

## Masterplan: Erste Hilfe für Güterbahnen



Dobrindts Masterplan Schienengüterverkehr – lange erwartet und in Detailarbeit mit den Verbänden, den Interessenvertretungen der Bahnen und Wagenhalter nun reif für die Präsentation. Die DVZ hat für Sie einen genaueren Blick in das Werk geworfen.

26. Juni 2017 | von Timon Heinrici

Der Schienengüterverkehr der Zukunft entlastet die Atmosphäre von Treibhausgasen, er erfüllt die Anforderungen der Wirtschaft an Laufzeiten und Zuverlässigkeit, läuft leise, stößt daher in der Bevölkerung auf hohe Akzeptanz und erwirtschaftet zudem auskömmliche Renditen. Dies ist in groben Zügen die Richtung, in die Verkehrsministerium und Verkehrswirtschaft den Schienengüterverkehr entwickeln wollen.

### STIMMEN ZUM MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

„ Wir wollen keine Subventionierung der Schiene, wir wollen einen Ausgleich für die Nachteile.

Alexander Kirchner,  
Vorsitzender der  
Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft

„ Der Plan ist gut; über den Erfolg entscheidet nun die konsequente Umsetzung.

Malte Lawrenz,  
Vorsitzender des  
Verbandes der  
Güterwagenhalter in  
Deutschland VPI

Gerade von auskömmlichen Renditen ist die spurgeführte Branche ein gutes Stück entfernt. Rückzug aus Geschäften ist die Folge; dieser Rückzug ist gleichzeitig Rückschlag für die politischen Bemühungen um Eindämmung der Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs, weil die Transporte in der Regel auf den LKW gehen.

Für den Weg zum umweltfreundlichen, leisen und leistungsfähigen Bahngüterverkehr gibt es seit 23. Juni ein Kursbuch: den „Masterplan Schienengüterverkehr“. Verkehrsbranche und Verkehrsministerium unter Federführung von Staatssekretär Michael Odenwald haben ihn gemeinsam innerhalb von neun Monaten am Runden Tisch erarbeitet. Der Plan unterscheidet nach Sofortmaßnahmen, in naher Zukunft anzugehenden und dauerhaft bestehenden Aufgaben. Die Verantwortlichen werden benannt, der Zeitrahmen ist angegeben.

### Sofortmaßnahmen

Um den Eisenbahnunternehmen, darunter auch dem des Bundes, zügig Luft zu verschaffen, werden die Trassenpreise für Güterzüge 2018 gesenkt. Der Bund stellt dazu 350 Mio. EUR pro Jahr zur Verfügung. Wie sich das konkret auf die Nutzungsentgelte auswirken soll, geht aus dem Masterplan nicht hervor. Die Deutsche Bahn hat signalisiert, dass die Güterbahnen mit einer Entlastung um 47 Prozent rechnen können.

Ein weiterer, schnell abzuarbeitender Schritt: Entlang wichtiger Güterverkehrsstrecken werden Überholungsgleise und Ausweichmöglichkeiten für 740 m lange Güterzüge geschaffen.

„ Eine gesamte Legislaturperiode lang hat sich der Straßenbauminister nicht für den Schienenverkehr interessiert.

Matthias Gastel,  
Bündnis 90/Die  
Grünen

„ Jetzt ist es an den Bahnen, potenzielle Kunden von der Leistungsfähigkeit der Schiene zu überzeugen.

Axel Plaß, Deutscher  
Speditions- und  
Logistikverband

„ Als erster Schritt begrüßenswert, in der Gesamtbetrachtung Flickschusterei, die mit Wettbewerbsbelebung nicht annähernd zu tun hat.

Gerhard J. Curth,  
Deutscher Bahnkunden-  
Verband

## EMPFOHLENER ARTIKEL

Leitartikel:  
[Schienengüterverkehr  
- Masterplan macht  
Wünsche wahr](#)



Verkehrsminister  
Alexander Dobrindt  
(Mitte) bei der  
Präsentation des  
Masterplans  
Schienengüterverkehr

Voraussetzung dafür ist eine positive Bewertung der Ausbauprojekte durch die Gutachter für den Bundesverkehrswegeplan. Die Bewertung soll noch 2017 abgeschlossen sein, der Infrastrukturbetreiber DB Netz werde dann unverzüglich mit der Umsetzung beginnen.

Auch die Eisenbahnunternehmen leisten Beiträge, die im Masterplan als Sofortmaßnahmen gewürdigt werden.

Die Bahnindustrie investiert jährlich 8 Prozent des Umsatzes in Forschung und Entwicklung.

Eisenbahnunternehmen und Güterwagenhalter investieren im Zeitraum 2013 bis 2030 mehr als 1 Mrd. EUR in die Lärmsanierung der Güterwagenflotte; trotz Umrüstungsförderung des Bundes sind das rund 85 Prozent des Aufwandes.

Wagenhalter rüsten bis 2020 zudem rund 100.000 Fahrzeuge mit Sensorik und Telematik aus; dafür setzen sie 50 Mio. EUR ein. DB Cargo hat in 50 Prozent des Lokomotivbestandes Technik zur vorausschauenden Instandhaltung installiert. Die in Deutschland tätigen Eisenbahnunternehmen verfügen bereits über 250 Loks mit dem europäischen Zugleit- und -sicherungssystem ETCS; das ließen sie sich 125 Mio. EUR kosten.

Innovative Güterwagen und „5L-Demonstrator“ (der leise, leichte, laufstarke, logistikfähige und lebenszykluskostenorientierte Waggon) befinden sich in der Entwicklung; die Wagenhalter tragen zu dem vom Bund geförderten Projekt 5 Mio. EUR bei. Exemplarisch soll die optimierte automatische Mittelpufferkupplung entwickelt und für den netzweiten Einsatz erprobt werden.

Im Infrastrukturbereich werden Standards vereinfacht, um die Elektrifizierung auf Strecken voranzutreiben, die nur mit Geschwindigkeiten bis 120 km/h befahren werden. Einfacher geworden sind bereits die Abläufe und Verfahren für die Nutzung des Netzes durch das Konzept „Einfachbahn“. Es nutzt vermehrt die Möglichkeiten des Datenaustausches. Digitale Technik ist auch am Werk, um den Ausfall von Weichen zu verhindern.

Zur Erprobung des automatisierten Rangierens und der automatisierten Zugbildung entsteht ein digitales Testfeld im Rangierbahnhof München Nord. Dort sammelt DB Cargo Erfahrungen mit Planung, Disposition, Rangieren, Kuppeln und Abfertigen von Güterzügen.

Der Bund nimmt auch die Förderung der Eisenbahnforschung wieder auf. Mit dem Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ werden Innovationsvorhaben wie Digitalisierung und Automatisierung sowie innovative

Fahrzeugtechniken gefördert werden.

## **Zehn Handlungsfelder**

Neben den Sofortmaßnahmen beschreibt der Masterplan zehn längerfristig laufende Vorhaben. Dies sind:

- leistungsfähige Infrastruktur für den Schienengüterverkehr bereitstellen: Dabei geht es um eine dauerhaft ausreichende Dotierung der Investitionen in die Bahninfrastruktur und den Ausbau der Großknoten.
- Digitalisierung des Schienengüterverkehrs vorantreiben: Computergestützte Trassenkonstruktion und Infrastrukturvorhaltung steigern die Zuverlässigkeit. Die ETCS-Ausrüstung von Loks soll durch ein EU-Programm bezuschusst werden.
- Eisenbahnbetrieb stärker automatisieren: Dafür werden automatisiertes Fahren im Fernverkehr und beim Rangieren erprobt.
- Technische Fahrzeuginnovationen forcieren. Dabei handelt es sich vor allem um Hybridloks und Loks mit zwei Antrieben.
- Multimodalität stärken und Zugang zur Schiene sichern: Der Bund erwägt stärkere Anreize und gleiche Bedingungen im Vor- und Nachlauf für KV und konventionellen Verkehr.
- Elektromobilität auf der Schiene ausbauen
- Trassen- und Anlagenpreise deutlich reduzieren: Der Schritt verbessert die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen. Die Maßnahme gilt für einen begrenzten, aber nicht definierten Zeitraum.
- Abgaben- und Steuerlast begrenzen: Das Ziel besteht darin, die Bahnen von den Energiesteuerbelastungen zu befreien. Termin: Beginn der neuen Legislaturperiode.
- Arbeits- und Sozialstandards zwischen Verkehrsträgern harmonisieren: National wird die Kontrollpraxis harmonisiert, auf EU-Ebene will der Bund den Anstoß zur Verhinderung von Missbräuchen geben.
- Aus- und Weiterbildung fördern: Ausbildungsinhalte zur Schiene kommen in Ausbildungsordnung und Rahmenlehrplan.

Schreiben Sie uns Ihren Kommentar!

---