

E-Mail vom 7. Dezember 2017, Absender s.u. Textende:

Die Bundesnetzagentur hat ihren Tätigkeitsbericht für den Bereich Eisenbahnen für das Jahr 2016 veröffentlicht:

<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/001/1900160.pdf>

Ein paar Zahlen + Fakten aus dem Bericht:

- * Im Güterverkehr ist der Anteil der Eisenbahn am Modal Split seit Jahren nahezu unverändert bei nur 18%, im Schienenpersonenverkehr ging er etwas zurück und liegt nun bei ca. 8%.
- * Die Kostendeckung im SPNV hat in den letzten Jahren zwar etwas zugenommen, liegt aber nur bei 44%
- * Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr erhöhte sich vom Jahr 2014 auf das Jahr 2015 von 115 Mrd. auf 121 Mrd. Tonnenkilometer (tkm). Dies entspricht einem Anstieg von über fünf Prozent und liegt zum Teil daran, dass im Rahmen der Marktbeobachtung durch die Bundesnetzagentur neue Unternehmen ihre Verkehrsleistung angegeben haben
- * im gesamten Eisenbahnsektor (waren 2015 rund 150.000 Personen (auf Vollzeitstellen bezogen) beschäftigt, davon rund 28.000 Lokführer, 50.000 sonstige Beschäftigte bei den EVU sowie 69.000 Beschäftigte bei den Schienennetzbetreibern (im wesentlichen DB Netz AG).
Zum Vergleich: Daimler und die Telekom haben allein in Deutschland jeweils ca. 160.000 Beschäftigte
- * die Wettbewerber der DB AG haben bereits einen Anteil von ca. 20% am Gesamtumsatz des Eisenbahnverkehrsmarkts
- * die Anzahl der Trassenkilometer erreichte für alle Schienenverkehre zusammen im Jahr 2015 nach einem Rückgang wieder den Stand von 2011.
- * die EVU zahlten im Jahr 2015 ca. 4,8 Mrd. EUR an Trassenentgelten.
Der Umsatzanteil, der von den EVU für Nutzungsentgelte aufgewendet werden musste, blieb im Vergleich zu den Vorjahren mit 31 Prozent weitgehend unverändert.
- * Der Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EIU fällt je nach Verkehrsdienst deutlich unterschiedlich aus. Der SPNV trug 2015 mit etwa 67 Prozent zum Gesamtumsatz aus Trassenentgelten bei, gefolgt vom SPNV mit knapp 18 Prozent und dem SGV mit etwas mehr als 15 Prozent.
Anmerkung: 15% von 4,8 Mrd. EUR = ca. 0,7 Mrd. Der geplante "Rabatt" von 350 Mio. EUR würde den Kostenanteil der Trassenentgelte beim SGV von ca. 18% auf ca. 9% senken. Würde diese Kostenreduzierung vollständig an die Kunden weitergegeben, könnten die gesamten Transportkosten demzufolge allenfalls um rund 10% sinken.
- * Der Anteil der Unternehmen mit einem positiven Betriebsergebnis im SGV betrug im Berichtszeitraum 79 Prozent und erreichte nach einem Rückgang im Vorjahr wieder das Niveau aus dem Geschäftsjahr 2013. Der Anteil der Unternehmen im SPNV, die ein positives Betriebsergebnis erzielt haben, ist erneut gesunken und liegt nach 57 Prozent im Geschäftsjahr 2014 bei nur mehr 54 Prozent im Geschäftsjahr 2015.
- * Werden ausschließlich die nicht-bundeseigenen EVU berücksichtigt, weisen diese für das Jahr 2015 im SGV gemittelt ein positives Betriebsergebnis in Höhe von 0,51 Euro je Zugkilometer aus und liegen damit deutlich über dem Marktdurchschnitt. Die nicht-bundeseigenen EVU bieten im Regelfall jedoch

keine Einzelwagenverkehre an, deren Wirtschaftlichkeit durch den hohen Bedarf an Infrastrukturnutzung und die intermodale Konkurrenzsituation besonders erschwert wird.

Fazit: Die Halbierung der Trassenpreise wird daher vor allem die Gewinnsituation der privaten EVU verbessern.

* Im Schienengüterverkehr stieg der durchschnittliche Erlös je Tonnenkilometer im Zeitraum von 2011 bis 2015 um knapp drei Prozent.

Gemessen an der allgemeinen Teuerungsrate im Vergleichszeitraum in Höhe von fünf Prozent ist der Schienengüterverkehr damit für seine Nutzer inflationsbereinigt günstiger geworden. Maßgeblichen Anteil an dieser Entwicklung hat die in den vergangenen Jahren gesteigerte mittlere Frachtlast je Zug.

* Im Jahr 2016 gab es im Wesentlichen drei Überlastungsthemen: die Fortführung der Überlastungsverfahren bei der Schienenanbindung der Insel Sylt und bei der Riedbahn Frankfurt - Mannheim, die Diskussion der Auswirkungen des neuen Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) auf das Überlastungsverfahren und zum Jahresende die neue Überlastungserklärung für die linksrheinische Strecke Köln - Bonn - Koblenz.

Ende des Jahres wurde eine der wichtigsten Schienenstrecken in Deutschland, die linksrheinische Strecke Hürth-Kalscheuren (südlich von Köln) - Bonn - Remagen als überlastet erklärt. Die Detektion der DB Netz AG hatte insbesondere diesen Streckenabschnitt als problematisch erkannt, weil zusätzliche Fernverkehre zu Haltausfällen für den Nahverkehr zu führen drohen, vor allem aber auch die Betriebsqualität nur mangelhaft ist. Verspätungen können kaum abgebaut werden, und besonders problematisch ist es, wenn - wie dann ab dem Jahresanfang 2017 bereits der Fall - in erheblichem Umfang Güterverkehre von der rechtsrheinisch parallelen Strecke wegen den dortigen Bauarbeiten auf die linksrheinische Strecke verlagert werden müssen.

übermittelt durch

Dr. Ludwig Steininger

2. Vorsitzender der

BVS - Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Greifswalder Str. 4

10405 Berlin

Vereinsregister AG Hannover VR-7012 vom 27.01.2011 Tel. 030 / 2016-4091 E-Mail

L.Steininger@bvschiene.de

Privatanschrift:

Riedlingerstr. 3

D-85614 Kirchseeon bei München

Tel. +49-8091-4753