

Eine leisere Schiene kostet viel Geld

Güterverkehrsforum des VAP: Wer Lärm reduzieren will, muss an vielen Schrauben drehen

Die Lärmemissionen im Schienengüterverkehr waren ein großes Thema beim diesjährigen Güterverkehrsforum des Schweizer Verbandes der Verladenden Wirtschaft (VAP). Um den Schienenverkehr nachhaltig leiser zu machen – so die Erkenntnis –, muss noch eine ganze Reihe von Ungereimtheiten abgestellt werden.

Zweifellos sei die Bahn noch zu laut, betonte Piotr Rapacz von der DG Move der EU-Kommission am vergangenen Donnerstag in Zürich. Die EU plant, mit einem noch nicht verabschiedeten Förderprogramm bis zu 20 Prozent Kosten zu erstatten, die bei der Umrüstung von Güterwaggons mit Graugusssohlen anfallen. Allerdings dürften Wettbewerbsfähigkeit und Interoperabilität der Schiene nicht beeinträchtigt werden – sonst würde der von der Kommission gewünschte Verlagerungseffekt zur Schiene konterkariert.

Eben die Kosten sind es, die insbesondere die Wagenhalter umtreiben. Diese sind nach wie vor zur Lärminderung an der Quelle bereit – wenn bestimmte Bedingungen erfüllt werden. Das unterstrich Gilles Peterhans, Generalsekretär der International Union of Wagon Keepers (UIP). So müsse ein Anreizsystem zur Umrüstung auf leise Bremstechnologien EU-weit harmonisiert werden, um Diskriminierungen und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Betriebliche Mehrkosten durch Um-



FOTO: DB AG/CASTAGNOLA

Im Juni 2013 ging es bei DB Schenker Rail los: Der erste Güterwagen wurde auf die neu zugelassene LL-Bremsssole umgerüstet.

rüstung müssten kompensiert werden. Außerdem fordern die Wagenhalter angemessene Übergangszeiten und ein einheitliches Verbotdatum für mit Graugusssohlen ausgerüstete Güterwagen.

Kritik an Schweizer Modell

Die Schweiz selbst ist diesen Interessen schon recht weit entgegengekommen. Darauf wies Philipp Müller, Vorstandsmitglied des VAP, hin. So sei der Trassenpreiserabatt für lärmsanierte Güterzüge zum 1.1.2013 deutlich erhöht und differenziert worden. Allerdings enthalte das Schweizer Modell einen entscheidenden Fehler: Der Lärmbonus werde den Eisenbahnen gutgeschrieben. Müller: „Die erhöhten Betriebskosten für die lärmsanierten Wagen fallen aber beim

Wagenhalter an und sollten deshalb auch von diesem beansprucht werden können.“

Doch das ist noch nicht alles. Einige Bahnen verweigerten sogar die Auskunft über die Fahrleistungen der Güterwagen und beanspruchten den Lärmbonus für sich selbst, kritisierte Müller. Andere belasteten die Weiterleitung des Bonus an den Wagenhalter mit Gebühren. Müller: „So verfehlt der Bonus die gewünschte Anreizwirkung.“

Prof. Markus Hecht von der Technischen Universität Berlin wies schließlich darauf hin, dass für Schienen und Schwellen bisher jegliche Lärmgrenzwerte fehlen. Warten auf die EU helfe da nicht, da Gleislärm kein Interoperabilitätsproblem sei, Radsatzlärm hingegen schon. Die EU

verlange deshalb, dass die Mitgliedstaaten beim Gleislärm selbst aktiv würden. Lohnen würde sich das, unterstrich Hecht: „Etwa 70 Prozent des Lärms im Bahnverkehr kommen von Schiene und Schwelle.“ (kl)

ANZEIGE

FERNOST

SPEZIALRATEN FÜR
CONTAINERTRANSPORTE

InterRail
Logistics GmbH

Tel. +49 (0) 69 - 94 13 71 - 0
www.interrail-logistics.de

leistungsfähiger Partner
25 Jahren!

urg | Berlin
äische Landverkehre
inerverkehre

Bahnen bangen um Stromrabatt

Mehr als halbe Milliarde Belastung durch Umlage zur Förderung erneuerbarer Energien

Von Timon Heinrici

Für Fahrstrom müssen Eisenbahnen in Deutschland von Januar an mehr bezahlen. Die Umlage nach dem Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien (EEG) steigt für Kunden mit mehr als 10 GWh Strombezug (Härtefallkunden) 2014 von 0,17 auf 0,67 Cent/kWh. In dieser Steigerung enthalten sind die 18 Prozent Erhöhung der EEG-Umlage auf 6,24 Cent/kWh sowie ihre Ausweitung auf die Menge eigenerzeugten Bahnstroms. Diese macht etwa 70 Prozent aus. Bisher sind nur die 30 Prozent EEG-umlagepflichtig, die DB Energie aus dem öffentlichen Netz zieht.

Während der laufenden Koalitionsverhandlungen beraten CDU/CSU und SPD jedoch darüber, wie die Belastung des privaten Endverbrauchers durch die Subventionszahlungen an die Lieferanten erneuerbarer Energien gesenkt werden kann. Dabei ist nicht ausgeschlossen, die Schienenbahnen noch stärker zur Kasse zu bitten. Zur Debatte steht, die Besondere Ausgleichsregelung (Härtefallregelung) zu kippen. Eisenbahnen zahlen (oberhalb der Grenze von 10 GWh) auf 90 Prozent des bezogenen Stroms den reduzierten Satz von 0,05 Cent/kWh und auf 10 Prozent den vollen EEG-Satz von 6,24 Cent/kWh.

Strompreis steigt um 50 Prozent

Würden diese Pläne so umgesetzt, stiege der Preis für die Kilowattstunde um 50 Prozent. Nach einer Berechnung der DB würde der gesamte Schienenverkehr in Deutschland jährlich mit rund 550 Mio. EUR zusätzlich belastet, wenn nur die volle Umlage des Jahres 2013 angesetzt würde. Auf die DB entfallen hiervon 450 Mio. EUR. Mit der Anhebung der Umlage für 2014 fällt die Belastung noch einmal um 18 Prozent höher aus.

Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen, meint dazu: „Die Margen im Schienengüterverkehr liegen signifikant unter den oben ausgeführten Produktionskostensteigerungen. Eine kurzfristige Realisierung von Einsparungen in dieser Größenordnung ist völlig unrealistisch. Im Gegenteil ist zu erwarten, dass auch



80 Prozent der Verkehrsleistung auf der Schiene werden unter dem Fahrdraht erbracht.

Mehrbelastung

Bahnen zahlen heute für 10 Prozent des Fahrstroms die EEG-Umlage von 5,277 Cent; für 90 Prozent 0,05 Cent. Voraussetzung: Verbrauch von 40 GWh/Jahr (Härtefall). 2014: Umlage steigt auf 6,24 Cent (plus 18 Prozent), Härtefall ab 10 GWh. Problem: Umlage ist dann auch auf DB-eigenerzeugten Strom zu zahlen - das betrifft 70 Prozent der Fahrstroms.

andere Produktionsfaktoren teurer werden (zum Beispiel Trasse, Personal). Sollten die Maßnahmen umgesetzt werden, werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen massive wirtschaftliche Probleme bekommen und es wird deutliche Verlagerungen auf andere Verkehrsträger geben.“

Die Kosten für Bahnstrom machen im Schienenverkehr 10 bis 45 Prozent der Gesamtkosten aus. Im Güterverkehr rechnen Eisenbahnen derzeit grob mit 2,50 bis 2,80 EUR Energiekosten pro Kilometer. Bei Entfall der

Härtefallregelung würden die Kosten dann also bei 3,25 EUR/km liegen. Die Werte schwanken aber je nach Fahrweise, Streckenprofil, Lok, Zuggewicht, Wetter und Wagengattung erheblich.

Auch außerhalb der Eisenbahnbranche regt sich der Widerstand gegen die drohende Mehrbelastung der Schienenbahnen durch die Umlage zur Förderung erneuerbarer Energien. Die Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV) warnt mit einer Beispielsrechnung vor der Mehrbelastung. Wenn die Bahnen voll in die Umlage einbezogen werden, entlaste dies den privaten Verbraucher um 0,17 Cent pro Kilowattstunde. Ein Drei-Personen-Haushalt würde 2014 im Jahr 5,10 EUR sparen. Demgegenüber stiegen aber die Mehrkosten desselben Haushalts für den öffentlichen Verkehr in Berlin um 34 EUR, in Köln und München um 38 EUR und in Frankfurt am Main um 41 EUR. VZBV-Verkehrsexperte Holger Krawinkel: „Als Stromkunden sparen Privathaushalte wenig, als Fahrgäste werden sie doppelt und dreifach zur Kasse gebeten.“

Widerstand bei den Ländern

Die Verkehrsminister und -senatoren der Bundesländer sprachen sich auf ihrer Herbstkonferenz am 7. November in Suhl vehement dagegen aus, die jetzige Befreiung des elektrischen Schienenverkehrs von der EEG-Umlage zu verändern. Eine Änderung würde über höhere Beförderungspreise zu einer Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße führen und damit die CO₂-Ziele der Bundesregierung konterkarieren. Sie machten vorsorglich deutlich, dass sie einen Ausgleich vom Bund erwarteten, sollten die Bahnen den Ländern höhere Preise in Rechnung stellen.

Die Schienenbahnen, also inklusive U- und Straßenbahnen, sind allerdings nur eine von mehreren Branchen, die von der EEG-Umlage-Befreiung profitieren. Größte Nutznießer sind die Chemie-, Papier- und Metallindustrie. Nach einer Aufstellung des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) entfallen 5,1 Prozent der von der Umlage befreiten Strommenge auf die Schienenbahnen. Die drei Industriebranchen vereinigen allein 51 Prozent der begünstigten Strommenge auf sich.

NACHRICHTEN

Neue Umfrage für Rail Freight Index startet

EISENBAHNEN Wie ist die aktuelle Situation im Schienengüterverkehr? Das wollen das Beratungsunternehmen HWH, Karlsruhe, und die DVZ-Schwesterpublikation Rail Business herausfinden und haben deshalb eine Umfrage gestartet. Ziel ist es, den Bahnen, Speditionen und Verladern in Form des „Rail Freight Index (RFI)“ Informationen über die Entwicklung des Marktes zu liefern. Teilnehmerinnen und Teilnehmer können ihre Einschätzung durch einen Fragebogen im Internet abgeben. Die Ergebnisse werden ihnen im Dezember kostenlos übermittelt. Bis 29.11.2013 steht der Fragebogen bereit. (ici/kl)

www.railbusiness.de/rfi

ANZEIGE

RETECO

Logistik mit Logik

CARGOBASE® Logistik-Software:

- TMS
- WebPortal
- CRM
- View
- Finanz



www.reteco.de

Post Nord steigert Ergebnis deutlich

SKANDINAVIEN Der dänisch-schwedische Postkonzern Post Nord hat in den ersten drei Quartalen des Geschäftsjahres 2013 das operative Ergebnis um 62 Prozent auf 496 Mio. SEK (56,4 Mio. EUR) verbessert - bei einem Umsatz von 3,2 Mrd. EUR (plus 1,6 Prozent). Das bessere Ergebnis führt Konzernchef Håkan Ericsson im Zwischenbericht auf Zuwächse aufgrund erworbener Aktivitäten, niedrigere Umstrukturierungskosten und betriebliche Anpassungen an das langfristig abnehmende Briefvolumen zurück. Stark habe sich das Geschäft mit Waren aus dem Online-Handel entwickelt. Um 11 Prozent ist die von Post Nord beförderte Zahl von Paketen im B2C-Geschäft gestiegen. (jpn)

ANZEIGE

4. Dezember in Hamburg

Zweite Deutsche

Nachhaltigkeitskonferenz Logistik

Jetzt reden wir mal Klartext:

Wo steht die Nachhaltigkeit in der Logistik?

Grüne Logistik - kaum ein Begriff wird in der Branche heute so häufig benutzt wie dieser. Logistiker, Transporteure und Verladere zeigen sich gewillt, einen Beitrag für das Erreichen einer Nachhaltigen Entwicklung zu leisten und binden dieses Engagement geschickt in ihre Marketingaktivitäten ein. Doch wie viel Verantwortungsbewusstsein steckt tatsächlich hinter dem Handeln für den guten Zweck? Oder ist es nur Mittel, um Kosten zu sparen und das Image aufzubessern? Welche globalen Szenarien werden die Logistik zum Handeln zwingen?

Antworten auf diese und weitere Fragen erhalten Sie am 4. Dezember 2013 in Hamburg.