

BAHN FREI FÜR 740-METER-NETZ: GÜTERBAHNCHIEFS ERFREUT



Nach einer positiven Bewertung des Bundesverkehrsministeriums hoffen die Chefs der großen deutschen Güterbahnen auf einen schnellen Ausbau des deutschen Schienennetzes für Güterzüge von 740 Metern Länge.

Nachdem das Bundesverkehrsministerium die Projekte für längere Güterzüge im Dezember positiv bewertet hat und diese im Bedarfsplan hochgestuft werden, rechnen die Chefs von DB Cargo, SBB Cargo International, der Havelländischen Eisenbahn, der Hamburger Hafenbahn und der Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mit großen Verlagerungspotenzialen für die Güterbahnen. Von der Politik forderten die Güterbahnchefs nun eine zügige Gangart bei der Ertüchtigung des deutschen Netzes. Zur Zeit wird die heutige europäische Standard-Zuglänge von 740 Metern auf vielen Strecken in Deutschland nicht erreicht. Oft wegen geringfügiger Netzbeschränkungen verkehren nur 11 Prozent der Züge hierzulande in normaler Länge. Das Bundesverkehrsministerium kalkuliert den Aufwand für die Beseitigung aller Netzengpässe auf 405 Millionen Euro und schätzt den Kosten-Nutzenfaktor mit 4,8 als sehr hoch ein.

Der Vorstandsvorsitzende von DB Cargo, Roland Bosch, sagte: „Wir begrüßen die Entscheidung des Bundes, ein mit 740-Meter-Zügen befahrbares Netz in Deutschland zu schaffen. Damit wird ein wesentlicher Produktivitätshebel der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Zuglänge, deut-

lich verbessert. Mit einer Standardzuglänge von 740 Metern erhöhen wir die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber dem Lkw in puncto Preis und Qualität.“

Auch der Leiter der Hamburger Hafenbahn, Harald Kreft zeigte sich erfreut über die Bewertung des Bundesverkehrsministeriums: „Ich bin sehr froh über die Priorisierung des 740-Meter-Netzes durch die Politik. Ein durchgängig auf 740 Meter ausgebautes Netz wird für die bereits gut ausgelasteten Züge vom Hamburger Hafen ins Hinterland aus dem Stand einen deutlichen Effizienzzuwachs generieren.“ Für den kombinierten Verkehr im Hamburger Hafen brächten die 740 Meter langen Züge deutlich spürbare Effizienzgewinne, rechnete Kreft vor. „Im kombinierten Verkehr bedeutet dies je Zug zwischen acht und zwölf Container mehr. Dieser weitere Produktivitätsschub des Schienengüterverkehrs wird allen an der Logistikkette Beteiligten zu Gute kommen und – last but not least – der Umwelt.“

Ludolf Kerkeling, Vorstand bei der Havelländischen Eisenbahn (HVLE), betonte den Zusammenhang zwischen Effizienzgewinnen beim Schienengüterverkehr und den Klimaschutzzielen der Politik. „Ich freue mich außerordentlich, dass die von mir erwartete positive Entscheidung für die 740 Meter-Züge nun gefallen ist. Dies ist ein wichtiger Schritt für eine Effizienzsteigerung und damit Stärkung des Schienengüterverkehrs. Ich fordere die Politik aber gleichzeitig auf, auch die anderen vom Verkehrsministerium gemeinsam mit den Bahnverbänden erarbeiteten Punkte aus dem Masterplan Schienengüterverkehr zügig anzugehen und umzusetzen, damit der Verkehrssektor in die Lage versetzt wird, durch Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene die Klimaschutzziele zu erreichen.“

Für Michail Stahlhut, Vorstand von SBB Cargo International, sind die deutschen Netzengpässe inzwischen ein Hindernis für den gesamten europäischen Schienengüterverkehr. Der Ausbau des 740 Meter-Netzes sei ein erster wichtiger Schritt: „Mit dem 740-Meter-Netz erreichen wir im europäischen Schienengüterverkehr einen großen Effizienzschub. Wir sind jedoch noch nicht am Optimum angekommen. Der Rastatt-Unterbruch hat uns gezeigt, dass wir umdenken müssen. Unsere Infrastrukturen müssen dringend internationaler werden. Das funktioniert nur mit einem Infrastrukturmanagement aus einer Hand. Der Schienengüterverkehr ist europäisch, das Infrastrukturmanagement muss europäisch werden. Interoperabilität auf dem gesamten Korridor ist die Forderung.“, sagte

Stahlhut.

Armin Riedl, Geschäftsführer der auf den alpenquerenden Güterverkehr spezialisierten Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion, sieht das 740-Meter-Netz als Einstieg für deutlich längere Züge. „Der Ausbau des 740-Meter-Netzes ist von elementarer Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Denn nur auf Basis dieser Infrastrukturerweiterung kann man die Systemstärke der Eisenbahn wirklich nutzen, nämlich lange und schwere Züge über große Distanzen zu befördern. Zur Verstärkung dieses Effektes sollte die Standard-Zuglänge von 740 Metern in Deutschland beispielgebend sein für den Aufbau eines europäischen 740-Meter-Netzes. Perspektivisch kann diese Diskussion aber nur der Einstieg sein in die weitere Erhöhung von Zuglängen auf 900 Meter oder mehr. Wagen und Lokomotiven können das heute schon aus technischer Sicht völlig problemlos. Einzig die Infrastruktur hindert uns, diese Effizienzgewinne zu realisieren.“

Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, verlangte von der Politik einen klaren Zeitplan für das 740-Meter-Netz. „Nachdem das Bundesverkehrsministerium die Bewertung abgeschlossen hat, sollten die Maßnahmen schnell finanziert und umgesetzt werden.“ Flege verwies auf den hohen Nutzen-Faktor bei vergleichsweise geringen Kosten. „Die Maßnahmen bringen volkswirtschaftlich und klimapolitisch einen hohen Nutzen und sind zugleich wenig aufwendig. Es handelt sich oft nur um das Versetzen von Signalen und das Verlängern von Überholgleisen“, sagte Flege und mahnte mit Blick auf die europäischen Nachbarn zu einer Beschleunigung beim Planungsrecht und bei der Umsetzung. „Wir brauchen eine Planfeststellung aus einer Hand auch für die Schiene. In den EU-Nachbarländern sind längere Züge bereits im Einsatz. In Dänemark verkehren Züge von 835 Metern Länge, Frankreich plant ab 2018 bereits mit 1000 Meter langen Güterzügen“, sagte Flege. Laut EU Kommission sollen spätestens im Jahr 2030 alle Strecken des europäischen Kernnetzes für mindestens 740 Meter lange Züge geeignet sein.

Quelle: Allianz Pro Schiene e.V., Foto: HHM