Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Fachworkshop im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS)

„Wachstumschancen des Verkehrsträgers Schiene – Wege für eine stärkere Verlagerung von Güterverkehr“

Fokus Infrastruktur

am 7. Juli 2015

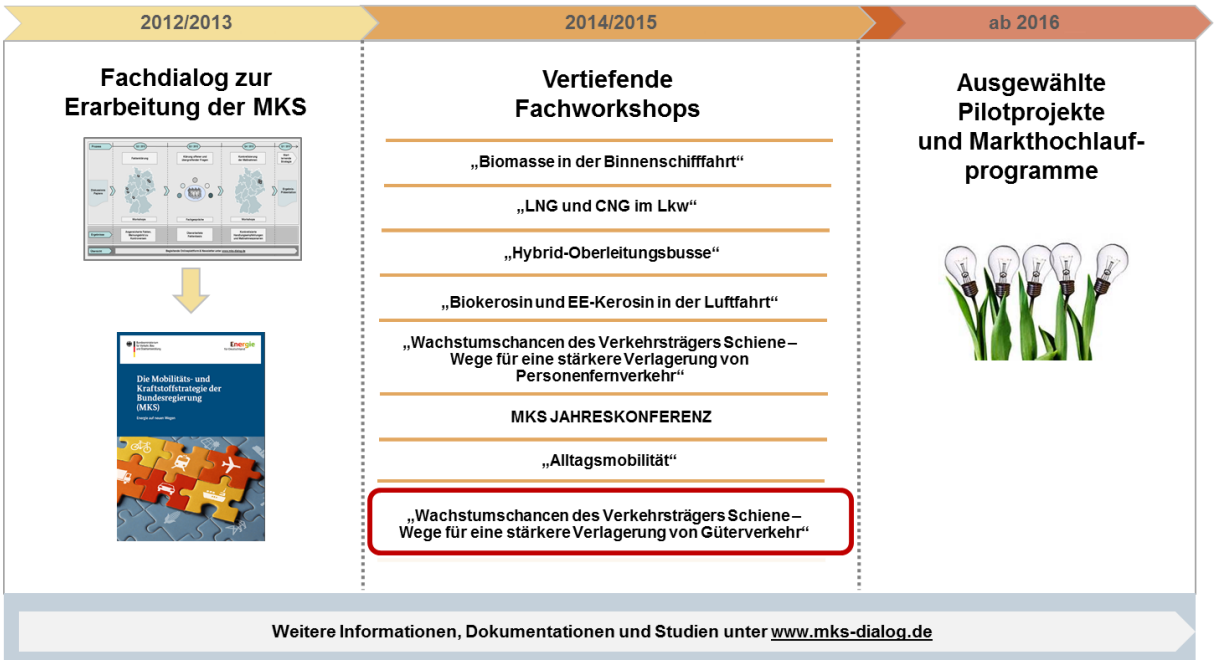
14. September 2015

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie für Deutschland (MKS)

Im Rahmen der Energiewende steht auch der Verkehrssektor vor der Aufgabe, seine Energiebasis zu verändern und Treibhausgasemissionen einzusparen. Heute hat der Verkehrssektor einen Anteil von rund 30 Prozent am Endenergieverbrauch und ist für etwa 18 Prozent der CO_2-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Zudem ist der Verkehr zu 95 Prozent von fossilen Energieträgern abhängig. In ihrem Energiekonzept hat sich die Bundesregierung deshalb das ambitionierte Ziel gesetzt, 40 Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehr bis 2050 gegenüber 2005 einzusparen.

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) ist der konkrete Beitrag zur Gestaltung der Energiewende im Verkehrssektor und damit zur Erreichung der übergeordneten umwelt- und energiepolitischen Ziele der Bundesregierung (Klimaschutz, Sicherung der Energieversorgung und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit). Damit besteht eine verkehrsträgerübergreifende Informations- und Orientierungsgrundlage über Technologien sowie Energie- und Kraftstoffoptionen. Sie bildet zudem den Ausgangspunkt, die Wissensbasis über Energie- und Technologiefragen zu verbreitern, um Rahmenbedingungen zu analysieren und darauf aufbauend Ziele und Maßnahmen zu priorisieren.

Da sich die Rahmenbedingungen (neue Technologien und Erkenntnisse zur Verfügbarkeit von Rohstoffen) in den Bereichen Verkehr und Energie ständig verändern und auch die Akteurskonstellationen einem stetigen Wandel unterliegen, hat die Bundesregierung beschlossen, die MKS stetig fortzuschreiben und konkrete Maßnahmen (z.B. Pilotprojekte und Markthochlaufprogramme) zu geeigneten Themen voranzutreiben. Für diese Weiterentwicklung wurde das wissenschaftliche Konsortium der MKS mit Untersuchungen zu zentralen Aspekten der MKS beauftragt. Um in den Untersuchungen auch die Perspektiven der Praktiker mit einzubeziehen und relevante Entwicklungen frühzeitig berücksichtigen zu können, werden zu geeigneten Zeitpunkten Fachworkshops mit zentralen Akteuren der Themenfelder umgesetzt.



Der Fachworkshop am 7. Juli 2015

In Deutschland wird der überwiegende Anteil der Güter auf der Straße transportiert. Damit ist der Güterverkehr für einen Großteil der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen verantwortlich. Bis zum Jahr 2030 wird ein Zuwachs des Güterverkehrsaufkommens von 38 Prozent gegenüber 2010 prognostiziert. Für das Gelingen der Energiewende im Verkehr sind daher konkrete energie- und emissionssparende Lösungen im Güterverkehr von besonderer Bedeutung. Eine stärkere Nutzung des Verkehrsträgers Schiene besitzt dabei großes Potenzial: Ein Großteil der Züge fährt bereits elektrisch und weist damit eine beachtliche Energieeffizienz auf. Auch wächst der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix kontinuierlich. Jedoch ist der Schienengüterverkehr (SGV) einem intensiven Wettbewerb mit dem Lkw, sowie in geringerem Maße mit dem Luftverkehr und der Binnenschifffahrt ausgesetzt. In diesem Spannungsfeld obliegt es den Akteuren des Schienensystems, durch Innovation und Marktorientierung ihre Position auszubauen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat daher Untersuchungen beauftragt, in der die Potenziale, Chancen und Hemmnisse einer stärkeren Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene analysiert werden.

Der Fachworkshop **„Wachstumschancen des Verkehrsträgers Schiene – Wege für eine stärkere Verlagerung von Güterverkehr: Fokus Infrastruktur“** am 7. Juli 2015 beschäftigte sich mit der Fragestellung, durch welche Nutzung sowie welchen Ausbau der Infrastruktur die Position der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern im Güterverkehr gestärkt werden kann. Die Ergebnisse sollen bisherige Recherchen der wissenschaftlichen Begleitung validieren und zusätzliche Informationen zur Modellierung möglicher Verlagerungspotenziale generieren. Neben der Infrastruktur behandelt die Studie auch die Themen „Multimodale Knoten“ und „Innovative Güterwagen“, welche in weiteren Workshops bearbeitet werden.

Ablauf der Veranstaltung

Uhrzeit	Programmpunkt
14.00 Uhr	**Begrüßung und inhaltliche Einführung** • *Norbert Schuldt, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)*
14.10 Uhr	Einordnung der Veranstaltung in die MKS und Vorstellung des Tagesablaufs • *Christian Klasen, IFOK GmbH*
14.15 Uhr	**Diskussionsrunde I** Thematische Einführung durch die wissenschaftliche Begleitung und Vorstellung der Untersuchungsziele • *Prof. Dr. Gernot Liedtke, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) e.V.* Erfolgsfaktoren für die Steigerung des Güterverkehrsanteils auf der Schiene am Beispiel Österreich • *Julia Elsinger und Lisa Anderluh, Abteilung I/K4 Kombinierter Verkehr, Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie* Gemeinsame Diskussion
16.00 Uhr	**Diskussionsrunde II** DB Schenker Rail AG als Mitgestalter der Energiewende im Verkehr: Potenziale und Hemmnisse durch die Schieneninfrastruktur • *Hendric Fiege, DB Schenker Rail AG* Anforderungen der Verlader und Spediteure an die Gestaltung der Schieneninfrastruktur in Deutschland • *Olaf Krüger, Interessensgemeinschaft der Bahnspediteure (IBS) / VTG Rail Logistics GmbH*

	Anschließend gemeinsame Diskussion mit allen Teilnehmenden
17.50 Uhr	**Ausblick und Verabschiedung** • *Norbert Schuldt, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)*

Moderation der Diskussionen: Christian Klasen, IFOK GmbH

Diskussionsrunde I

Thematische Einführung durch die wissenschaftliche Begleitung und Vorstellung der Untersuchungsziele

Prof. Dr. Gernot Liedtke, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.

- Der Verkehrssektor steht vor einer großen Herausforderung, wenn er trotz des prognostiziert stark zunehmenden Güterverkehrs einen Beitrag zur Reduktion des Endenergieverbrauchs erzielen soll. Die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene ist dabei der beste Hebel, denn…
  - …selbst moderne Diesel-Lkw haben eine deutlich geringere Effizienz als Züge.
  - …die Elektrifizierung von Lkw mit Hilfe von Brennstoffzellenantrieben oder Oberleitungen (auch in Kombination mit Batterien) ist noch nicht absehbar, sehr teuer und nur in intensiver Kooperation mit den europäischen Nachbarn zu realisieren.
  - …gasförmige Kraftstoffe besitzen auch perspektivisch nur geringe Einsparpotenziale gegenüber modernen Diesel-Lkw.
- Neben den nationalen Zielen zur Reduktion des Endenergieverbrauchs müssen auch die Ziele des EU-Weißbuchs für Verkehr berücksichtigt werden. demnach soll „30% des Straßengüterverkehrs über 300 km (…) bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50% bis 2050 [Anm. Moderation: jeweils gegenüber 1990] was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden.“
- Es besteht bereits eine Vielzahl an Untersuchungen zu potenziellen Verlagerungsmaßnahmen. Zumeist betrachten diese jedoch nur einzelne Handlungsfelder und nicht das Gesamtsystem Schiene. Um eine messbare Verlagerungswirkung entfalten zu können, sollten in der aktuellen Untersuchung des DLR daher drei Handlungsfelder untersucht werden: Infrastruktur, multimodale Knoten sowie das Rollmaterial (innovative Güterwagen).
- Aktuell beträgt der Anteil der Schiene am Güterverkehr in Deutschland nur etwa 18%. Die größten Wachstumspotenziale werden im nationalen Fernverkehr sowie im internationalen Verkehr gesehen, da die Vorteile der Schiene vor allem auf längeren Strecken zum Tragen kommen. Zudem sind dies neben dem Kombinierten Verkehr (KV) die am stärksten wachsenden Märkte im Güterverkehr.
- Wenn eine stärkere Verlagerung nicht nur durch ordnungspolitische Maßnahmen erfolgen soll, muss der Schienengüterverkehr für die Kunden an Attraktivität gewinnen. Dazu müssen neben einer Reduktion der Kosten vor allem auch die zentralen Zuverlässigkeitsaspekte Pünktlichkeit und Verspätung adressiert werden. In Deutschland sind aktuell 9% aller Güterzüge verspätet. Die mittlere Verspätung der Transporte ist signifikant und beträgt je nach Segment bis zu einem Tag (Kombinierter Verkehr 9 Stunden, Ganzzug- und Einzelwagenverkehre 26 Stunden). Dies erschwert deutlich die Bildung von komplexen und logistisch anspruchsvollen Versorgungsketten.

- Für die Erhöhung der Zuverlässigkeit ist eine gut ausgebaute Infrastruktur von entscheidender Bedeutung. Sie zu optimieren bietet damit große Chancen für die Verlagerung von Güterverkehr. Eng mit der Infrastruktur verbundene Gründe für die bestehende Unzuverlässigkeit sind aber auch die Betriebsführungen sowie die Zugangsbedingungen, die jeweils mit zu berücksichtigen sind.

Die Präsentation von Prof. Dr. Liedtke ist unter dem folgenden Link verfügbar.

Erfolgsfaktoren für die Steigerung des Güterverkehrsanteils auf der Schiene am Beispiel Österreich

Julia Elsinger und Lisa Anderluh, Abteilung I/K4 – Kombinierter Verkehr, Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)

Der Anteil der Schiene am Modal Split im Güterverkehr steigt in Österreich kontinuierlich. Aktuell liegt er bereits bei über 30% und soll bis 2025 auf 40% wachsen. Aufgrund dieser positiven Entwicklung wurde das BMVIT eingeladen, die erfolgreiche Verkehrspolitik Österreichs – auch über Infrastrukturmaßnahmen hinaus– vorzustellen.

- Der Wagenladungsverkehr (Einzelwagen- und Ganzzugverkehr) macht knapp 70% des Schienengüterverkehrs in Österreich aus. Auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) entfallen etwa 25% und 5% auf die Rollende Landstraße.
- Nach dem Workshop auf Anfrage recherchiert: 2012 entfielen bei Rail Cargo Austria von insg. 13.254 Mio. tkm Wagenladungsverkehr 54% auf Einzelwagen und 46% auf Ganzzüge (Economica Institut für Wirtschaftsforschung - Schienengüterverkehr: Markt- und Wettbewerbssituation, S. 17 unter folgendem Link).
- Der Marktanteil der ehemals staatlichen Bahn (ÖBB) nimmt ähnlich wie in Deutschland kontinuierlich ab und betrug 2013 etwa 80%. Als Privatbahnen werden dabei alle nicht-ÖBB-Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bezeichnet, also auch jene, die als Tochterunternehmen anderer Staatsbahnen in Österreich aktiv sind.
- Das BMVIT sieht nur wenige Netzengpässe in Österreich. Die verbleibenden Engpässe sollen bis 2025 beseitigt werden. Basis der dafür notwendigen verkehrspolitischen Maßnahmen sind die Verkehrsprognose Österreich (VPÖ) 2025+ sowie der Gesamtverkehrsplan. Wie bei der MKS wurden bei der Erstellung der Planungen erfolgreich die zentralen Stakeholder mithilfe eines Beteiligungsprozesses frühzeitig eingebunden.
- Durch eine flexible Ausgestaltung der Trassenentgelte werden Anreize zur Reduzierung von Netzengpässen geschaffen. So werden etwa die durch den Personenverkehr tageszeitlich stark befahrene Strecken für den Güterverkehr weniger attraktiv, so dass der Güterverkehr entweder andere Strecken oder Tageszeiten nutzt.
- Infrastrukturinvestitionen in Straße und Schiene werden stets für sechs Jahre geplant und jährlich fortgeschrieben. Dies schafft Planungssicherheit für alle beteiligten Akteure. Die sechsjährige Planung gilt sowohl für den Erhalt als auch für den Aus- und Neubau der Infrastruktur. In die Schieneninfrastruktur wird dabei etwa doppelt so viel investiert wie in die Straßeninfrastruktur.
- Durch die folgenden konkreten verkehrspolitischen Maßnahmen, die auch miteinander kombiniert werden können, wird der Schienenverkehr im Vergleich zur Straße attraktiver: Eisenbahnverkehrsunternehmen können Betriebsförderung zur Verringerung externer Kosten beantragen, etwa wenn die Maßnahme dazu beiträgt, Lkw-Fahrten zu vermeiden. Nach Berechnungen des BMVIT konnte 2013 ein Euro Förderung je 3,49 Euro an externen Kosten einsparen. Im Rahmen des Programms „Schienengüterverkehr neu“ können Sie auch Zuschüsse für die Nutzung der Infrastruktur erhalten. Dabei werden vor allem kleine und mittlere Unternehmen beim Einzelwagenverkehr unterstützt. 2013 wurden auf diesem Wege über 3 Millionen Lkw-Fahrten vermieden.

- Es bestehen Maßnahmen zur steuerlichen und ordnungspolitischen Besserstellung für Lkw der Rollenden Landstraße sowie für solche, die im Rahmen des KV Güter zur Schiene transportieren (z.B. Aufhebung von Fahrverboten). Lkw, die nur für das System Straße unterwegs sind, unterliegen hingegen mehreren zeitlichen und räumlichen Beschränkungen und müssen - abhängig von ihren Emissionen - Maut entrichten.
- In Österreich werden rund 90% der Zugkilometer im Güterverkehr auf elektrifizierten Strecken zurückgelegt. Der Bahnstrom stammt dabei zu 92,5% aus erneuerbaren Quellen (v.a. Wasserkraft). Dadurch verursacht der Schienentransport etwa 15mal weniger CO2 als der Straßentransport.
- Viele Innovationen im österreichischen Schienenverkehr, wie der Einsatz von leiseren Bremsen, stammen aus dem Schienengüterverkehr und werden anschließend auch im Personenverkehr übernommen.
- Die Rückspeisung von Bremsenergie ins Stromnetz (Rekuperation) ist in Österreich möglich und wird zu 100% vergütet. Allerdings ist der Erhalt der Systemstabilität im flächenmäßig kleineren Österreich auch einfacher als in Deutschland.

Die Präsentation der Referentinnen steht unter diesem Link zum Download zur Verfügung.

Zentrale Ergebnisse der Diskussionsrunde I

- Der hohe Anteil des Schienengüterverkehrs stellt in Österreich kein gesellschaftliches Akzeptanzproblem dar. Der Lkw-Verkehr hingegen schon. Daher wird die Verlagerung auf die Schiene sowohl von Politik als auch von der Bevölkerung als wünschenswert erachtet. Beim Ausbau der Infrastruktur werde zudem Wert auf den Lärmschutz gelegt.
- Durch einen fast durchgängig zweigleisigen Ausbau sowie ausreichend Überhol- und Wartegleise sei die Anzahl an Trassenkonflikten zwischen Personen- und Güterverkehr in Österreich sehr gering. Der Umstand, dass in Deutschland viele dieser Überhol- und Wartegleise zurückgebaut sein worden, führe zu Engpässen in der Infrastruktur.
- Ein Vergleichswert der Infrastrukturentwicklung sind die Pro-Kopf-Investitionen. In Deutschland wurden 2014 etwa 49 Euro pro Einwohner in die Schieneninfrastruktur investiert, während es in Österreich im gleichen Jahr 210 Euro waren. Die Daten stammen von der Allianz pro Schiene und sind unter folgendem Link abrufbar.
- In Österreich existieren in Relation zur Einwohnerzahl und zur Fläche deutlich mehr Gleisanschlüsse (trotz rückläufiger Entwicklung). Als möglicher Grund wird die Ausgestaltung der Förderrichtlinie gesehen. Ähnlich wie in Deutschland muss für die Bezuschussung eine vorher definierte Umschlagsmenge nachgewiesen werden. Wird sie erreicht, muss der Antragsteller sein Gleis nicht für Dritte öffnen. Falls nicht, haben seine Verkehre dennoch Vorrang. In Deutschland befürchten viele potenzielle Antragsteller hingegen, dass Ihre Investitionen von anderen Akteuren wie Mitbewerbern genutzt werden. Terminals sind in beiden Ländern ausnahmslos für alle zu öffnen.
- Ein stärkerer Informationsaustausch und eine engere Zusammenarbeit zwischen den Akteuren sind in vielen Marktsegmenten wünschenswert. In Österreich existiert eine öffentlich zugängliche Landkarte sowie ein Verzeichnis der wichtigsten Anschlussbahnen. Betreiber von Anschlussbahnen haben zudem Zugang zur kompletten und aktuellen Anschlussbahndatenbank. Dies ermöglicht Verladern und Spediteuren, Schienengüterverkehrsaktivitäten in ihrer Region zu verfolgen und nach potenziellen Kooperationspartnern zu suchen.
- In Österreich seien alle Maßnahmen zur Förderung der Schiene zertifiziert und EU-Rechtskonform. Es müssen aber häufig Reibungspunkte beachtet werden, damit eine Schienenverkehrsmaßnahme den Verkehrsträger Straße nicht benachteilige.

- Im grenzüberschreitenden Verkehr bestehen einige Herausforderungen. Das European Train Control System (ETCS) müsse schnell umgesetzt werden. Dafür sollten die EVU finanzielle Unterstützung erhalten. Zudem sei eine Harmonisierung von Betriebsvorschriften auf europäischer Ebene dringend geboten. Es sei aktuell schwierig, gebrauchte Triebwagen aus anderen Ländern einzusetzen. Diese müssen in der Regel umgerüstet werden. Hier gebe es viele Stellschrauben, die den EVU den Alltag im internationalen Güterverkehr deutlich vereinfachen könnten. In Österreich funktioniere die grenzüberschreitende Zusammenarbeit was die Infrastruktur betrifft durch mehrere Kooperationsprogramme (vor allem was Alpenpässe betrifft) sehr gut.
- In Österreich werden Toleranzen in der (Normal-)Spurweite ausgenutzt, um leichte Verbesserungen beim Energieverbrauch und bei den Instandhaltungskosten der Infrastruktur zu realisieren. Dies könnte auch in Deutschland verstärkt beim Infrastrukturausbau berücksichtigt werden.
- Intelligente Abstandsregelungen könnten möglicherweise die Blockabstände ersetzen oder diese verringern. Dies würde in Österreich aktuell im Personenverkehr erprobt, sei im Güterverkehr hingegen aufgrund der heterogenen Struktur sehr schwierig. Auch für Deutschland wurden Bemühungen gefordert, die Blockabstände zu verringern und europäische Lösungen anzustreben.
- Deutschland sollte sich ein konkretes Verlagerungsziel setzen, da dieses verstärkte politische Bemühungen nach sich ziehen würde. So seien für die Stärkung des Schienengüterverkehrs umfassende Änderungen der Rahmenbedingungen notwendig. Ohne diese sei auch bei gut ausgebauter Infrastruktur kein Zuwachs der Schiene am Modal Split zu erwarten. Das bisherige Ziel in der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie zeige zu wenig Verbindlichkeit.

Diskussionsrunde II

DB Schenker Rail AG als Mitgestalter der Energiewende im Verkehr: Potenziale und Hemmnisse durch die Schieneninfrastruktur

Hendric Fiege, DB Schenker Rail AG

- Der Schienengüterverkehrsanteil stagniert seit der Wirtschafts- und Finanzkrise. Das stärkste Wachstum sei im kombinierten Verkehr (KV) zu verzeichnen. In diesem Segment ist jedoch auch die Konkurrenz zum reinen Straßentransport am größten. Der Vorteil des Lkw sei seine höhere Flexibilität, geringere Faktorkostenentwicklung sowie schnellere Innovationszyklen.
- DB Schenker Rail verfolgt derzeit drei große Wachstumsmaßnahmen:
  - Eine stärkere Verknüpfung von Ganz- und Einzelwagenverkehren sowie ein Kapazitätsmanagement mit Kundenbuchungen sollen Stabilität, Zuverlässigkeit, Kapazität und Auslastung erhöhen.
  - Eine tiefere Integration in die Wertschöpfungsketten der Kunden und das Angebot von ergänzenden Dienstleistungen soll die Attraktivität des Kernproduktes Schienen-transport steigern und zusätzliche Potentiale für die Schiene erschließen.
  - Die Verbesserung der Qualität, eine konsequente kontinuierliche Kostenreduzierung sowie der Ausbau des multimodalen Angebots soll die Position im wachsenden intermodalen Verkehr steigern0.
- Für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene müssen weitere Strecken elektrifiziert und bestehende Engpässe beseitigt werden. Dazu sei das Zielnetz 2030 der DB Netz AG ein guter Weg. Auch eine Steigerung der Zuglänge sei nötig. Der auf einigen Strecken eingeführte Standard von Zuglängen über 800m (z.B. zwischen Hamburg und Dänemark) habe die Transportkapazität um 25% und die Produktivität um 14% gesteigert. 26% mehr Güter wurden auf die Schiene verlagert.

Die Züge in Deutschland sollten daher alle mindestens 740m und auf den Hauptstrecken perspektivisch noch länger sein. Dies soll Engpässe vermeiden und zur Wettbewerbsfähig beitragen können.

- Neben den unternehmerischen Anstrengungen sollte bei der Weiterentwicklung der ordnungs-politischen Rahmenbedingungen (u.a. Ausgestaltung energiepolitische Rahmenbedingungen, Lärmminderung) darauf geachtet werden, den klimafreundlichen Schienengüterverkehr zu stärken und nicht durch zusätzliche Belastungen in seiner Wettbewerbssituation zu schwächen.

Die Präsentation von Herrn Fiege können Sie unter folgendem Link herunterladen.

Anforderungen der Verlader und Spediteure an die Gestaltung der Schieneninfrastruktur in Deutschland

Olaf Krüger, Interessensgemeinschaft der Bahnspediteure (IBS) / VTG Rail Logistics GmbH

- Die Schienengüterverkehrs-Kunden klagen vor allem über lange Transportzeiten und wachsende Unpünktlichkeit. Unter anderem sei es aufgrund der Infrastrukturengpässe und der Nachrangigkeit des Güterverkehrs für die EVU sehr schwierig, verlässliche Ankunftszeiten zu garantieren.
- Das Anhalten des Zuges zu Gunsten des von Personenverkehrszügen, koste nicht nur Zeit sondern auch sehr viel Energie. Die Nachrangigkeit des Güterverkehrs könnte in bestimmten Fällen aufgelöst oder Bypässe – auch zur Trennung von Güter- und Personenverkehr – gezielt ausgebaut werden.
- Die Stilllegung vieler Gleisanschlüsse aus Wirtschaftlichkeitsgründen erschwert die gewünschte Zunahme des Schienengüterverkehrs. Infolge dessen müssen den Verladern neue Zugangspunkte zum Schienennetz angeboten werden, die über eine regionale Bedienung angeboten werden.
- Derartige Zugangsstellen zum Eisenbahnnetz müssen neben den vorhanden Rangierbahnhöfen und intermodalen Terminals als sogenannte Railports für Waggonverkehre neu installiert werden.
- Für den Aufbau und die Erweiterung von Railports ist ein ausgedehntes, an die Förderwertigkeit des intermodalen Verkehrs angelehntes, Fördermittelprogramm notwendig. Dies ist eine europäische und nationale politische Herausforderung.
- Längere Züge seien für die Zukunft des Güterverkehrs enorm wichtig, da diese die Rentabilität steigern bzw. die System- und damit die Transportkosten entsprechend reduzieren. Erforderlich sei hier die Einführung von europäischen Standards (Diese seien zudem in den Bereichen Energieversorgung und Zugleitsysteme erforderlich).
- Das Zielnetz 2030 sei ein guter Weg, um einen Großteil der bestehenden Probleme zu lösen. Allerdings fehle es auch in diesem Konzept an dringend benötigten Bypass-Strecken. Diese seien immer dort erforderlich, wo Personen- und Schienenverkehr um Trassen konkurrieren.

Die Präsentation von Herrn Krüger kann unter folgendem Link heruntergeladen werden.

Zentrale Ergebnisse der Diskussionsrunde II

- In Deutschland wird der Trassenpreis aktuell unabhängig von der Länge und dem Gewicht berechnet, wodurch bei einer Zugverlängerung vor allem ohnehin rentable Ganzzüge belohnt werden. Kürzere, ebenso wichtige Züge würden im Vergleich verlieren. Zudem sei Lärm achsbezogen, weshalb längere Züge lauter sind. In Österreich ist der Trassenpreis hingegen auch auf das Gesamtgewicht bezogen, sodass sich die Kosten stärker an der Belastung der Infrastruktur orientieren. Daraus folgt, dass die EU Richtlinie 2012/34/EU bis 2015 in nationales Recht umzusetzen ist.

- Vor dem Hintergrund der EU-Richtlinie wird das deutsche Trassenpreissystem weiterentwickelt. Noch steht nicht endgültig fest, wie dieses konkret aussehen wird.
- Für längere Züge müssen auch die Start- und Zielinfrastrukturen ausgebaut werden um den Aufwand für Rangierarbeiten nicht zu vergrößern. Bereits mit den aktuellen Zuglängen stünden die Waggons zu häufig. Die Railports seien zu klein und KV-Terminals häufig überlastet. Schließlich müsse auch an den Gleisanschlüssen der Waggonumlauf deutlich beschleunigt werden können.
- Die Netzkonzeption 2030 der DB AG wurde von den Teilnehmenden insgesamt positiv bewertet. Zusätzlicher Ausbaubedarf bestehe bei Bypässen.
- Bezüglich der Finanzierung wurden die von Allianz pro Schiene veranschlagten 4 Mrd. Euro/Jahr für den Erhalt überwiegend als ausreichend betrachtet. Beim Ausbau hingegen wünschten sich einige Teilnehmer deutlich mehr als die vorgesehenen 1,5 Mrd. Euro/Jahr. Genannt wurden beispielsweise 2,5 Mrd. Euro/Jahr. Dagegen wurde argumentiert, dass bei einer derart hohen Investition, die Vielzahl an Baustellen zu massiven Einschränkungen der laufenden Verkehre führen würde. Eine zusätzliche Belastung durch Baustellen müsse entsprechend gedeckelt werden.
- Die Planung und Umsetzung von baulichen Vorhaben ist häufig sehr kompliziert. Gründe hierfür sind bau- und lärmrechtliche Aspekte, aber auch verstärkte Akzeptanzprobleme. Vorhaben werden so häufig teurer und dauern länger als geplant. Entsprechende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) wie in Österreich, die sowohl den Erhalt als auch den Aus- und Neubau berücksichtigen, werden daher begrüßt.
- Die Elektrifizierung weiterer Strecken sei nicht nur für die Umwelt wichtig, sondern senkt auch die Kosten für den Antrieb und das Personal (da kein Lokführer-Wechsel notwendig ist). Hier sei vieles in Planung, aber noch zu wenig umgesetzt.
- Gerade für den Einzelwagenverkehr werden neue Organisationsformen gebraucht, die diese Verkehre auch für private Anbieter interessant machen, sodass Gleisanschlüsse erhalten und erweitert werden. Aktuell lägen die größten Chancen im KV.
- Um mehr Güter auf die Schiene zu bekommen, sei neben dem Infrastrukturausbau auch eine grundsätzliche Verbesserung der Rahmenbedingungen notwendig. Aus Sicht vieler Teilnehmer könne zwar die Zuverlässigkeit der Schiene mit zusätzlichen Mitteln erhöht werden, die Attraktivität gegenüber der Straße jedoch nicht. Die Maßnahmen aus Österreich könnten als Beispiele dienen. Aktuelle Tests mit Lang-Lkws werden hinsichtlich der gewünschten Verkehrsverlagerung auf die Schiene kritisch gesehen. Eine Reduktion der Kosten im Lkw-Verkehr führe zu einer schlechteren Wettbewerbssituation der Schiene.

Impressionen des Fachworkshops

Kontakt und weitere Informationen

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)
Prof. Dr. Gernot Liedtke
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin
Gernot.Liedtke@dlr.de

Anika Lobig
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin
Anika.Lobig@dlr.de

IFOK GmbH
Christian Klasen
Projektbüro zum Fachworkshop
Reinhardtstraße 58, 10117 Berlin
christian.klasen@ifok.de

Begleitende Webseite zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie: www.mks-dialog.de