

Protokoll des Förderertreffens am 03.05.2007 von 16.00-18.00 Uhr in Berlin



Die Förderer wurden vertreten durch:

Johannes Kruszynski (**AKN** Eisenbahn AG)
Dr. Dieter Klumpp (**Alstom** LHB GmbH);
Prof. Volker Riegger (**Ansaldo** Signal N.V.);
Eberhard Hunger (**Balfour Beatty** Rail GmbH);
Dr. Klaus Baur und Peter Witt (beide **Bombardier** Transportation GmbH, Peter Witt Sitzungsleitung);
Thomas Altmann, Jürgen Illing, Dr. Hartmut Mehdorn, Dr. Markus Ksoll, Dr. Otto Wiesheu (alle **Deutsche Bahn** AG);
Sebastian Belz (**Econex** Verkehrsconsult GmbH)
Heidemarie Mähler (**Erfurter Bahn** GmbH)
Matthias Gandt (**FEW** Blankenburg GmbH)
Christian Forster (**HSH** Nordbank AG)
Martin Heiland (**IPG** Infrastruktur- und Projektentwicklungs GmbH);
Joost Groen (**NedBahnen** Deutschland GmbH)
Thomas Engelen (**On Rail** GmbH);
Rainer Kersten (**sersa** GmbH);
Prof. Dr. Lothar Fendrich (**Spitzke** AG);
Stefan Orlinski (**Thales** Rail Signalling Solution GmbH)
Peter Sokolowsky (**TSTG** Schienen Technik GmbH)
Karl Weißenborn (**Union Deutscher Bahnhofsbetriebe**);

Externe Gäste: Dr. Johannes **Ludewig** (CER-Exekutivdirektor, Vortrag), Armin **Keppel** (EBA-Präsident)

Weitere Teilnehmer: Dr. Gunther **Ellwanger** (Mitglied des Freundeskreises der ApS), Norbert **Hansen**, Karl-Peter **Naumann** (ApS-Vorstand), Dirk Flege, Dr. Andreas Geißler, Maren Herbst, Frauke Jürgens, Matthias Pippert, Nicole Reinsch (alle **ApS-Geschäftsstelle**).

Top	Ergebnis	Erledigung
1	Begrüßung Der Sprecher des Förderkreises, Peter Witt, begrüßt die anwesenden Fördermitglieder und den Gastredner Dr. Ludewig von der CER.	
2	Umweltbezogene Risikobewertung von Schienenfahrzeugen Projektleiter Matthias Pippert stellt das vom Bundesumweltministerium geförderte Allianz pro Schiene-Projekt vor (PowerPoint-Vortrag siehe <u>Anlage 1</u>).	
3	Externe Kosten des Verkehrs Andreas Geißler, Referent für Verkehrspolitik bei der Allianz pro Schiene, stellt die wichtigsten Ergebnisse der von der Allianz pro Schiene in Auftrag gegebenen INFRAS-Studie zu den Externen Kosten des Verkehrs vor (PowerPoint-Vortrag siehe <u>Anlage 2</u>).	
4	Gigaliner/Monster-Trucks Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege gibt eine Einschätzung zur aktuellen politischen Diskussion über Riesen-Lkw und stellt die Allianz pro Schiene-Aktivitäten vor (PowerPoint-Vortrag siehe <u>Anlage 3</u>).	

**Protokoll des Förderertreffens
am 03.05.2007 von 16.00-18.00 Uhr in Berlin**



Top	Ergebnis	Erledigung
5	Vortrag Dr. Johannes Ludewig (CER): EU-Eisenbahnpolitik Power-Point-Präsentation siehe <u>Anlage 4</u> .	
5	Diskussion mit Dr. Ludewig und den anderen Referenten Es gibt eine Vielzahl von Fragen aus den Reihen der Fördermitglieder an Dr. Ludewig und die Referenten aus der Allianz pro Schiene-Geschäftsstelle. Insgesamt werden die Inhalte der Vorträge zustimmend zur Kenntnis genommen.	
6	Verschiedenes Keine Punkte	
Berlin, den 06.05.2007 Peter Witt (Versammlungsleiter) Dirk Flege (Protokoll)		

Allianz pro Schiene-Projekt: Umweltbezogene Risikobewertung von Schienenfahrzeugen

Förderertreffen am 3. Mai 2007 in Berlin, Top 2
Vortrag Matthias Pippert, Projektleiter

Umweltschutz – ein Thema für die Eisenbahn!

Die Eisenbahn ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel (vgl. Vortrag Andreas Geißler), aber:

- Dieser Vorsprung muss durch weitere Innovationen erhalten und ausgebaut werden
- Bahnen tragen zur örtlichen Belastung bei (Lärm, Abgasschadstoffe)
- Jede CO₂-Minderung ist für den Klimaschutz notwendig
- Politik und Öffentlichkeit beginnen, auch die Eisenbahn umweltpolitisch in die Pflicht zu nehmen



Die betriebswirtschaftlichen Chancen und Risiken für die Bahnen hängen zunehmend auch von den umweltrelevanten Merkmalen der eingesetzten Fahrzeuge ab!

Finanzierungsrisiken beim Rollmaterial

Verwertung/Weiterverwendung von Schienenfahrzeugen:

- Einschränkung des Bestandsschutzes bei Neuregelungen?
- Zulassungsprobleme im Ausland, z.B. bei Weiterverkauf?
- Zulassungsprobleme bei Remotorisierung?
- Örtliche Einsatzverbote aufgrund von Lärminderungs- oder Luftreinhalteplänen?
- Umweltkriterien bei öffentl. Verkehrsaufträgen (z.B. SPNV)?
- Emissionsabhängige Trassenpreise?

Wichtig: Das Finanzierungs*risiko* kann nicht nur negativ, sondern auch positiv beeinflusst werden!

Projektziele

- Ausarbeitung eines Tools (Leitfaden) zur Bewertung der umweltrelevanten Merkmale von Schienenfahrzeugen
 - Analyse von Risiken und Best-practice
 - Praktisch nutzbar für Banken, Leasinggesellschaften, EVU...
- Vorteile für die Bahnbranche
 - Vermeiden ökonomischer Risiken
 - Beschleunigen der Innovationsprozesse
 - Erhalt und Ausbau des Umweltvorteils
 - Stärkung des politischen Rückhalts für die Schiene

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt: Matthias Pippert, Projektleiter

Allianz pro Schiene, Reinhardtstraße 18, D-10117 Berlin,

E-Mail: matthias.pippert@allianz-pro-schiene.de; Tel. +49 30 2462599-60; www.allianz-pro-schiene.de

Allianz pro Schiene-Studie: Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland 2005

Förderertreffen am 3. Mai 2007 in Berlin, Top 3
Vortrag Andreas Geißler, Referent Verkehrspolitik

Kostenwahrheit im Verkehr – Allianz pro Schiene

Schlüsselfrage für die Bahnen

Fehlende Kostenwahrheit setzt falsche Marktsignale:

- Straßen- und Luftverkehr profitieren von Subventionierung durch die Allgemeinheit
- Bahnen werden im Kampf um Marktanteile behindert

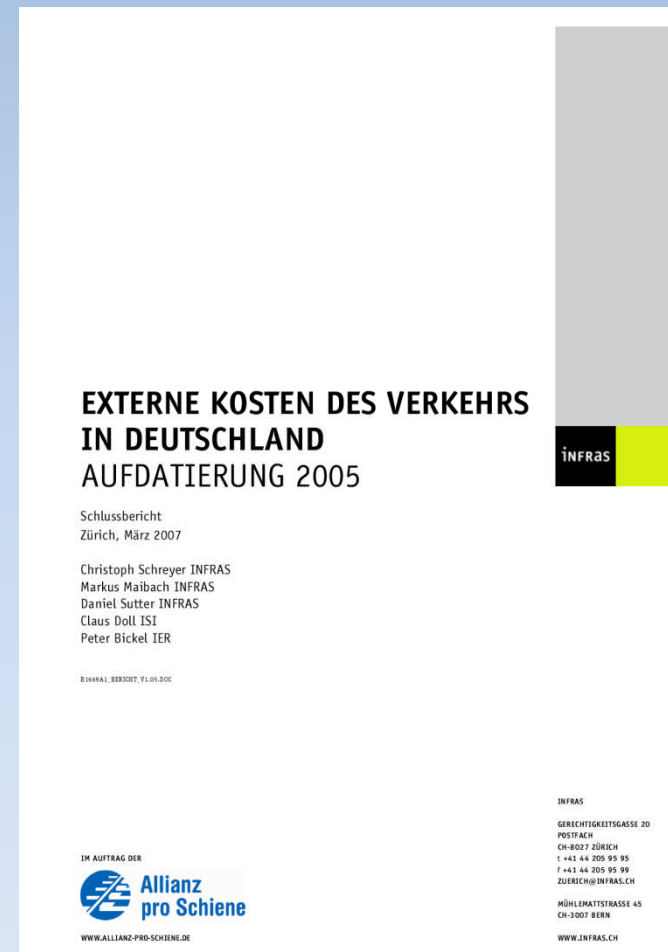
Politik hat das Thema auf die Tagesordnung gesetzt:

- EU will bis 2008 einheitliche Methodik vorlegen
- Weitere politische Schritte noch offen

Mit aktuellen und belastbaren Zahlen in die Offensive

Allianz pro Schiene-Studie:

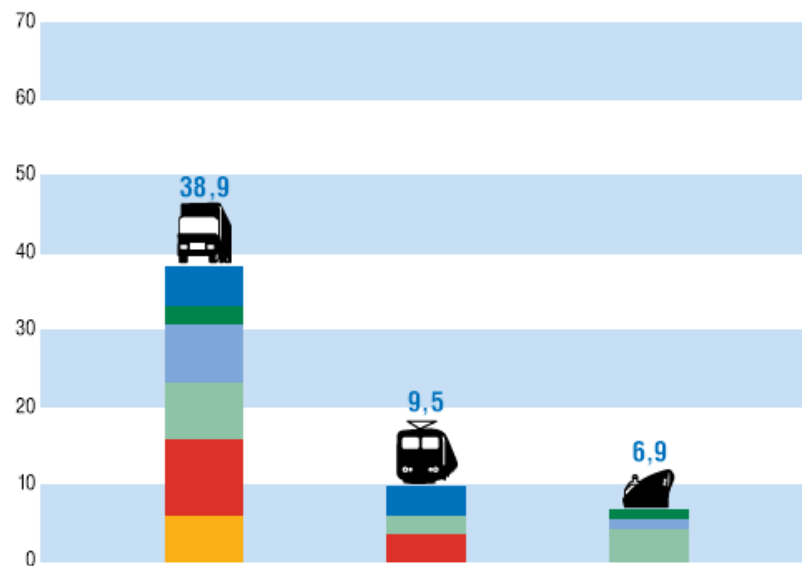
- Fokus: Deutschland
- Bezugsjahr 2005 (aktuellste verfügbare Daten)
- Orientierung an methodischen Empfehlungen des Umweltbundesamtes (aktuellster Stand der Wissenschaft)



Ergebnis: Bahn volkswirtschaftlich effizienter als Hauptkonkurrenten

Externe Kosten im Güterverkehr (in Euro pro 1.000 tkm)

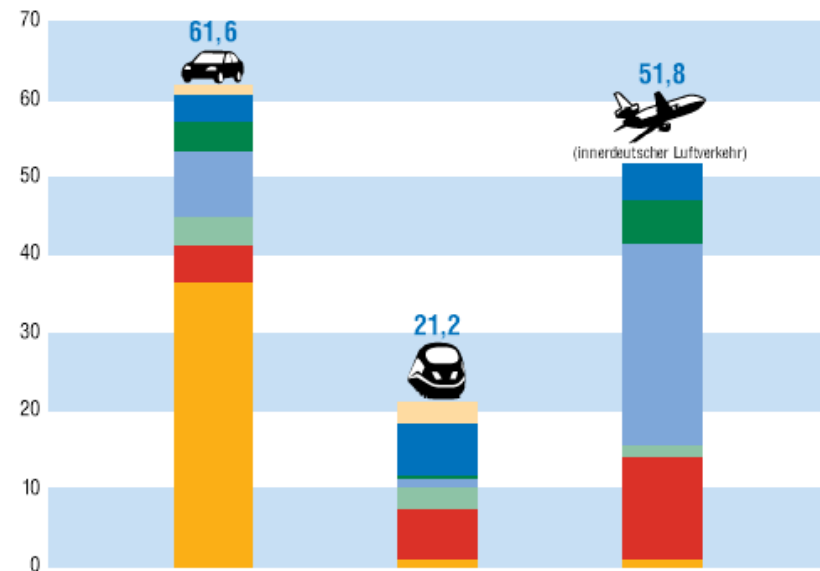
■ Zusatzkosten in städtischen Räumen
 ■ Vor- und nachgelagerte Prozesse
 ■ Natur und Landschaft
 ■ Klimakosten
 ■ Luftverschmutzung
 ■ Lärm
 ■ Unfälle



Quelle: Allianz pro Schiene/INFRAS

Externe Kosten im Personenverkehr (in Euro pro 1.000 tkm)

■ Zusatzkosten in städtischen Räumen
 ■ Vor- und nachgelagerte Prozesse
 ■ Natur und Landschaft
 ■ Klimakosten
 ■ Luftverschmutzung
 ■ Lärm
 ■ Unfälle



Quelle: Allianz pro Schiene/INFRAS

Weitere Studienergebnisse

- Schiene behauptet Vorsprung vor den Hauptkonkurrenten Straßen- und Luftverkehr
- Schiene hat noch Optimierungspotenzial im Bereich Lärm: Vorsprung vor den konkurrierenden Verkehrsträgern könnte sogar noch deutlich ausgebaut werden
- Schiene ist der Verkehrsträger mit den geringsten spezifischen CO₂-Emissionen

Ausblick

Die Allianz pro Schiene wird

- politischen Prozess auf EU-Ebene begleiten (Methodik Externe Kosten bis 2008)
- Schritte zu mehr Kostenwahrheit in Deutschland und der EU einfordern (Weiterentwicklung Lkw-Maut, Kerosinsteuer etc.)
- Aktuelle Klimadebatte und Externe Kosten des Verkehrs verknüpfen: Personen und Güter auf der Schiene sind praktizierter Klimaschutz

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt: Allianz pro Schiene, Reinhardtstraße 18, D-10117 Berlin, E-Mail: info@allianz-pro-schiene.de; www.allianz-pro-schiene.de

Keine Monstertrucks

www.gueter-auf-die-schiene.de

Förderertreffen
am 3. Mai 2007 in Berlin, Top 4
Vortrag Dirk Flege, Geschäftsführer

Riesen-Lkw

in der EU auf dem Vormarsch

Nationale Zulassung oder Tests

- Schweden
- Finnland
- Niederlande (Testphase)
- Deutschland (fünf Bundesländer)

Unterstützer in Deutschland

- BGA (www.bga.de)
- VDA (www.vda.de)
- BDI (www.bdi-online.de)
- DSLV (www.spediteure.de)
- VDP (www.vdp-online.de)
- FDP (www.fdp.de)

Keine Entwarnung nach der Länder-Verkehrsministerkonferenz



Beschluss:

- Keine neuen Pilotversuche
- Entscheidung im Herbst

Daehre: „...erklärte, man lehne den Einsatz von bis zu 60 Tonnen schweren Lastern (...) ab“ (Mitteldeutsche Zeitung vom 20.04.2007)

Tiefensee: „Ich habe aus der Diskussion den Eindruck gewonnen, dass die 60-Tonner nicht mehr im Mittelpunkt der Diskussion stehen“ (PM BMVBS 19.04.2007)

„Kompromiss“ (von Befürwortern angestrebt): 25,25 m lange Lkw unter Beibehaltung des bislang zulässigen 40 t-Gewichts

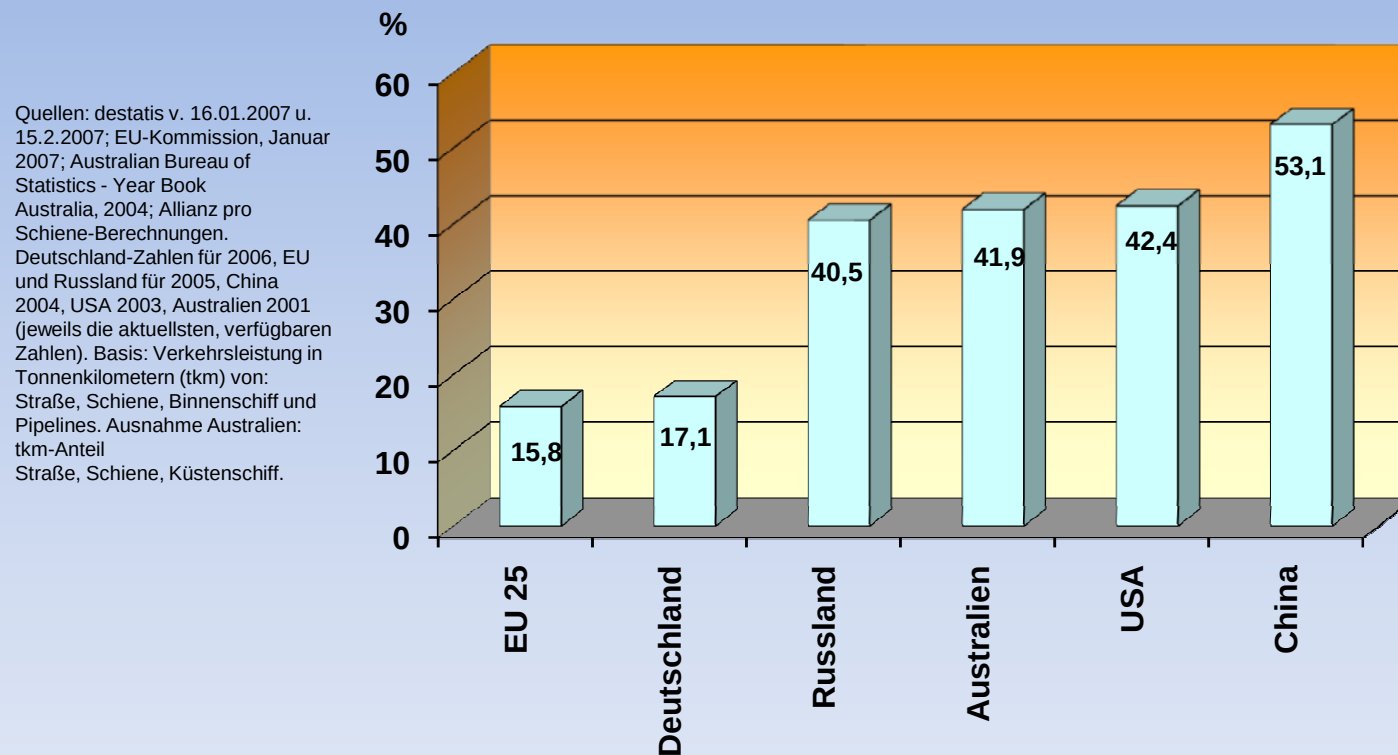
Auch überlange 40-Tonner sind Monstertrucks

„...wird [im Kombinierten Verkehr; D.F.] der kontinentale internationale Verkehr mit **volumenkritischen** Sendungen um mehr als die Hälfte zurückgehen. (...) ist die Rückverlagerung vom KV auf die innovativen Nutzfahrzeuge bei **gewichtskritischen** Fahrzeugen weit- aus geringer.“ (K+P-Studie, S. 40f.)



Wachstum der Schiene nicht durch falsche Ordnungspolitik bremsen

Marktanteil Schienengüterverkehr



Dirk Flege, Geschäftsführer

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt: Allianz pro Schiene, Reinhardtstraße 18, D-10117 Berlin, E-Mail: info@allianz-pro-schiene.de; www.allianz-pro-schiene.de

CER und die Top-Themen auf der verkehrspolitischen Agenda in Brüssel

Dr. Johannes Ludewig
Exekutivdirektor, CER

Treffen der Fördermitglieder der
Allianz pro Schiene
3. Mai 2007, Berlin



**Allianz
pro Schiene**



CER

The Voice of European Railways

**Update of latest
EU developments**

**CER – representing the European
railway community**

**latest developments on EU priority
issues for rail policy**



CER

The Voice of European Railways

CER - representing the European railway community

- 63 railways and infrastructure companies
- from entire European area (including also Switzerland, Norway, EU accession states, and aspirant EU members)
- associated with railways beyond Europe (Georgian railways)



Private / State owned • Integrated / Separated • Freight and/or Passenger • East / West • National / Across borders • EU / EU neighbours / EFTA



CER

The Voice of European Railways

**Update of latest
EU developments**

**CER – representing the European
railway community**

**latest developments on EU priority
issues for rail policy – market liberalisation**



CER

The Voice of European Railways

Market opening / competition in the European railway market - legislation

EU legislation

➤ Directive 91/440 – 1991

→ separation of accounts for infrastructure and operations

➤ First Railway Package – 2001 (10 years after 91/440!)

→ infrastructure access; infrastructure charges

➤ Second Railway Package – 2004

→ Opening rail freight market as of 1.1.2007; establishing of European Railway Agency (ERA)

➤ Third Railway Package – still open

→ Not yet finalised; in particular market opening rail passenger services/public service contracts



Market opening / competition in the European railway market – access to the infrastructure

Open access to the rail infrastructure

1993 International combined transport
International grouping (no practical impact)

↓ 10
years
gap!

1994+1999: Railway reform in Germany

1994-97: Railway Reform in the UK / 1988+1996: Schweden

2003 International freight services on “Trans-European rail freight network” (TERFN)

01.01.2007 all freight services – international and domestic

2010? international and national passenger services with cabotage (under discussion)

?

Revision of Public service obligations (under discussion)



3rd railway package

Towards the end of the procedure

State of the art

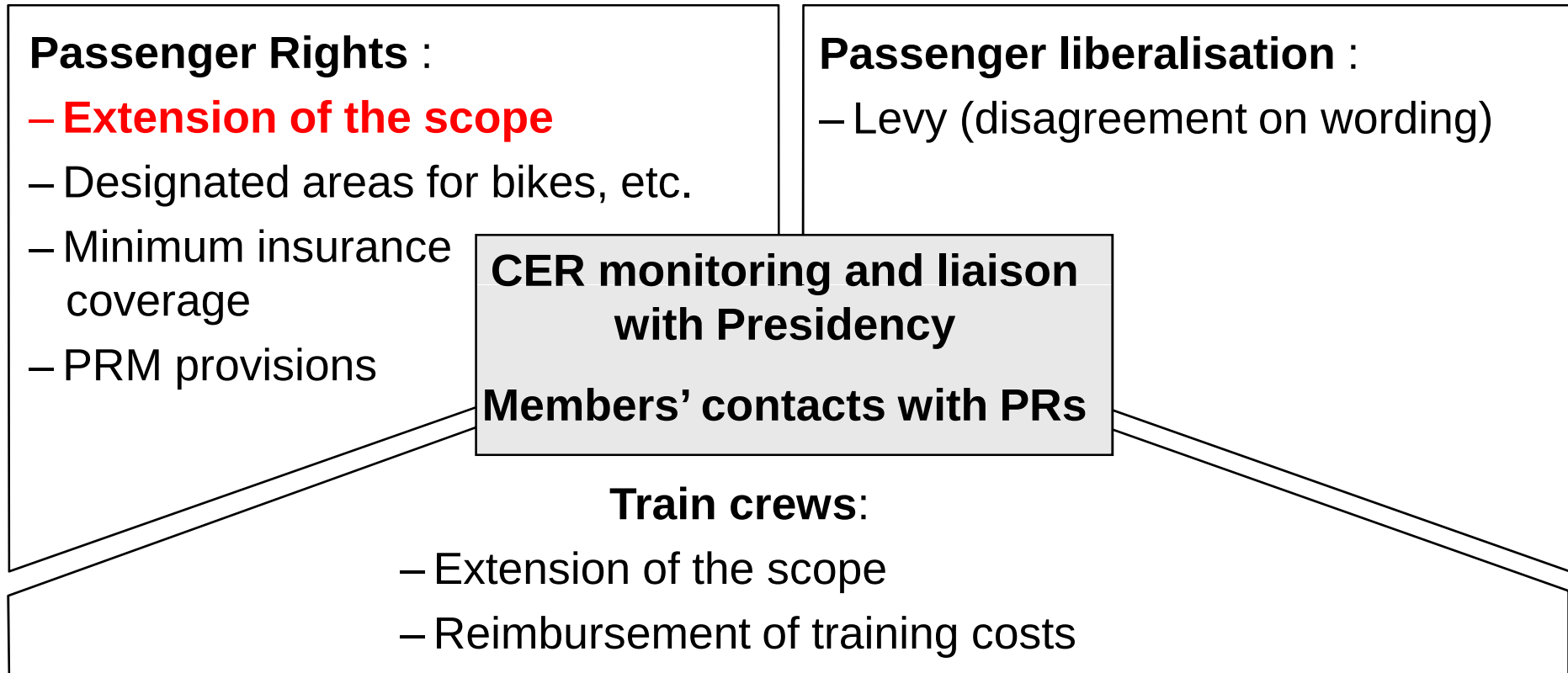
- **EP 2nd reading completed on 18 January 2007**
- **Conciliation necessary for all 3 texts**
 - **Ongoing informal discussions EP-Council (& EC)**
 - **Official start of conciliation: 8 May 2007**
 - **Next meeting of the Council of Transport Ministers:
7-8 June 2007**

**expected adoption of 3rd railway package:
summer 2007**



3rd railway package – Expected conciliation

Main issues for discussion



**Update of latest
EU developments**

**CER – representing the European
railway community**

**latest developments on EU priority
issues for rail policy – **passenger****



CER

The Voice of European Railways

Rail is an essential part of the public transport system

Annual financial volume: ca 17 bln €

Public authorities need to make the right public service choices



Necessary pre-requisites:

- Public authorities to determine the service and pricing levels coordinated between the different public transport modes
- CER is ready for competition for the market
- Proper and effective financing!
- Legal framework: clear and simple!

Public service regulation

Expectations on a revised 1191/69

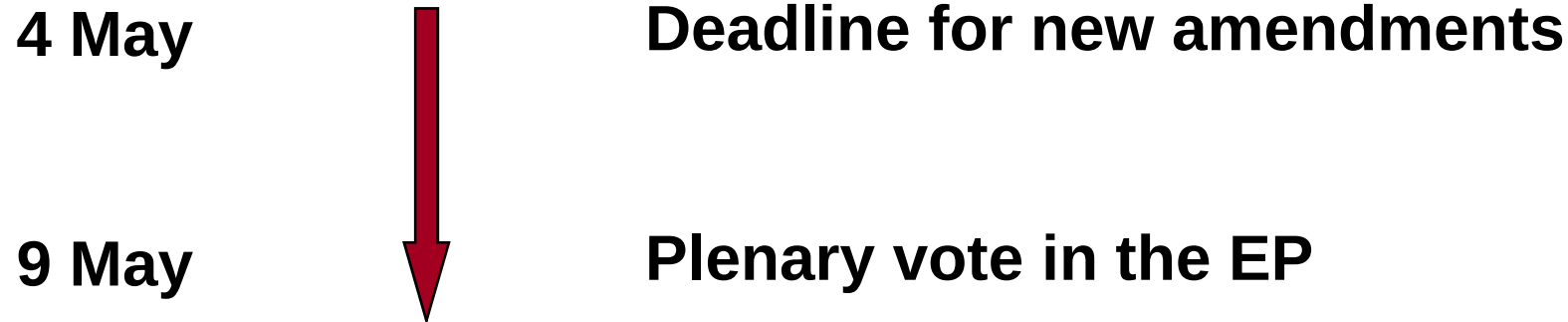
Advantages

- streamlining of the conditions under which public service transport can be provided
- Enhance legal certainty
 - simpler regulation
 - compulsory contracts
 - straight forward compensation conditions
- reasonable transition period

Public service regulation

Where do we stand in the process?

Calendar of next steps



Trilogue discussions between the Council, European Parliament and European Commission are ongoing to attempt to avoid official conciliation

9 May vote by the European Parliament might become acceptable to Council



Public service regulation

State of the Trilogue discussions

Expected results of the compromise discussions:

- Council is sticking to its common position
- Compromise agreements relate to issues of detail

CER concerns:

- Remaining **undercompensation problem**
- no financial security through **minimum contract duration**

??? What will the European Parliament do ???

**Update of latest
EU developments**

**CER – representing the European
railway community**

**latest developments on EU priority
issues for rail policy – Freight**



CER

The Voice of European Railways

Freight Logistics

Gigaliners

- **Study** commissioned by **UIRR** in 2006
→ combined transport would decrease with 55%
- 2 **studies** commissioned by **German ministry** → in Germany around 7 billion tkm would shift from rail to road/modal split in Germany would go back to level end 1990s
- **CER/UIP/UIRR/UNIFE letter** to Barrot (21 March)
- EC plans to launch a study before Summer 2007 → results expected after five months
- Will be part of **EC Logistics Action Plan** (October 2007)



Efficient use of rail infrastructure is needed: A rail network adapted to the needs of rail freight

Solution: a Primary European Rail Freight Network



Current problems:

- **Shared network** → optimised for passenger services
- **Increasing congestion** → cause of most rail freight quality problems

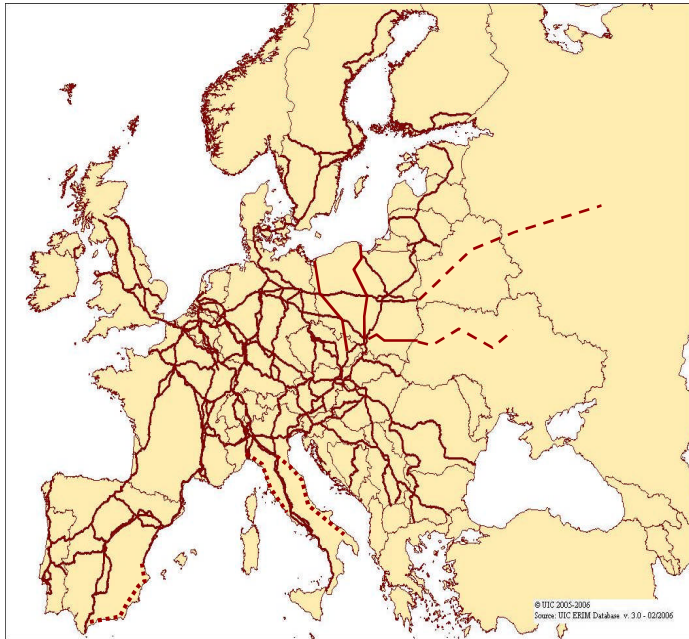
Objectives:

- Relieve rail bottlenecks and give **more capacity** to rail freight
- Increase rail **freight productivity** by adjusting key parameters (train length, axle load, loading gauge, speed, train weight...)
- **Optimise connections** with logistics centres, ports, etc.

A Primary European Rail Freight Network: the railways' contribution

2 pre-requisites:

Invest in most congested areas first



Adapt existing infrastructure parameters to optimise productivity on major freight corridors

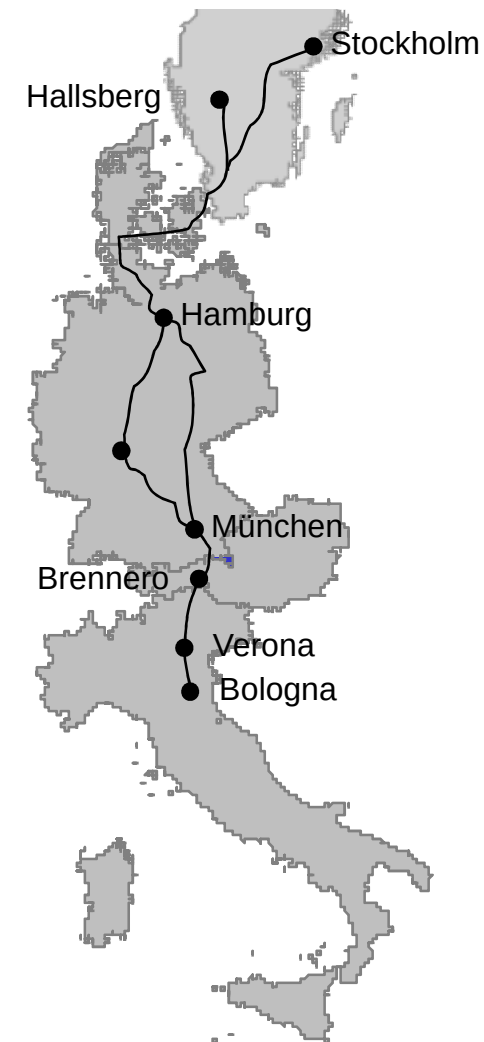
What infrastructure parameters?

Analysis shows:

- ✓ Train length? Definitely YES!
 - ✓ Loading gauge? In some places!
 - ✓ Axle load?
 - ✓ Maximum speed?
- } still under investigation



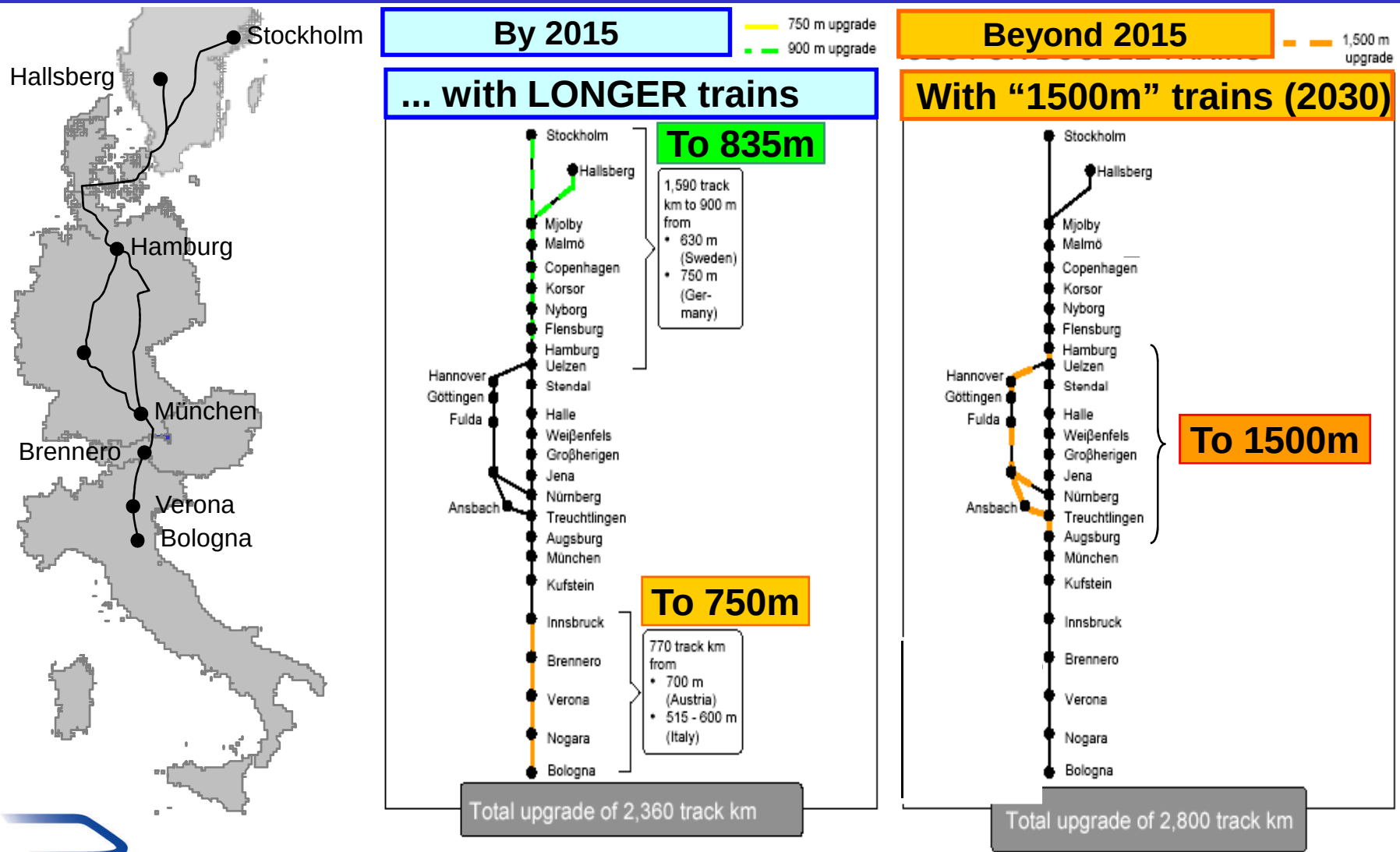
The CER studies: Boost productivity and decongest the corridors “Benelux – Italy” AND “Sweden – Italy”



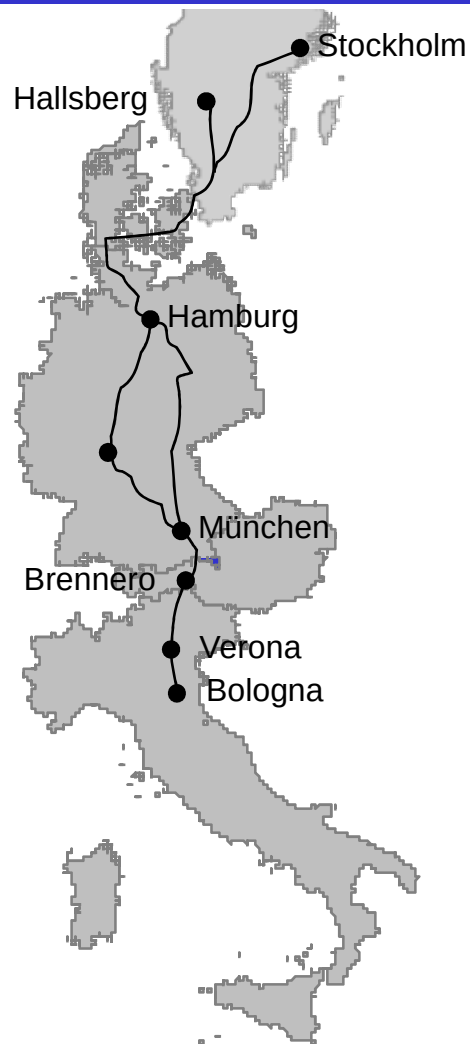
CER

The Voice of European Railways

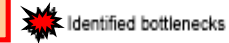
CER study: Boost productivity on the “Stockholm – Bologna Corridor”



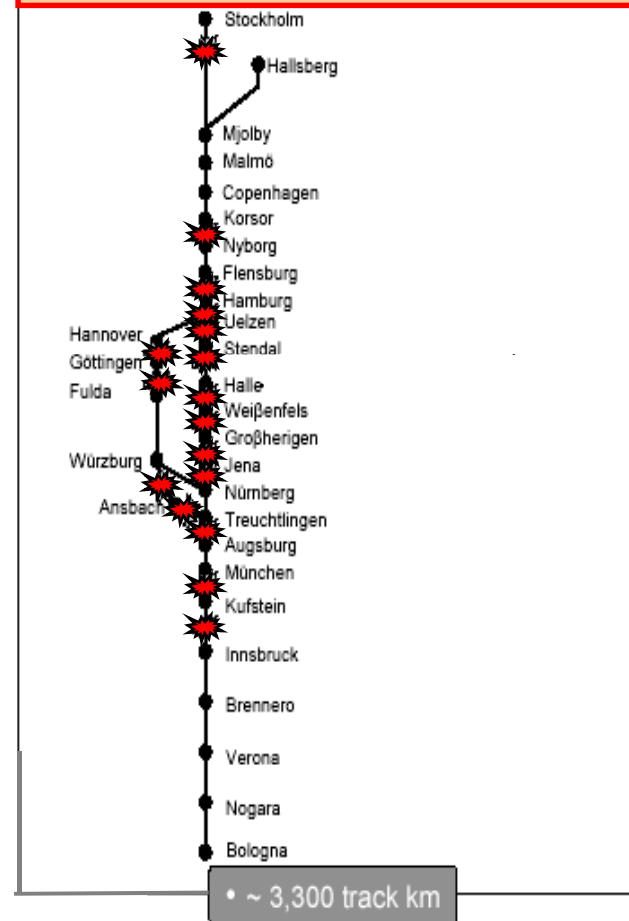
CER study: Decongest the “Stockholm – Bologna Corridor”



DECONGEST...



... relieve BOTTLENECKS



CER

The Voice of European Railways

Investments needed (on top of already planned ones) and benefits derived on the Corridor “Sweden-Italy”...



(Estimate)

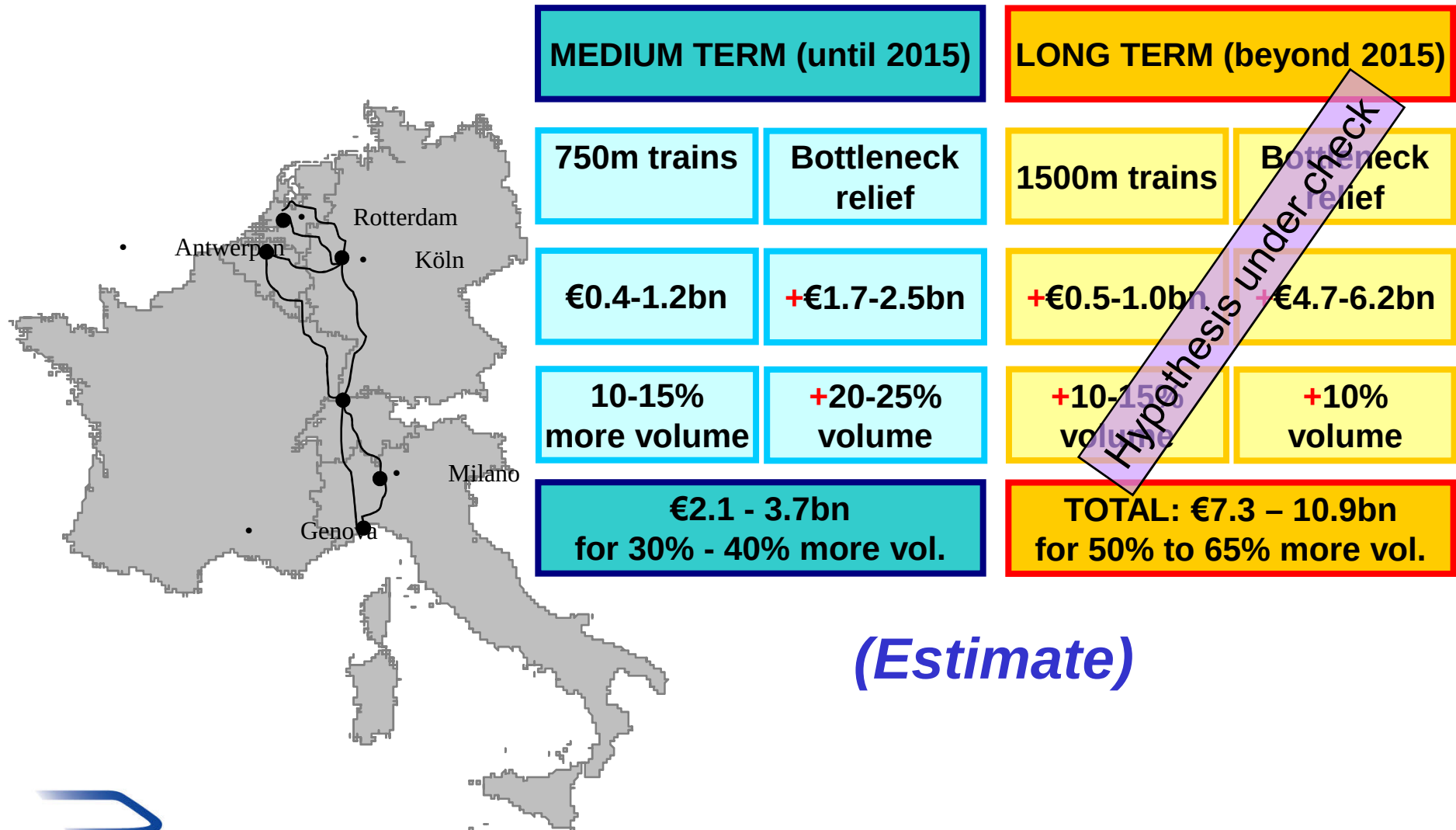
MEDIUM TERM (until 2015)		LONG TERM (beyond 2015)	
750m trains (835m trains)	Bottleneck relief	1500m trains	Bottleneck relief
€0.3-0.6 bn	+€0.5-0.6bn	+€0.4-0.8 bn	+€4.5-6.1bn
10-15% more volume	+20-25% volume	+10-15% volume	+10% volume
€0.8 - 1.2bn for 30% - 40% more vol.		TOTAL: €5.7 – 8.1bn for 50% to 65% more vol.	



CER

The Voice of European Railways

Investments needed (on top of already planned ones) and benefits derived on the Corridor “Benelux-Italy” ...



(Estimate)

**Update of latest
EU developments**

**CER – representing the European
railway community**

**latest developments on EU priority
issues for rail policy – Infrastructure**



CER

The Voice of European Railways

Fair competition between the different transport modes – pricing mechanisms still distorted

„Getting the prices right!“*



What is needed?

- harmonised principles for infrastructure charging based on **user/polluter pays** → take up „Eurovignette“ discussion

EU Council: „Ensure that prices reflect the real costs to society of consumption and production activities and that **polluters pay for the damage they cause** to human health and the environment.“*

*Renewed EU Sustainable Development Strategy, EU Council, June 2006

- harmonised energy taxation
- harmonised working conditions

Commission study on external costs

The main deliverables of the Commission study are

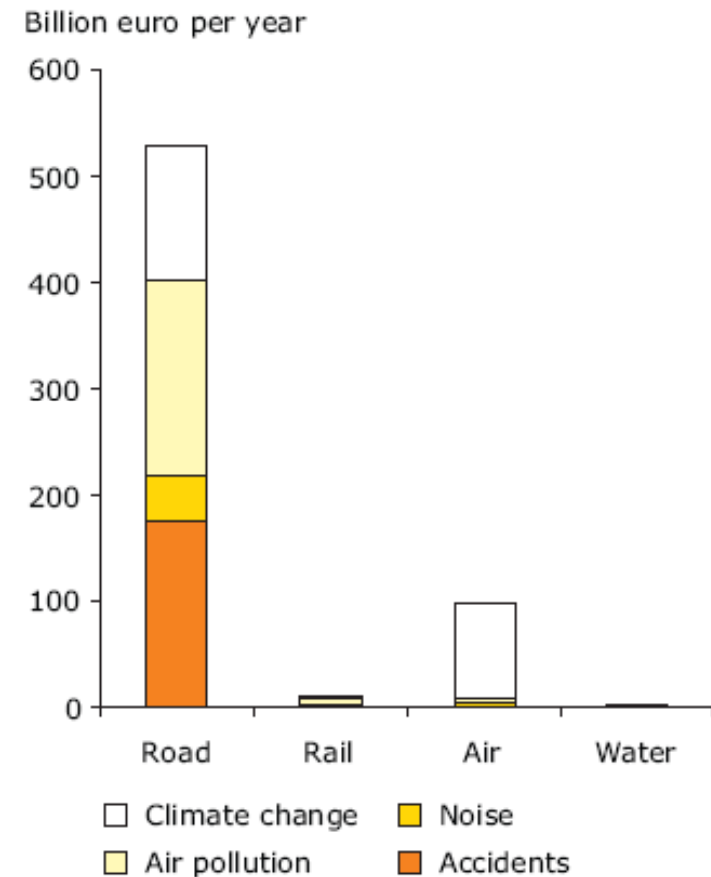
- **External cost estimates** (analyse previous studies, reduce the “bandwidth“ of these previous results)
- **Policy instruments** for internalising externals costs (tolls, taxes, etc)
- **Impact analysis** (several scenarios of using the instruments; impact on economy, modal split, etc)
- **Road infrastructure costs and taxes** (only for road, not for the other modes)

Start: ongoing Finish: autumn 2007



IWW/Infras identified a total of 650 bln € in external costs of transport for the year 2000

Total external costs of transport EU 15 + Norway and Switzerland in 2000



Source: INFRAS/IWW (2004).



CER

The Voice of European Railways

Subsidies for transport modes in Europe

Overview of total annual subsidies found by incidence and mode (EUR billion, 2005)

	Infrastructure subsidies (only EU-15)	Other budget transfers	Fuel-tax exemptions	VAT exemptions	Total
Road	110	7	0	9	125
Rail	37	33	0–1	3	73
Air	0	1	8–16	18	27–35
Water	10	1	3–19	0	14–30
Multiple modes		30			30
Total	156	73	11–36	29	269–293

Note: Numbers may not add up to totals shown, due to rounding. Infrastructure subsidies equal the infrastructure costs minus infrastructure charges. For fuel-tax exemptions, low and high estimates are provided (based on minimum excise rate for diesel fuel and average CO₂ price in the European Emission Trading System in 2006); for road transport the tax rate for fuels exceeds the rates selected as references to calculate subsidies. This table is based on incomplete data. Therefore the total value of European transport subsidies remains unknown. In general data cover EU-25 (subject to data availability) except for infrastructure subsidies (only EU-15). However data availability in EU-15 is generally better than in the new Member States.

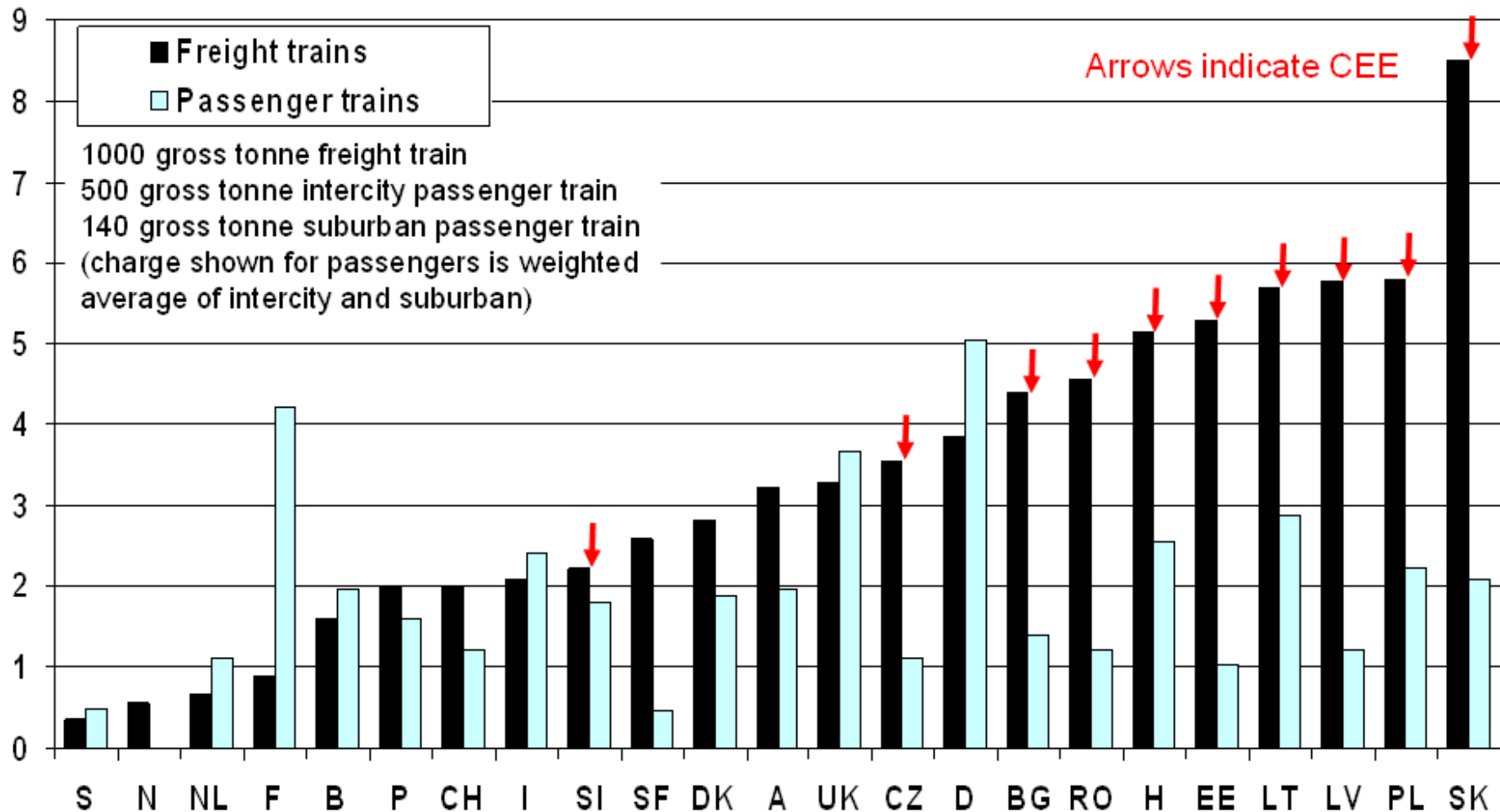
Source: EEA Technical report No. 3/2007



CER

The Voice of European Railways

High track access charges for freight



Source: ECMT, 2006



CER

The Voice of European Railways

Commission study on track access charges

Objectives and timing of the study

- Develop a best practice guide to set and verify compliance of rail infrastructure charges with the rules of Directive 2001/14

The study:

- could lead to a review of the Directive 2001/14, or guidelines on the subject
- focuses on the structure of the charges, not the level

Start: ongoing – Finish: March 2008



Infrastructure – tackling the funding problem

Mid-term review of the European Commission's 2001 White Paper has correctly identified the problem:



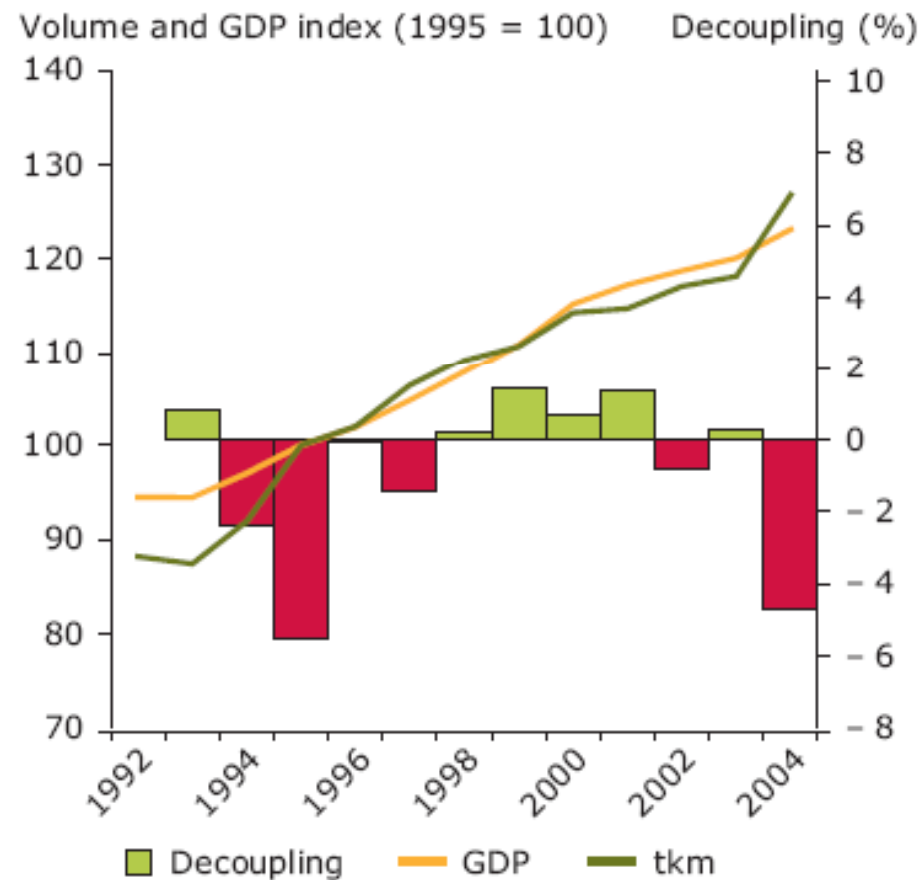
*“...the level of investment in transport infrastructure has fallen in all Member States and now amounts to **less than 1% of GDP.**”*

But the economic development of Europe needs new solutions to solve the infrastructure funding problem!



Freight transport volumes grow along with GDP

Freight transport volumes and GDP index (1995 = 100) Decoupling (%)



Source: Eurostat, see also metadata section.

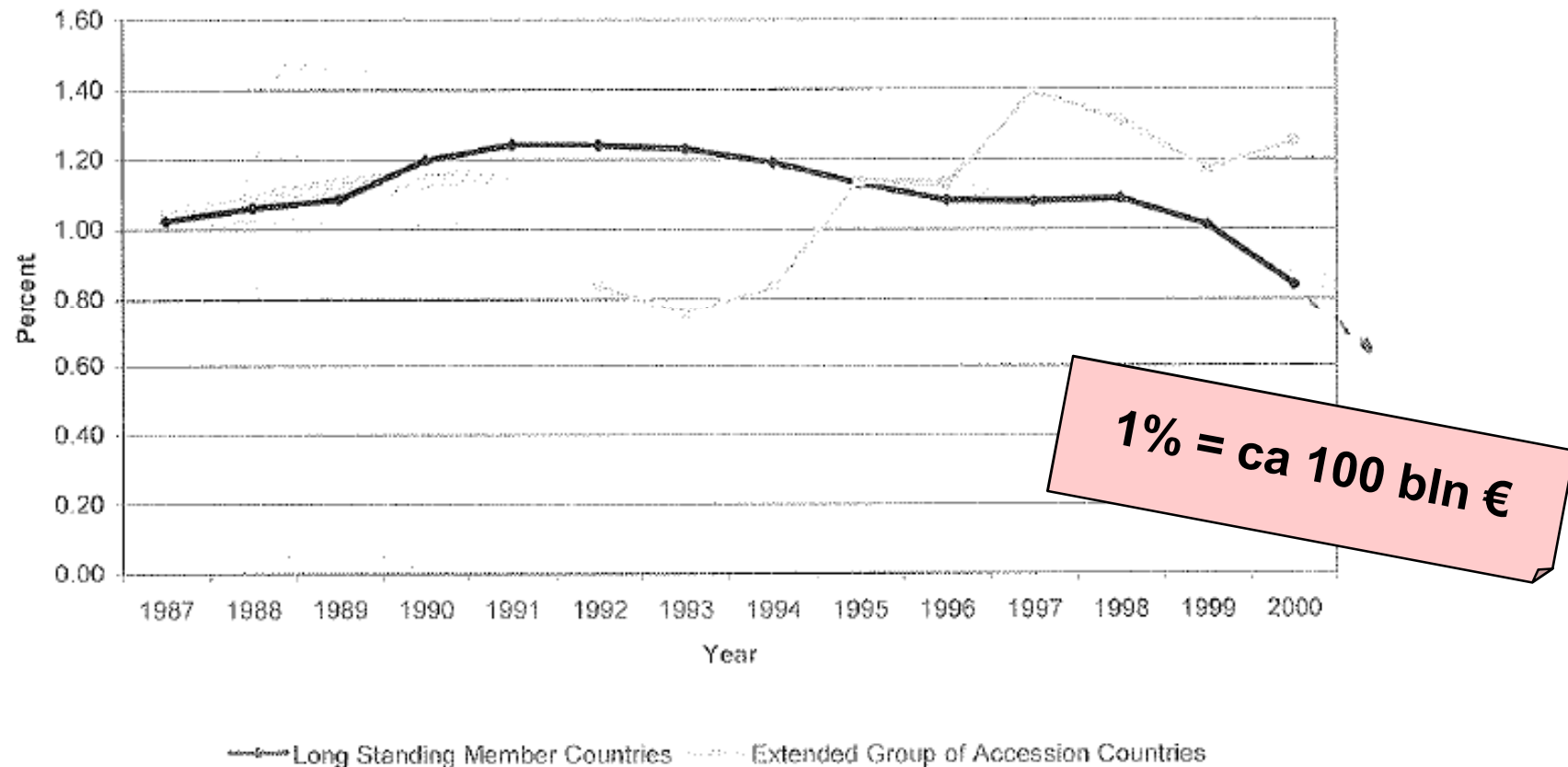


CER

The Voice of European Railways

The average transport infrastructure investment share in GDP had gone down to ca 0.8 per cent

Average Transport Investment as Share of GDP 1987-2000



**Update of latest
EU developments**

**CER – representing the European
railway community**

**latest developments on EU priority
issues for rail policy – environment**



CER

The Voice of European Railways

Negative effects of climate change will soon become irreversible – incentives for cleaner modes needed

**Support clean
rail transport**



The facts

- Railway sector plays a key role in reducing CO2 emissions and is steadily improving energy efficiency
- We need a balanced mix of instruments supporting environmentally friendly transport modes



**Urgent need to design an integrated EU
transport, environmental and energy policy!**

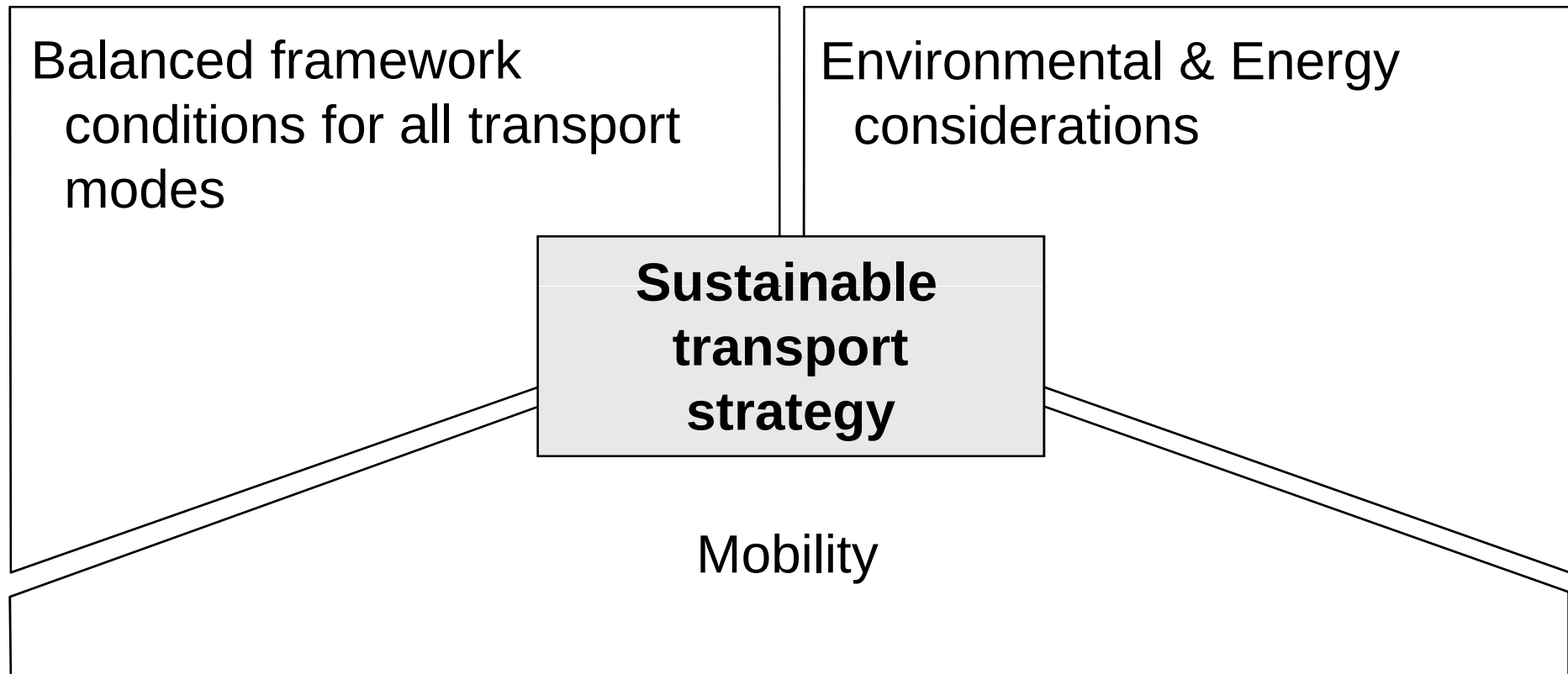


CER

The Voice of European Railways

Overall aim of sustainable transport policy

Sustainable transport policy upheld by profitable rail system



CER short term actions meeting and advising politicians

Meetings with

- **European Environment Agency (EEA)**
- **Cabinet of Environment Commissioner Mr Dimas**
- **Transport Commissioner Mr Barrot**

Aim to

- **ascertain strategy for sustainable transport policy**
- **keeping mobility but reflecting environmental challenges**



CER Conference Rail – strategy for a sustainable European transport and energy policy

Conference date 26 June 2007

- **High-level conference:**
 - Mr Tiefensee, German minister of Transport (EU presidency)
 - Mr Barrot, EU Commissioner for Transport
 - Ms Mc Glade, Director general of the European Environment Agency
 - MEPs, DG Environment etc...

Goal of the Conference – increase of political activity in the field of sustainable transport strategy

Railways and Environment – key messages to be addressed

Cost of environmental/climate damage needs to be taken into account

- **Emission trading scheme for transport sector**
- **Internalisation of external costs**
- **Fuel taxation**

Cost Transport policy shall create appropriate framework conditions soon

- **Tolls in agglomerations**
- **Road tolls**
- **Infrastructure investments - rail**



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**



**Allianz
pro Schiene**



CER

The Voice of European Railways
