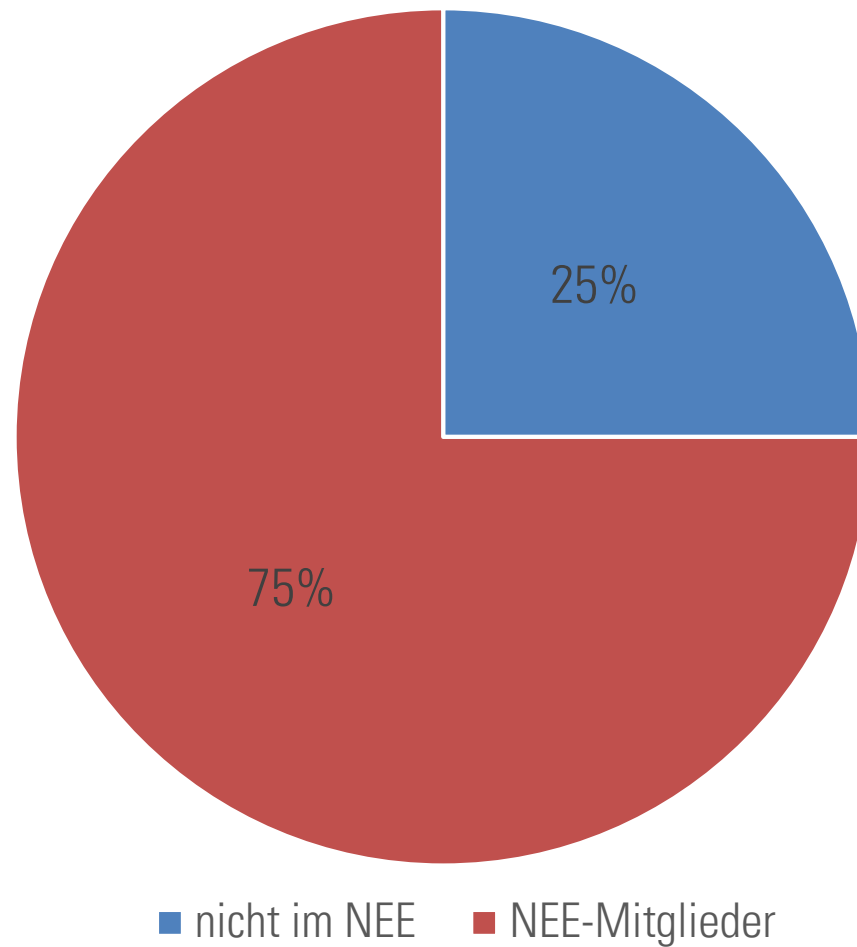
Quelle: Bundesnetzagentur, eigene Berechnungen

* Schätzung

Die größten Unternehmen im deutschen Schienengüterverkehr (in Mrd. tkm)



Anteil der NEE-Mitglieder an den Wettbewerbsbahnen*



Quelle: Bundesnetzagentur, eigene Berechnungen

Die wesentlichen Herausforderungen des Schienengüterverkehrs

- Anhaltend **niedrige** (Diesel, Personal) und **sinkende** (Infrastruktur) **Kosten** im Straßengüterverkehr
- **Kostensteigerung** (Infrastruktur, Fahrzeugausrüstung, Abgaben, Sicherheits- und Zulassungsvorschriften) im **Schienen(güter)verkehr** - kaum sinkende Kostenbestandteile im Gegenzug
- **Qualitätsprobleme** und so genannte Betriebserschwerungskosten durch die (zweifelloso notwendige!) stärkere **Bautätigkeit** im Schienennetz
- Unterschiedliche Systeme der **Nutzerkostenanlastung**, die vor allem bei schwach ausgelasteten und zur Abstellung geeigneten Infrastrukturen die Konkurrenzfähigkeit der Schiene beeinträchtigen
- Mangelnde Verfügbarkeit von **Personal**
- Unterschiedliches **Sicherheits-** und vor allem **Kontrollniveau** zwischen Straße und Schiene
- **Verpasste Chancen** zur Modernisierung des Betriebs
- Relativ neu: Die **politische Aufmerksamkeit** liegt bei der Effizienzsteigerung im Straßengüterverkehr (z.B. Lang-Lkw, automatisiertes/autonomes Fahren, ggf. elektrische Antriebe).

Die wesentlichen Stellhebel für mehr Verkehr auf der Schiene

Verbesserung der ökonomischen
Wettbewerbsbedingungen

Technologische und produkt-
bezogene Modernisierung

Gezielter Ausbau der Infrastruktur

EU und Bundes-
regierung

Bahnsektor
(EVU, Industrie,
Netz, Spedition)

Bund, Länder,
Kommunen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!