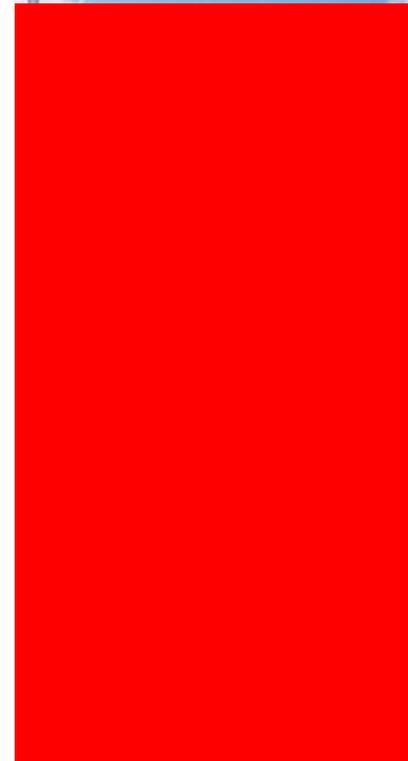


**Lassen sich die wachsenden Güterströme
umweltgerechter abwickeln?**

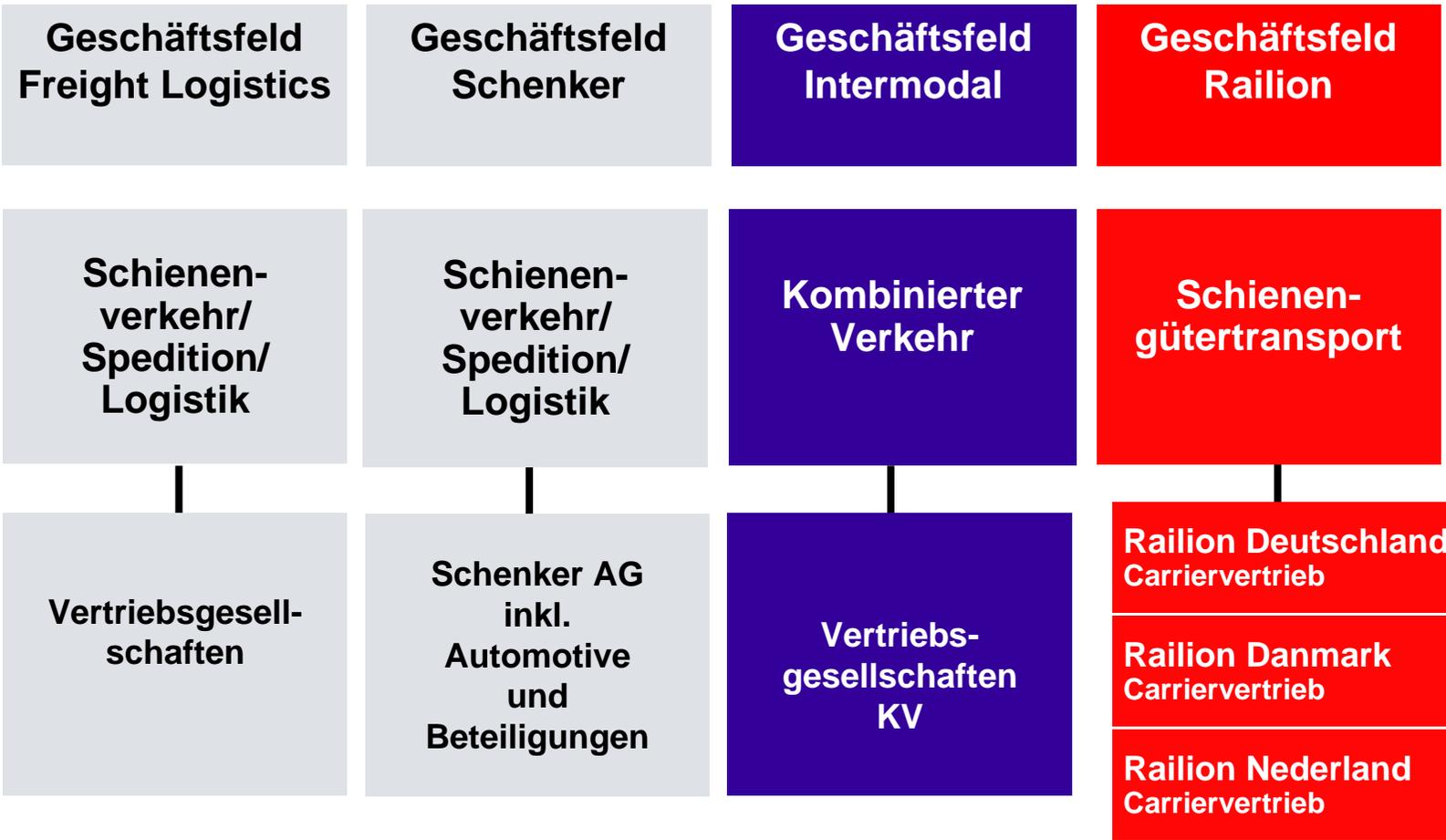
Hamburg, Klimakongreß, 13.11.2004

Thomas Altmann
Leiter Kommunikation Railion



Der Güterverkehr der Bahn ist durch den Erwerb von Stinnes/Schenker zum Vollsortimenter in der Logistik geworden

STINNES AG



Der neue Stinnes-Konzern erwirtschaftet mit 65.000 Mitarbeitern einen Umsatz von über 11 Mrd. €

Railion – die erste europäische Güterbahn

Der Railion Verbund - Kennzahlen 2003



Railion Deutschland

Umsatz: 3,3 Mrd. €
Tonnage: 265 Mio. t
Verkehrsleistung:
 73.2 Mrd. tkm
Betriebsleistung:
 180 Mio. Zug-km
Mitarbeiter: 23.700
Güterwagen: 168.100*
Lokomotiven: 3.360
Züge pro Tag: 5.000

Railion Nederland

Umsatz: 170 Mio. €
Tonnage: 25,9 Mio.t
Verkehrsleistung:
 4,0 Mrd. tkm
Güterwagen: 3.100
Züge pro Tag: 222

Railion Danmark

Umsatz: 76 Mio. €*
Tonnage: 7,4 Mio.t
Verkehrsleistung:
 1,9 Mrd. tkm
Güterwagen: 1.300
Züge pro Tag: 85

**Partner für
 Europa mit
 regionaler
 Identität**

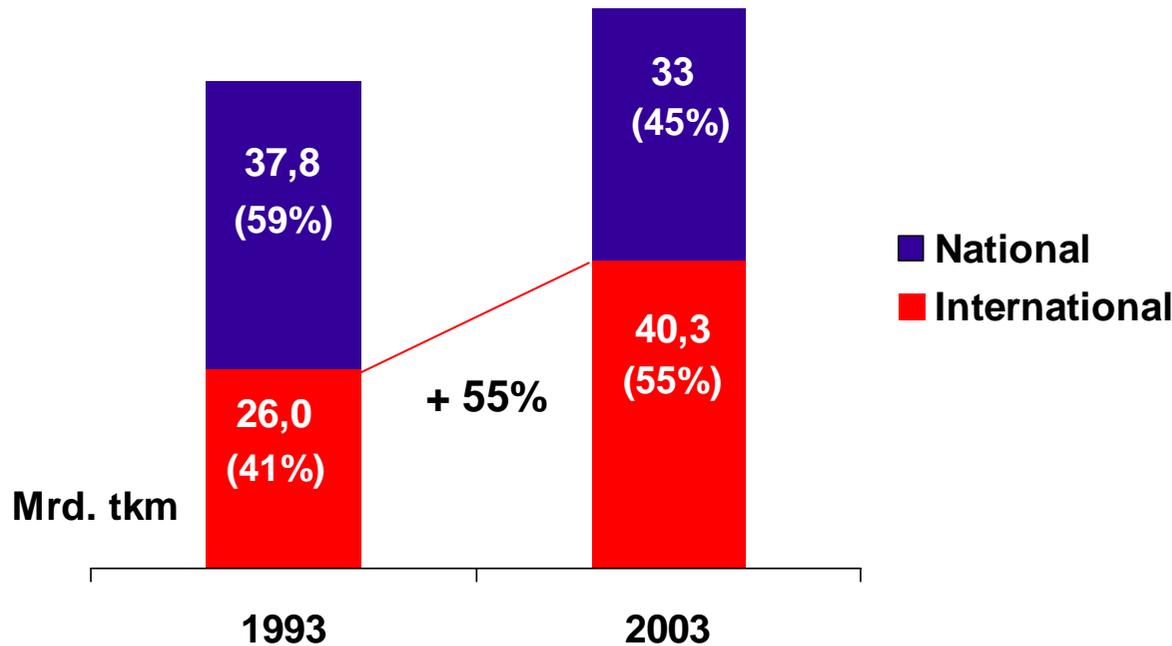
* inklusive Privatwagen

* Umsatz für 2002

Der Markt für Railion

Die Schiene ist prädestiniert für lange Transportstrecken – das zeigt auch die Entwicklung der letzten Jahre

Wachstumsmarkt internationale Schienengüter-Verkehre



Auf langen Transportstrecken kann die Schiene ihre Systemstärken ausspielen

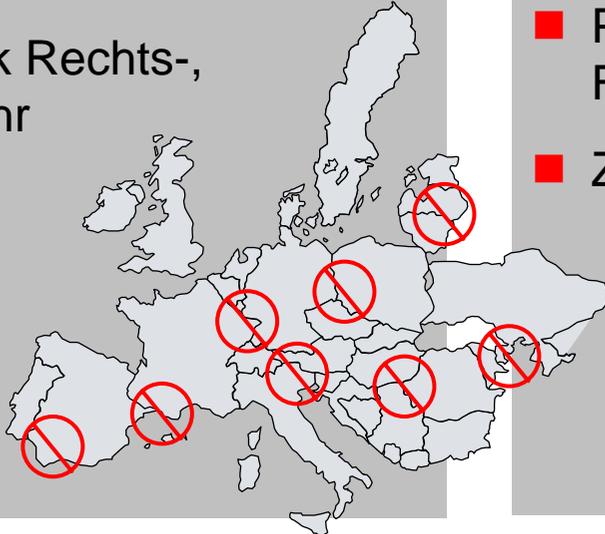
Quelle: Geschäftsbericht Railion 2003

Die Rahmenbedingungen für Railion

Grenzhindernisse im europäischen Schienengüterverkehr

Technische Hemmnisse

- Verschiedene Stromsysteme
- Verschiedene Signalsysteme
- Verschiedene Spurweiten
- Verschiedene Lichtraumprofile
- Problematik Rechts-, Linksverkehr



Notwendige Grenzprozesse

- Lokwechsel und Lokführerwechsel
- Bremsprobe
- Wagenuntersuchung
- Prüfung und Übergabe der Frachtdokumente
- Zoll- und Gefahrgutformalitäten



**Herausforderung
Europa:
Unterschiedliche
Spurweiten,
Strom- und
Signalsysteme**

Die Rahmenbedingungen für Railion

Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in Europa sind nach wie vor unbefriedigend

Sozial- und Sicherheitsvorschriften

- Unterschiedliche Handhabung

Zugang zu anderen Schienennetzen

- Beschränkt bis unmöglich

Railion

Mineralöl- und Ökosteuern

- Belastung der Schiene mit Steuern bei gleichzeitiger Befreiung der Binnenschifffahrt und des Luftverkehrs

Belastung der Verkehrsträger

- Nicht-verursachungsgerechte und wettbewerbverzerrende Belastung der Verkehrsträger mit Infrastrukturkosten sowie mit Umwelt-/Unfallkosten



Ungleiche Ausgangsbedingungen in verschiedenen Ländern

Railion – so stellen wir uns die Zukunft im europäischen Transportsektor vor

- Es gibt drei große Rail-Carrier als Systemanbieter in Europa. Daneben gibt es eine Vielzahl kleiner Güterbahnen, die regional oder auf Branchen spezialisiert sind und das Gesamtsystem „füttern“.
- „Grenzenlose“ Güterzüge sind zur Normalität geworden.
- Technische und Prozess-Innovationen haben die Produktivität erheblich gesteigert.
- Die Politik hat die volkswirtschaftliche Leistungsbilanz von Bahntransporten erkannt und sorgt für Kostenwahrheit der Verkehrsträger. Infrastrukturell sind die Nadelöhre für den Schienengüterverkehr beseitigt.

Fazit: Die umweltfreundliche Güterbahn kann ihre Position ausbauen auf den langen Strecken in Europa.

Voraussetzungen:

- 1) Die Bahnen Europas dürfen ihre Hausaufgaben machen**
- 2) Die Kunden sind offen für neue Transport-Lösungen**
- 3) Die Politik sorgt für gleiche Rahmenbedingungen**



**Vielen Dank
für Ihr
Interesse !**