

■ Fernverkehr

Weichenstellung für das 740-Meter-Netz

aus SIGNAL 01/2018 (April 2018), Seite 24-25 (Artikel-Nr: 10004122)
 Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und IGEB Fernverkehr

Durch längere Züge mehr Kapazität im Schienengüterverkehr Im Juni 2017 hatte das Bundesverkehrsministerium einen »Masterplan Schienengüterverkehr« vorgelegt (siehe SIGNAL 5/2017) und Ende des Jahres angekündigt, den Einsatz von 740 Meter langen Güterzügen stärker zu fördern. Damit wird die Umsetzung einer Maßnahme des Masterplans vorbereitet.

Mit dem im Masterplan beschriebenen Maßnahmenbündel soll endlich eine dauerhafte Verbesserung der Wettbewerbs- und Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Deutschland erreicht werden. Dazu zählt die Schaffung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die durchgängige Fahrbarkeit von Güterzügen mit einer Länge von 740 Metern.

Zurzeit wird die heutige europäische Standard-Zuglänge von 740 Metern auf vielen Strecken in Deutschland nicht erreicht. Wegen infrastruktureller Einschränkungen verkehren derzeit nur rund 11 Prozent der Güterzüge mit dieser Maximallänge.

Leider war u. a. das »740-Meter-Netz« bislang nicht im »Vordringlichen Bedarf« des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (d. h. in der Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) enthalten, sondern lediglich im »Potenziellen Bedarf«. Aber nach einer äußerst positiven Bewertung, errechnet wurde ein hoher Nutzen-Kosten-Faktor von 4,8, hatte das Bundesverkehrsministerium Ende letzten Jahres beschlossen, diese Maßnahme in den Vordringlichen Bedarf hochzustufen.

Der Aufwand für die Beseitigung aller Netzengpässe in den betroffenen Relationen beträgt rund 405 Millionen Euro. Im Gegensatz zu ungleich kostenaufwändigeren Großprojekten wie »Stuttgart 21«, die noch dazu mit erheblichen Eingriffen in den Naturhaushalt verbunden sind, handelt es sich bei den Maßnahmen zum 740-Meter-Netz um Kleinmaßnahmen wie das Versetzen von Signalen, den Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen und die Verlängerung bestehender oder aber die Neuschaffung von Überholgleisen.

Diese Ertüchtigungsmaßnahmen erfolgen dabei überwiegend entlang der europäischen Güterverkehrstrassen (TEN-Strecken). Gleich sechs der Korridore des Transeuropäischen Kernnetzes verlaufen durch das Transitland Deutschland, u. a. die wichtigste Nord-Süd-Verbindung zwischen Rotterdam/Antwerpen und Genua.

Die benannten Einzelmaßnahmen sind relativ schnell realisierbar. Bereits im Jahr 2020 sollen 20 Prozent der Maßnahmen umgesetzt sein.

Größere Zuglängen verbessern die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs

Mit dem Einsatz von 740 Meter langen Güterzügen wird die Auslastung des Schienennetzes erhöht bzw. die bestehende Infrastruktur besser genutzt. Die Nutzung der Reserven des Bestandsnetzes ist dabei einem Neubau von Strecken grundsätzlich



Nach dem Ausbau der Strecke Knappenrode–Horka–Grenze Deutschland/Polen, Teil des europäischen Bahnnetzes zwischen Nordsee und Polen, können in dieser Relation Güterzüge mit einer Gesamtlänge bis zu 740 Metern verkehren. (Foto: Christian Schultz (Horka Güterbahnhof))



In Kanada und anderen Ländern sind Zuglängen von mehreren Kilometern üblich - dort ist die Infrastruktur natürlich auch entsprechend angepasst. (Foto: Thomas Kabisch, 2015)



Die Stammstrecke der Lehrter Bahn zeigt das Dilemma: Auch der Bahnhof Schönhausen (Elbe) verfügt zwar bereits über Überholgleise für 740 Meter lange Güterzüge, »eingespart« wurde aber die Elektrifizierung. Die Umsetzung dieses Projekts bleibt damit bislang »Flickwerk«. (Foto: Christian Schultz)

vorzuziehen.

Speziell beim Seehafen-Hinterlandverkehr ist das 740-Meter-Netz angesichts heute bestehender Kapazitätsengpässe von erheblicher Bedeutung. Ein weiterer entscheidender Vorteil: Mit der größeren Zuglänge wird die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Lkw als Hauptkonkurrenten in Puncto Preis und Qualität verbessert.

Überfällig ist diese Maßnahme auch, weil der Straßengüterverkehr nunmehr bereits seit Jahren vom Preisverfall beim Dieselmotorkraftstoff und sinkenden Durchschnittsmautsätzen profitiert - einhergehend mit zum Teil völlig inakzeptablen Zuständen auf dem Fernstraßennetz. So lag der Durchschnittsmautsatz 2010 bei 17,42 Cent/Kilometer, 2016 dagegen nur noch bei 14,2 Cent/Kilometer. Solche Rahmenbedingungen konterkarieren jegliche Verlagerungsstrategie, obwohl diese zentraler Bestandteil einer wirksamen Nachhaltigkeitsstrategie wäre.

Auch wenn die Deutsche Bahn nun endlich ein 740-Meter-Netz erhalten wird, so darf nicht übersehen werden, dass in Dänemark bereits seit längerem Güterzüge mit einer Länge von sogar 835 Metern zugelassen sind. Zwischen dem Rangierbahnhof Maschen bei Hamburg und dem dänischen Padborg kann seit dem Fahrplanwechsel 2015 auch diese Zuglänge gefahren werden. Die 210 Kilometer lange Strecke wurde dafür entsprechend ertüchtigt. Der offiziellen Freigabe ging eine Testphase zwischen den Jahren 2012 und 2015 voraus.

Frankreich plant sogar den Einsatz von 1000 Meter langen Güterzügen. Auch in Deutschland bestehen also über das 740-Meter-Netz hinausgehende Kapazitätspotenziale für die Verlagerung von Straßenverkehren auf die ressourcenschonende Schiene. Damit kann - und muss - ein Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele geleistet werden!

Weitere Maßnahmen erforderlich

Zugleich muss auch die Realisierung der anderen, vom Bundesverkehrsministerium und den Bahnverbänden erarbeiteten Punkte aus dem Masterplan Schienengüterverkehr durch die neue Bundesregierung zügig angegangen werden.

Die weitere Elektrifizierung des Schienennetzes ist dabei ein wichtiges Element für den durchgängig elektromobilen Gütertransport. Der Masterplan Schienengüterverkehr sieht hierfür ein Sonderprogramm zur weiteren Elektrifizierung des Bahnnetzes vor. Besondere Bedeutung muss dabei einer deutlichen Straffung der Planungs-, Genehmigungs- und Realisierungszeiten zukommen.

In diesem Zusammenhang wird das verkehrspolitische Versagen des bisherigen Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt an folgendem Beispiel deutlich: Die Stammstrecke der Lehrter Bahn zwischen Oebisfelde und dem Berliner Außenring ist bereits heute für Zuglängen bis 740 Metern nutzbar, da die Bahnhöfe über ausreichend lange Überholgleise verfügen. Die Strecke ist jedoch nur auf vergleichsweise kurzen Abschnitten in den Bereichen Stendal (Abzweigstelle Möringen bis Abzweigstelle Staffelde/Bindfelde) und Rathenow, zwischen den Abzweigstellen Bamme und Ribbeck (zweigleisiger Abschnitt im Trappenschutzgebiet) sowie zwischen Wustermark und Berlin elektrifiziert! Die überfällige vollständige, aber in den 1990er

Jahren abgebrochene Elektrifizierung wurde auch in der letzten Legislaturperiode nicht vorangebracht, obwohl u. a. dieses Projekt bereits Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2003 war - einschließlich des zweigleisigen Ausbaus!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004122>.

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