

■ Schienengüterverkehr

Masterplan Schienengüterverkehr muss korrigiert werden!

aus SIGNAL 01/2018 (April 2018), Seite 26-27 (Artikel-Nr: 10004123)
 DBV, Ressort Güterverkehr

Der 2017 vom damaligen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vorgestellte »Masterplan Schienengüterverkehr« soll die Eisenbahn als Verkehrsmittel voranbringen. In SIGNAL 5/2017 ist dieser Plan in seinen Grundaussagen vorgestellt worden. Doch kann das Werk bei nüchterner Betrachtung wirklich überzeugen? Der Deutsche Bahnkunden- Verband (DBV) sieht bei genauerer Untersuchung einen erheblichen Nachbesserungsbedarf.

So stellt sich zunächst die Frage, wer eigentlich Adressat dieses Plans ist? Nach Auffassung des DBV muss dieses in erster Linie die Politik sein, welche endlich die für eine schienen- und damit auch umweltfreundliche Verkehrspolitik erforderlichen Rahmenbedingungen schaffen muss. Der Masterplan reduziert das Handlungsgebot des Staates aber darauf, die zu erreichenden Ziele wie Umweltschutz und Innovation den Eigenkräften der Wirtschaft zu überlassen. Doch statt sich in eine Zuschauerposition zurückzuziehen, ist die Politik gefordert, aktiv und steuernd in das Verkehrswesen einzugreifen, damit Veränderungen tatsächlich stattfinden.

Doch schon bei der Formulierung des Leitbilds hält sich der Masterplan mit konkreten Aussagen zurück. So soll bis 2030 eine »deutliche« Steigerung des Schienengüterverkehrs erreicht werden, eine konkrete Angabe zur angestrebten Veränderung des Modal Splits wäre hier aber besser und zur Überprüfung der Zielerreichung unabdingbar.

Die »letzte Meile« wird dem Lkw überlassen

Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs werden zwar Zuverlässigkeit, Qualität und Preis des Transportmittels Schiene angesprochen. Eine entscheidende Grundlage ist jedoch auch die Verfügbarkeit der entsprechenden Schieneninfrastruktur. Hier bedarf es eines möglichst feinen Zubringernetzes und entsprechender Ladestellen. Wer mehr Güter auf die Schiene bringen möchte, muss daher zunächst erst einmal dafür sorgen, dass die Güterkunden das Schienennetz erreichen können.

Der Masterplan hingegen setzt bei der »letzten Meile« vorrangig auf die Straße, doch sind es gerade diese Zusatzkosten, die dann oftmals für einen kompletten Straßentransport sorgen. Da nützt es dann auch nichts, wenn der für den Vor- und Nachlauf eingesetzte Lkw elektrisch fährt.

Der DBV fordert daher, dass ein weiteres grundlegendes Ziel des Plans die Verdichtung der Güterverkehrsinfrastruktur mit allen hierzu erforderlichen Maßnahmen sein muss. Es finden sich allerdings im Abschnitt »Handlungsfelder« nur Aussagen zur Stärkung der Multimodalität sowie zur Sicherung des Zugangs zur Schiene. Diese sind nicht weitgehend genug, da das grundlegende Problem der mangelnden Finanzierung der entsprechenden Anbindungen nicht ausreichend gewürdigt wird. Auch nützt es im Einzelfall nichts, wenn zwar die



Der Masterplan Schienengüterverkehr sieht bis 2030 eine »deutliche« Steigerung des Marktanteils der Schiene vor. Leider fehlt eine konkrete Angabe zur angestrebten Veränderung des Modal Splits. (Foto: Christian Schultz (Rangierbahnhof Maschen bei Hamburg))



Ein Kernelement des Masterplans Schienengüterverkehr ist die Senkung der Trassenpreise. Nicht zielführend wäre jedoch eine lediglich vorübergehende Reduzierung. Notwendig ist vielmehr eine Reform der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, so dass die Trassenpreise zur aktiven Förderung des Schienengüterverkehrs dauerhaft gesenkt werden. (Foto: Christian Schultz (Dresden Hauptbahnhof))

Gleisanschlussförderung vom Kunden in Anspruch genommen werden kann, die Kostenfrage für die Sanierung und Instandhaltung der Zuführungstrecken aber nach wie vor ungelöst ist.

Natürlich macht es wenig Sinn, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene erhöhen zu wollen, wenn gleichzeitig auch der Straßengüterverkehr weiter gefördert wird. Dieses widersprüchliche Verhalten lastet der DBV der scheidenden Bundesregierung an. Denn Lang-Lkws, Mautsenkungen oder auch die Untersuchungen zur Kettenbildung von Lkws bewirken, dass der Bahn zusätzlich Konkurrenz gemacht wird. Daher muss endlich ein eindeutiges und ehrliches Bekenntnis zur Schiene erfolgen. Eine Doppelstrategie kann nicht funktionieren.

Verkehrsvermeidung muss Ziel werden

Als Leitziel muss auch verankert werden, dass unnötige Verkehre zu vermeiden sind. Offenbar sind die Kostenbelastungen durch den Verkehr so niedrig, dass viele Branchen zur Ausnutzung von Produktionskostenvorteilen auch weiteste Transportentfernungen quer durch ganz Europa in Kauf nehmen, bevor das Produkt dann den Kunden erreicht. Daher sollte der Masterplan die Verkehrsvermeidung als ein grundlegendes Leitziel formulieren.

Apropos Kosten: Offenbar ist es der Giga- Bit-Gesellschaft eigen, dass man im Innovationsrausch immer weniger daran denkt, welche Kosten insbesondere auch bei Anschaffung von rollendem oder ortsfestem Equipment entstehen. Die Preise bestimmen letztlich die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene gegenüber der Straße. Die Kosten für Investitionen, die ja abgeschrieben werden müssen, spielen durchaus eine wesentliche Rolle.

Der DBV fordert daher, dass als wesentliches Leitziel auch eine Kostensenkung in diesem Bereich verankert werden muss. Das muss sich dann auf die Streckeninfrastruktur und die Fahrzeugbeschaffung, vor allem Loks und Wagen, erstrecken.

Der DBV schlägt folgende Maßnahmen vor: - Förderung der Vereinheitlichungen und größere Stückzahlen
Entschlackung der technischen Vorschriften und Gesetze
Vereinfachung EU-weiter Fahrzeugzulassungen

Kostenfragen ungelöst

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterliegen zwar einer zunehmenden Regulierung durch das Eisenbahnregulierungsgesetz. Der Effekt dieser Regulierung ist jedoch begrenzt, wenn die Anlagenkosten z. B. für die Sicherungstechnik durch wenige marktführende Systemanbieter diktiert werden. Nach Auffassung des DBV ist daher zu prüfen, inwieweit die Regulierung sich auch auf diese Bereiche erstrecken sollte.

Bei der Schaffung von Standards - z. B. ETCS (European Train Control System) -

muss gleichzeitig auf eine bezahlbare Verfügbarkeit der entsprechenden Technik geachtet werden. Für dieses Zugbeeinflussungssystem fallen Kosten in Höhe von 300 000 bis 700 000 Euro pro Fahrzeug an.

Es müssen zunächst Maßnahmen zur Senkung dieses Kostenfaktors eingeleitet werden. Eine Förderung von Nachrüstinvestition, wie im Masterplan erwähnt, kann nur der zweite Schritt sein.

Fehlende Gleichbehandlung bei der Schieneninfrastruktur

Bei den »Handlungsfeldern und Meilensteinen« verspielt der Masterplan die Chancen, welche die traditionell stark im Schienengüterkehr tätigen nichtbundeseigenen (NE) Infrastrukturunternehmen bieten.

Alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen, d. h. sowohl die DB Netz AG als auch die NE und teilweise privaten Unternehmen sollten berücksichtigt werden.

Der DBV fordert, dass die ab 2020 in Kraft zu setzende Folgevereinbarung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) endlich auch die NE-Unternehmen gleichberechtigt behandelt. Allein die öffentliche Aufgabe, eine Eisenbahninfrastruktur mit allgemeinem Zugangsrecht vorzuhalten, muss maßgeblich sein. Die Eigentümerstellung darf hier nicht mehr ausschlaggebend sein. Eine solche Vorgehensweise führt auch zu einem effizienteren Umgang mit diesen öffentlichen Mitteln.

Die Aussagen zum Schienengüterfernverkehrs-Förderungsgesetz (SGFFG) sind zu unkonkret. Es wird nur allgemein auf eine anstehende Evaluierung des Gesetzes verwiesen. Aufgrund der bisherigen Erfahrung fordert der DBV, dass der Eigenanteil von 50 auf höchstens 25 Prozent zu senken ist. Außerdem müssen die geforderten Vorhaltegarantien entsprechend der normativen Nutzungsdauer abgeschafft werden. Kein NE-Unternehmen dürfte in der Lage sein, beispielsweise eine Garantie über 75 Jahre für ein zu sanierendes Brückenbauwerk abzugeben, wenn der Güterkunde am Endpunkt der Strecke nur einen Fünfjahresvertrag für die Bedienung unterschreibt.

»Digitale Kapazitätssteigerung im Netz« - hiermit sind im Masterplan Maßnahmen zur Beschleunigung und Vereinfachung von Trassenvergaben zu verstehen. Der DBV erachtet solche Maßnahmen grundsätzlich als sinnvoll, um die Agilität der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erhöhen. Allerdings sollte hier ein wirklich netzweites System der einheitlichen Trassenvergaben, auch unter Einbeziehung unterschiedlicher Streckenbetreiber, das Ziel sein. Momentan bestehen hier »Fahrplanbearbeitungsgrenzen«, welche ein passgenaues Zusammenspiel der einzelnen Betreiber oftmals erschweren. Wir fordern hier eine übergreifende Lösung.

Positiv bewertet der DBV die Forderung, bei der Schaffung von Gewerbegebieten die Anbindung an die Schiene bereits planungs- und umweltrechtlich zu berücksichtigen. Folgerichtig ist auch hier eine adäquate Finanzierung zur Umsetzung notwendig.

Förderung des Kombinierten Verkehrs verbessern

Hinsichtlich der Förderung von KV-Anlagen sieht der DBV die dringende Erfordernis,

die vom Vorhabenträger nachzuweisenden Mindestumschlagsmengen zu reduzieren. Erfahrungsgemäß ist es gerade bei neuen Vorhaben sehr schwer, entsprechende Schlüsselkunden vorweisen zu können. Die Förderung sollte sich mehr an raumstrukturellen Gegebenheiten (z. B. Dichte der relevanten Wirtschaftsunternehmen im Einzugsgebiet, Entfernung zu anderen Anlagen) orientieren.

Zum Handlungsfeld »Elektromobilität« werden durchgängig elektromobile Transportketten gefordert. Der DBV sieht darin eine plakative Forderung. Eine dogmatische Herangehensweise ist abzulehnen, da die hier insgesamt erzielbaren Effekte hinsichtlich der Erfüllung des Leitbildes gering sind.

Trassenpreise dauerhaft senken!

Ein Kernelement des Masterplans ist natürlich die Verringerung der Trassenpreise.

Dies wird von vielen Beteiligten zunächst positiv gesehen. Bei vertiefender Betrachtung sind jedoch Zweifel an der Tragfähigkeit dieser Maßnahme angebracht:

So wird - wohl an die Netzbetreiber adressiert - zunächst die angeblich mangelnde Effizienz der »Infrastrukturvorhaltung« und des »Infrastrukturmanagements« kritisiert. In welcher Weise hier jedoch Verbesserungspotenziale gesehen werden, bleibt unklar. Gerade die jüngsten Sturmereignisse belegen, dass beispielsweise der Aufwand für die Vegetationskontrolle und -beseitigung doch eher zu erhöhen ist.

Es ist unklar, wie die vom Bund bereitgestellten 350 Mio. Euro zur Senkung der Trassenpreise tatsächlich beitragen sollen. Hier fehlen nähere Informationen. Zumindest müsste dieses dann ja auch im Einklang mit den Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes geschehen. Die NE-Unternehmen werden übrigens auch hier von der Gabe des Bundes ausgespart.

Es ist ein offenes Geheimnis in der Logistikbranche, dass viele Spediteure gegenüber Bahnunternehmen angekündigt haben, bei Rahmenverträgen für die kommenden Jahre durch das Einfügen von Preisgleitklauseln an den Trassenpreissenkungen teilhaben zu wollen. Damit wird der Wettbewerb zwischen dem Straßen-Lkw und dem Schienenverkehr weiter verschärft.

Das bereits jetzt vorgesehene jährliche Abschmelzen des Bundeszuschusses soll dann auch gleich wieder zu einer Rückführung der Trassenpreise auf das alte Niveau führen. Es ist aus Sicht des DBV daher nicht zu erwarten, dass eine solche temporäre Entlastung zu einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung führen wird. Kaum ein Unternehmen wird den Aufwand für eine Umstellung des Verkehrsträgers in Kauf nehmen, wenn schon jetzt feststeht, dass in einigen Jahren die Rahmenbedingungen wieder verändert werden.

Der DBV fordert, die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur grundhaft auf andere Beine zu stellen. Eine Umstellung des Finanzierungssystems mit nachhaltigem Effekt könnte darin bestehen, dass nur noch die variablen Kosten in die Trassenpreisbildung einfließen, während alle Fixkosten vom Bund getragen werden. Dazu müssten, wie schon erwähnt, alle Infrastrukturbetreiber einbezogen werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004123>.

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