

ANZEIGE

Home > Auto > Das Verkehrsministerium bremst die 740-Meter-Güterzüge

zur Startseite

11. November 2016, 18:56 Uhr Güterverkehr

Das Verkehrsministerium bremst die 740-Meter-Güterzüge



Noch sind Güterzüge maximal 650 Meter lang. Wann die 740-Meter-Bahnen kommen, ist derzeit noch völlig unklar. (Foto: dpa)

Güterbahnbetreiber wollen bis zu 740 Meter lange Züge einsetzen, um mehr Lastverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Erste Schätzungen gehen davon aus, dass dafür das Schienennetz für 200 bis 300 Millionen Euro angepasst werden müsste.

Doch das Bundesverkehrsministerium bremst die Pläne, die auch von Bürgerinitiativen zum Lärmschutz kritisiert werden.

Feedback

Von *Marco Völklein*

Niels Jäger deutet auf das Stellwerk am östlichen Ende des Rangierbahnhofs München-Ost. "Hier dürfte es eng werden", sagt der Betriebsleiter der Güterbahnfirma Lokomotion. "Oder sehr teuer." Nördlich der Gleise steht das Stellwerk aus den Zwanzigerjahren im Weg, südlich davon eine ehemalige Unterkunft der Deutschen Bahn. Würde man hier die Gleisanlagen verlängern

wollen, sodass Güterzüge mit einer Länge von 740 Metern draufpassen, man müsste einiges an Planung und Geld aufwenden. Die alten Gebäude müssten abgerissen, neue Weichen, Signale und vor allem ein komplett neues Stellwerk errichtet werden.

Und dennoch zählt Jäger klar zu denen, die für den Ausbau des deutschen Schienennetzes werben. Eine Verlängerung der Züge auf bis zu 740 Meter würde es den Anbietern ermöglichen, mehr Waren zu transportieren. Und sie könnten deutlich wirtschaftlicher fahren, sagt Jürgen Wilder, Chef des Branchenprimus DB Cargo. "Die Zuglänge ist einer der wirksamsten Hebel zur Senkung der Stückkosten im Schienengüterverkehr." Um sich im Wettbewerb mit der Konkurrenz auf der Straße behaupten zu können, sei der Ausbau nötig. Und Wilder weiß, wovon er spricht: Im Jahr 2015 fuhr die [Deutsche Bahn](#) (DB) einen Konzernverlust von 1,3 Milliarden Euro ein; einer der größten Verlustbringer war (und ist) die Güterbahn-Tochter.

SPD plant rasanten Ausbau des Bahnverkehrs

Mehr Stoppes für den ICE, mehr Geld für Bahnhöfe und Komfort: Der SPD schwebt ein großes Investitionsprogramm für die Bahn vor. *Von Markus Balsler, Berlin [mehr ...](#)*

Die Kosten liegen bei 200 bis 300 Millionen Euro

Nach Angaben der DB verkehren aktuell nur etwa elf Prozent der Güterzüge hierzulande mit der von der EU gewünschten Standardlänge von 740 Metern. Schuld daran seien vor allem Engpässe auf den Hauptgütertrassen. Es fehle an ausreichend langen Überholgleisen, auf die die Güterzüge ausweichen können, um einen schnelleren Personenzug vorbeirauschen zu lassen, sagt Dirk Flege von der Lobbyvereinigung Allianz pro Schiene.

Dabei ließe sich das Netz für relativ wenig Geld so herrichten, dass 740-Meter-Züge dort fahren könnten. Ingenieure der DB hatten bereits 2013 ein Paket mit 66 Einzelmaßnahmen geschnürt, mit dem sie die Trassen fit machen wollen für die Güterwagen-Lindwürmer. Mancherorts müssten Signale versetzt werden, an anderer Stelle Überhol- und Ausweichgleise verlängert oder neu gebaut werden. Auf 200 bis 300 Millionen Euro schätzt Flege den Investitionsbedarf. Aus Sicht von Verkehrspolitikern ist eine solche Summe kaum der Rede wert: In München wird ein 2,5 Kilometer langer Straßentunnel am Westabschnitt des Mittleren Rings geplant - die Kostenschätzung liegt bei mindestens 500 Millionen Euro.

Es fehlt die Bewertung des Verkehrsministeriums

Doch bislang kommt das 740-Meter-Programm kaum voran. Am vergangenen

Montag erst [liefen reihenweise Befürworter des Ausbauplans im Verkehrsausschuss des Bundestags auf](#), um die Parlamentarier zu überzeugen. Viel Arbeit hatten sie damit nicht: Verkehrspolitiker von Regierung wie Opposition hatten sich schon lange vor dem Termin dafür ausgesprochen, ebenso die Verkehrsminister mehrerer Bundesländer. Wo also liegt das Problem?

Laut Flege hängt die Sache im [Bundesverkehrsministerium](#) fest. Deren Beamte müssten den Nutzen der 66 Vorschläge zunächst bewerten; vorher passiert gar nichts. Doch bislang ist dies nicht geschehen. Vielmehr musste Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) im Frühjahr auf Anfrage der Grünen einräumen, dass seine Leute gerade erst damit begonnen hatten, Gutachter mit der Bewertung zu beauftragen. Laut Flege wird es nun wohl bis Anfang 2017 dauern, bis das abgeschlossen ist. Das Bundesverkehrsministerium wollte auf Anfrage keinen Zeitpunkt nennen.

"Die Lkws bestimmen den Preis"

Für Branchenvertreter wie Flege ist die Frage des 740-Meter-Netzes ein Beispiel dafür, dass "ständig zwar pro Schiene geredet wird", wie er sagt. "Das tatsächliche Handeln sieht aber anders aus." Die Güterbahn sei gegenüber dem Lkw im Nachteil. Steigende Preise für die Benutzung der Gleise, zusätzliche Lasten durch höhere Energiekosten - all das schwäche die Schiene. Der Straßengüterverkehr profitiere dagegen von der zuletzt gesunkenen Lkw-Maut und den niedrigen Dieselpreisen, sagt Axel Kröger, Chef des Speditionsunternehmens Konrad Zippel.

"Die Lkws bestimmen den Preis, die Bahnen müssen sich daran orientieren", ergänzt Maria Leenen vom Beratungsunternehmen SCI Verkehr. Außerdem sei Dobrindt vor allem damit beschäftigt, [die Lang-Lkw, auch "Giga-Liner" genannt](#), flächendeckend durchzudrücken, sagt Flege. "Wenn die kommen", glaubt Lokomotion-Betriebsleiter Jäger, "dann schlägt das eine tiefe Kerbe in der Bahnbranche". Tatsächlich stagniert der Anteil der Schiene am Güterverkehrsaufkommen seit Jahren bei gut 17 Prozent. Mit ihren Lang-Zügen würden viele Güterbahner den Lang-Lkw gern ein Stück vom Gütermarktkuchen abnehmen.

Die Lärmgegner kritisieren die Ausbaupläne

Doch Ludwig Steininger hält das für gar keine gute Idee. Er ist Vizechef der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm - und spricht sich dezidiert gegen mehr Verkehr auf der Schiene und auch gegen 740 Meter lange Züge aus. "Wir sehen den Bedarf nicht", sagt Steininger, der bundesweit mehrere Dutzend Anti-Bahnlärm-Initiativen vertritt. Die derzeit zulässigen Zuglängen reichten aus, um die Verkehrsnachfrage abzuwickeln, der Ausbau sei "pure Geldverschwendung". Mehr Verkehr auf der Schiene bringe vor allem mehr Lärm für die Anwohner - insbesondere entlang der großen Güterrennstrecken, etwa im Mittelrheintal oder auf der Strecke München-Rosenheim, die in den nächsten Jahren als Zulauf zum Brenner-Basistunnel ausgebaut werden soll.

Steininger sieht das Grundrecht der Bahnanlieger auf gesundheitliche

Unversehrtheit verletzt; zumal Schwarz-Rot das eigentlich zugesagte Verbot lauter Güterwagen zuletzt "auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben" habe. Deshalb wollen die in der Initiative vernetzten Lärmgegner bald bis vor das Bundesverfassungsgericht ziehen, um ihr Recht auf Ruhe einzuklagen.

Manch einer bringt schon 1000-Meter-Züge ins Gespräch

Gar nicht in den Kram passen dürfte ihm da die Ankündigung von Dobrindts Parlamentarischem Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU). Der hatte 1000 Meter lange Züge ins Gespräch gebracht, wie sie etwa in den Niederlanden unterwegs sind. Auch Lokomotion-Mann Jäger würde gerne in solchen Dimensionen denken, gibt sich vorerst aber mit der 740-Meter-Lösung zufrieden. "Wir sind anspruchslos geworden bei der Güterbahn."

Und was macht er am Münchner Rangierbahnhof, sollten tatsächlich mal Lang-Züge beispielsweise von Köln nach München rollen? Dort fasst das längste Gleis ja auch weiterhin nur Züge mit einer Länge von bis zu 650 Meter. "Ganz einfach", sagt Jäger. Diese würden direkt nach der Ankunft getrennt, auf zwei Gleise verteilt und später weiter in unterschiedliche Richtungen geschickt. Voraussetzung sei aber, dass sie die Strecke von Köln nach München als 740-Meter-Garnitur schaffen, sagt Jäger: "Dann rechnet sich das."