

Schienengüterverkehr

# Am Ende immerhin noch ein Masterplan Schienengüterverkehr

aus SIGNAL 05/2017 (November / Dezember 2017), Seite 20-23 (Artikel-Nr: 10004090)  
 Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und IGEB Fernverkehr

**Die Amtszeit von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ist nach vier Jahren zu Ende. Für den Schienenverkehr waren es vier verlorene, ja schädliche Jahre. Im Juni 2017, also ein Vierteljahr vor der Bundestagswahl, hat der Minister immerhin noch einen Masterplan Schienengüterverkehr vorgelegt. Angesichts der späten Fertigstellung wird es nun an der neuen Bundesregierung liegen, ob und wie sie die in diesem Strategiepapier enthaltenen Maßnahmen umsetzt.**

Der Verkehr ist in Deutschland für rund 18 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Hauptverursacher mit einem Anteil von 95 Prozent ist der Straßenverkehr.

Eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene wäre daher zentraler Bestandteil einer wirksamen Nachhaltigkeitsstrategie. Der Schienenverkehr ist angesichts der überlegenen physikalischen Vorteile des Rad-Schiene-Systems und des bereits heute hohen Anteils der Elektrotraktion energieeffizient und klimaschonend.

Aber die Realität in Deutschland sieht anders aus. Während es in den Jahren 2003 bis 2008 noch kontinuierliche Steigerungen des Marktanteils der Schiene am gesamten Güterverkehr von 15,7 Prozent auf 17,7 Prozent gab, lag der Wert 2015 bei gerade einmal 18,0 Prozent. 2016 ist er sogar wieder auf 17,6 Prozent gesunken.

Staatlich induzierte Kostenbelastungen, u. a. durch die Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG), sorgten ausgerechnet beim ressourcenschonenden Schienenverkehr für spürbare Steigerungen der Transportkosten. Und: Während die Trassenpreise im Schienenverkehr kontinuierlich angehoben wurden, profitiert der Straßengüterverkehr von sinkenden Mautsätzen. So lag der Durchschnittsmautsatz 2010 bei 17,42 Cent je Kilometer, 2016 dagegen nur noch bei 14,2 Cent je Kilometer. Diese Rahmenbedingungen konterkarieren damit jegliche Verlagerungsziele.

## Zehn Handlungsfelder zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs

Mit dem im Masterplan Schienengüterverkehr beschriebenen Maßnahmenbündel soll daher nun eine dauerhafte Verbesserung der Wettbewerbs- und Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs erreicht werden. Gelingen soll das mithilfe der nachfolgend beschriebenen zehn Handlungsfelder.

### 1. Leistungsfähige Infrastruktur für den Schienengüterverkehr bereitstellen

Das Schienennetz soll in den für den Güterverkehr wichtigen Korridoren zügig ausgebaut werden. Ein Schwerpunkt ist dabei auch der Abbau von Engpässen in den Großknoten. Im europäischen Schienengüterverkehr hat sich der 740-Meter-Güterzug als Standard etabliert. Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die



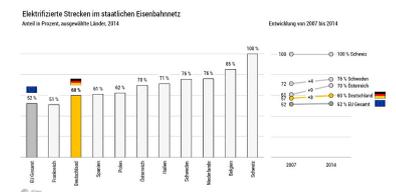
Der Schienengüterverkehr ist durch den hohen Anteil der Elektrotraktion energieeffizient und klimaschonend. Die politischen Rahmenbedingungen konterkarieren bislang jedoch das Ziel »Mehr Verkehr auf die Schiene«. (Foto: Christian Schultz)



Im Masterplan Schienengüterverkehr ist auch ein Sonderprogramm zur weiteren Elektrifizierung des Schienennetzes enthalten. Bestandteil dieses Programms sollte auch die Ostbahn Berlin--Kostrzyn (Küstrin) als Entlastungs- bzw. Umleitungsstrecke für die Strecke Berlin--Frankfurt (Oder) sein. (Foto: Sebastian Kliems)



Unverständlich: Die Schieneninfrastruktur des Güterverkehrszentrums (GVZ) Berlin Ost Freienbrink wurde bislang nur selten genutzt. Auch hier bietet sich z. B. die Nutzung für den Kombinierten Verkehr an. (Foto: Christian Schultz)



(Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von EU Kommission 2016, BMVI 2015.)



Mit dem Masterplan wurde nur ein erster Schritt zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs getan. Es ist Aufgabe der neuen Bundesregierung, die Einzelmaßnahmen nun zügig umzusetzen! (Foto: Sebastian Kliems)

durchgängige Fahrbarkeit dieser Züge sollen daher - endlich - geschaffen werden.

Allerdings war das 740-Meter-Netz zunächst nicht im »Vordringlichen Bedarf« des Bundesverkehrswegeplans enthalten, sondern lediglich im »Potenziellen Bedarf«. Im September 2017 hat das Bundesverkehrsministerium aber ein sehr positives Bewertungsergebnis mit einem Nutzen-Kosten-Wert von 2 bekannt gegeben. Damit sind nun die Voraussetzungen erfüllt, das »740-Meter-Netz« in den »Vordringlichen Bedarf« aufzunehmen.

Auch die übrigen Maßnahmen des »Potenziellen Bedarfs« sollen möglichst kurzfristig bewertet werden. Aber bis wann das erfolgen soll, ist nicht vorgegeben.

Darüber hinaus sollen auch Lösungen für die Machbarkeit von Zügen mit einer Länge über 1000 Meter entwickelt werden.

## **2. Digitalisierung des Schienengüterverkehrs vorantreiben**

Ziel der Digitalisierung ist die Erhöhung der Zuverlässigkeit und Transparenz sowie der Sicherheit des Betriebs. Erhebliches Verbesserungspotenzial besteht derzeit u. a. beim digitalen Austausch von dem Transport vorauseilenden Daten und von Echtzeitdaten zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Kunden, aber auch bezüglich der Erhöhung der Anlagenverfügbarkeit bzw. Minimierung von Störungen.

Deshalb soll die Fernüberwachung von technischen Systemen (Sensorik zur Überwachung von Weichen, Bahnübergängen etc.) deutlich ausgebaut werden. Im Schienengüterverkehr nimmt die Bedeutung einer kurzfristigen, flexiblen Vergabe der Schienenwegekapaazität kontinuierlich weiter zu. Durch den verstärkten Einsatz digitaler Technik soll die nachfrageorientierte Trassenvergabe künftig deutlich verbessert bzw. beschleunigt werden.

Des Weiteren soll ein Sonderinvestitionsprogramm zur Förderung der ETCS-Nachrüstinvestitionen bei der Europäischen Union eingefordert werden.

## **3. Eisenbahnbetrieb stärker automatisieren**

Zu den Maßnahmen, die in diesem Bereich umgesetzt werden sollen, gehört u. a. die Entwicklung der Technologie einer verteilten Traktions- und Bremssteuerung (Distributed-Power-Technologie als Basistechnologie für Züge mit 1500 m Länge). Das Fahren langer Züge kann den Einsatz eines zweiten Triebfahrzeugs erforderlich machen. Um den Produktivitätsvorteil langer Züge zu sichern, muss ein zweites Triebfahrzeug von der führenden Lok ferngesteuert werden können.

Bezüglich der Automatisierung wird auch angestrebt, die heute übliche Schraubekupplung endlich durch eine automatische Kupplung abzulösen. Dies würde die Zugbildung deutlich effizienter machen bzw. beschleunigen. Zudem würde das Personal entlastet und das aus dem Entkuppeln/Kuppeln resultierende Gefährdungspotenzial erheblich reduziert. Entsprechende Planungen gibt es hierzu zwar seit Jahrzehnten, aber abgesehen von wenigen Ausnahmen im Ganzzugverkehr ist eine Umsetzung auf europäischer Ebene bislang leider nicht erfolgt.

#### **4. Technische Innovationen für Schienenfahrzeuge unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Umweltperformance der Schienenfahrzeuge forcieren**

Mit bereits erfolgreich entwickelten Hybrid-Triebfahrzeugen sind derzeit Einsätze im Rangierbereich oder auch auf kurzen, nicht elektrifizierten Streckenabschnitten möglich. Bedarf besteht jedoch an entsprechenden Fahrzeugen auch für den durchgehenden Einsatz auf elektrifizierten und längeren nicht elektrifizierten Strecken.

Bestandteil des Masterplans sind deshalb u. a. die kurzfristige Schaffung von Fördermöglichkeiten für die Entwicklung, Beschaffung und den Einsatz von lärm-/emissionsarmen Lokomotiven und Hybridlokomotiven, aber auch von innovativen Güterwagen im Rahmen eines Bundesprogramms »Zukunft Schienengüterverkehr«. Neben der verbesserten Logistikfähigkeit kommt hier der weiteren Reduzierung des vom Schienengüterverkehr verursachten Lärms besondere Bedeutung zu.

#### **5. Multimodalität stärken sowie Zugang zur Schiene sichern und ausbauen**

Wichtige Elemente sind hier künftig die verbindliche Berücksichtigung einer Schienenanbindung im Planungs-/Umweltrecht bei der Genehmigung und dem Bau von aufkommensstarken Industrie- und Logistikstandorten, die Fortsetzung bzw. offensive Weiterentwicklung der Förderung von Gleisanschlüssen sowie von Anlagen des Kombinierten Verkehrs (KV).

Derzeit ist der Vor-/Nachlauf des KV durch die Zulässigkeit höherer Gesamtgewichte privilegiert. Die Ausdehnung dieses Privilegs auch auf straßengebundene Vor- und Nachläufe zum konventionellen Wagenladungsverkehr ist daher als Maßnahme folgerichtig in den Masterplan aufgenommen worden.

#### **6. Elektromobilität auf und mit der Schiene ausbauen**

Die weitere Elektrifizierung des Schienennetzes ist ein wichtiges Element für den durchgängigen elektromobilen Gütertransport. Hierzu ist geplant, ein Sonderprogramm zur weiteren Elektrifizierung des Schienennetzes aufzulegen. Die Konzeption und möglichst auch die Umsetzung sollen dabei in der neuen Legislaturperiode erfolgen. Besondere Bedeutung kommt hierbei einer deutlichen Straffung der Planungs-, Genehmigungs- und Realisierungszeiten zu. Gerade im Hinblick auf die Erfüllung der Ziele des Klimaschutzplans bzw. der bis zum Jahr 2050 umzusetzenden Dekarbonisierung des Verkehrs besteht hier akuter Handlungsbedarf.

Für die Umstellung auf Elektrotraktion sind die heute üblichen, sehr langen Realisierungszeiträume völlig inakzeptabel, wie aktuell das Beispiel der Strecke Ulm--Friedrichshafen--Lindau zeigt. Das Planfeststellungsverfahren für den ersten Abschnitt (Ulm / Alb-Donau-Kreis) wurde bereits im August 2011 eingeleitet. Der Baubeginn im Abschnitt Ulm--Laupheim West ist nunmehr für das Frühjahr 2018 vorgesehen, die Inbetriebnahme des gesamten Projekts im Dezember 2021.

#### **7. Trassen- und Anlagenpreise deutlich reduzieren**

Vor dem Hintergrund sinkender Mautsätze und gesunkener Dieselpreise ist die Höhe

der Trassenpreise gerade für den preissensiblen Schienengüterverkehr existenziell. Die im Vergleich zur Straße gegenläufige Entwicklung der Trassenpreise beeinträchtigt inzwischen leider zunehmend die Wettbewerbsfähigkeit.

Geplant ist daher, temporär zusätzliche Haushaltsmittel für eine deutliche Reduzierung der Infrastrukturnutzungsentgelte zur Verfügung zu stellen. Mit der vorgesehenen Bereitstellung von 350 Millionen Euro an Bundesmitteln kann ab 2018 die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nun kurzfristig verbessert werden; daraus resultierende finanzielle Freiräume ermöglichen dringend erforderliche Investitionen in die Modernisierung des Angebots. Diese haushaltsfinanzierte Absenkung der Infrastrukturentgelte soll künftig aber wieder schrittweise zurückgeführt werden.

### **8. Abgaben- und Steuerbelastung begrenzen**

Ausgerechnet der Verkehrsträger Schiene, der bei weitem den höchsten Anteil erneuerbarer Energien aller Verkehrsträger einsetzt, wird durch die Dreifachbelastung aus Stromsteuer, Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) und Emissionshandel besonders benachteiligt.

Der Schienenverkehr wird damit gleich mehrfach zur Finanzierung der Energiewende herangezogen, konkurrierende Verkehrsträger dagegen nicht. Um notwendige Korrekturen zu erreichen, sind im Masterplan folgende Teilmaßnahmen geplant: - Die Kosten des Emissionshandels sollen im Rahmen der anstehenden Reform ab 2018 kompensiert werden.

Die Energiebesteuerung des Schienengüterverkehrs soll vor allem beim Fahrstrom, aber auch beim Traktionsdiesel den Steuersätzen in den europäischen Nachbarländern zumindest angeglichen und abgesenkt werden (die Energiesteuerbelastung für Fahrstrom beträgt in Deutschland zurzeit überdurchschnittliche 11,40 Euro pro Megawattstunde).

Die EEG-Umlage für den Schienenverkehr soll möglichst auf das Niveau von vor 2014 zurückgeführt werden.

### **9. Vergleichbare Standards der Arbeitsund Sozialvorschriften und Sicherheitsauflagen bei allen Verkehrsträgern gewährleisten**

In Europa bestehen leider erhebliche Unterschiede bei Löhnen und Sozialbedingungen. Dies wird in Kombination mit der Liberalisierung der Transportmärkte zumindest teilweise in unerwünschter Weise ausgenutzt. LKW-Kolonnen, zum Beispiel in/aus Richtung Polen, technische Mängel an Fahrzeugen, Lenkzeitüberschreitungen und regelmäßig schwerste Unfälle auf den Fernstraßen zeugen von den negativen Auswirkungen dieser Entwicklung.

Auch das Umgehen des Mindestlohngesetzes gehört dabei zum zweifelhaften, aber festen Bestandteil des Geschäftsmodells im Straßengüterverkehr. So wurden zum Beispiel im September 2017 bei einer entsprechenden Kontrolle durch den Zoll in Frankfurt (Oder) bei jedem zehnten Lastwagenfahrer Verstöße gegen die Mindestlohnbezahlung festgestellt. Dabei beträgt der Mindestlohn gerade einmal 8,84

Euro je Stunde. Derartige missbräuchliche Praktiken sind nicht akzeptabel!

Daher sind effektive Kontrollen bezüglich der Tarif-, Arbeits- und Sozialvorschriften, verbunden mit einer wirksamen Ahndung bei festgestellten Verstößen, Grundlage für faire Wettbewerbsbedingungen. Hierfür sind auch auf EU-Ebene entsprechende gesetzliche Regelungen erforderlich: Das Tätigwerden von Briefkastenfirmen und andere missbräuchliche Praktiken zum Unterlaufen der Arbeits-, Sozial- und Sicherheitsvorschriften muss auf EU-Ebene unterbunden werden.

### **10. Aus- und Weiterbildung forcieren**

Transportverlagerungen von der Straße auf die Schiene sind nur möglich, wenn den Bahnunternehmen ausreichend Fachkräfte zur Verfügung stehen. Bereits derzeit besteht erheblicher Nachholbedarf bzw. Personalmangel u. a. bei Triebfahrzeugführern.

Ein weiteres großes Problem ist mittlerweile, dass in den Ausbildungsordnungen für Speditionskaufleute die fachliche Ausbildung für den Verkehrsträger Schiene nicht obligatorisch vorgesehen ist, sondern lediglich optional. Dies bedeutet in der Praxis letztlich eine Fokussierung auf den Straßengüterverkehr. Folgerichtig wurde daher im Masterplan das Ziel eingebracht, dass Ausbildungsinhalte zum Verkehrsträger Schiene verpflichtend in die Ausbildungsordnung und in den Rahmenlehrplan für Speditionskaufleute aufgenommen werden. Diese Maßnahme soll kurzfristig umgesetzt werden.

### **Fazit: Entscheidend ist die Umsetzung der Maßnahmen**

Mit dem Masterplan Schienengüterverkehr wurde ein erster Schritt getan, um die Situation des Schienengüterverkehrs zu verbessern. Angesichts zum Teil jahrzehntelang bekannter Probleme ist es jedoch unverständlich, dass der Masterplan erst am Ende der Legislaturperiode 2013 bis 2017 fertiggestellt wurde. Damit wurde nochmals deutlich, dass der bisherige Verkehrsminister Alexander Dobrindt seine Amtszeit hauptsächlich dafür genutzt hat, einseitig die Interessen der Automobil-Lobby umzusetzen.

Sein dreistes Manöver bezüglich der umstrittenen Zulassung von Lang-LKW zum Jahreswechsel 2016/2017 sei an dieser Stelle beispielhaft genannt. Der straßenlastige Bundesverkehrswegeplan ist ein weiteres unrühmliches Beispiel.

Es ist nun Aufgabe der neuen Bundesregierung, die vielen Einzelmaßnahmen auch aktiv und vor allen Dingen zügig umzusetzen und zu konkretisieren. Ob die heute unbefriedigende Situation für den Schienengüterverkehr sich in naher Zukunft tatsächlich wesentlich verbessert, muss sich leider erst noch zeigen!

Der DBV erarbeitet derzeit Vorschläge, wie der »Master«-Plan konkreter und praxistauglicher gestaltet werden sollte. Insbesondere muss dem Ziel einer tatsächlichen nachhaltigen Verkehrsverlagerung hin zur Schiene wesentlich stärker Rechnung getragen werden - das vorliegende Papier kann hier noch nicht überzeugen. Auch spielen Verkehrsvermeidungsansätze leider überhaupt keine Rolle!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004090>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten