



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Perspektiven zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs am Oberrhein

Peter Westenberger

Planungsausschuss des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein

Karlsruhe, 6. Februar 2019

Wer sind diese "Wettbewerbsbahnen"?

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht zum DB-Konzern gehören

In dem im Herbst 2000 gegründeten früheren „Netzwerk Privatbahnen“ bündeln heute 56 Unternehmen mit Jahresumsätzen zwischen einigen wenigen und über 300 Millionen Euro, deren Schwerpunkt im Schienengüterverkehr liegt, einen Teil ihrer Außenvertretung.

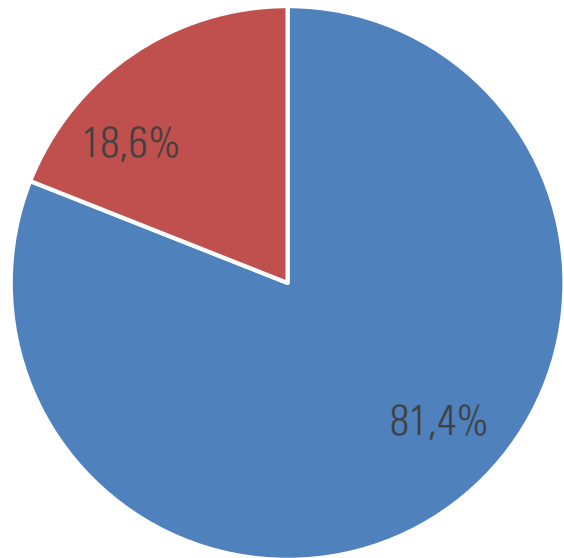
Ein Thema: Das System Schiene ist mehr als die Deutsche Bahn AG.

Unsere Aufgaben:

- Fairer Wettbewerb auf der Schiene und mit anderen Verkehrsmitteln
- Mehr Verkehr auf die Schiene bringen und einen höheren Marktanteil erreichen
- Interessenvertretung gegenüber Politik und Behörden
- Informations- und Erfahrungsaustausch

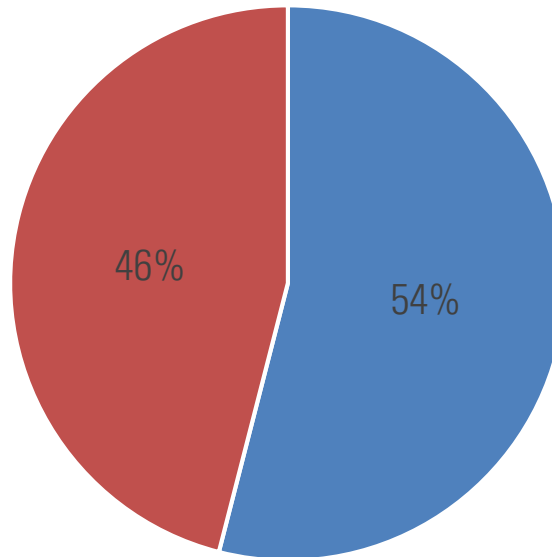
Schiene und Wettbewerbsbahnen auf einen Blick

Anteil der Schiene am
gesamten Güterverkehr



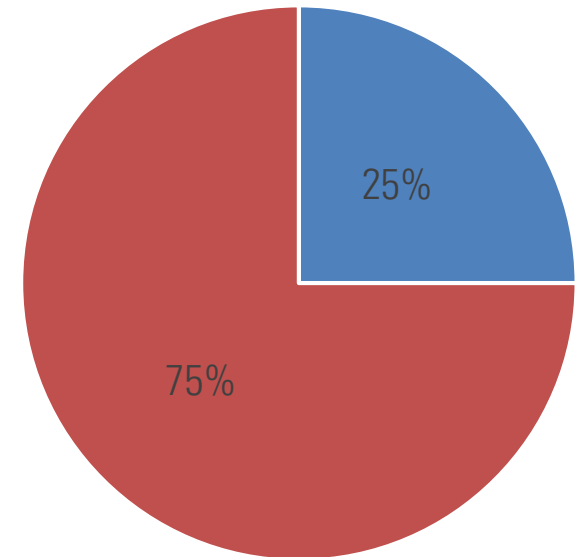
■ Straße, Binnenschiff und Rohrleitungen ■ Schiene

Anteil der Wettbewerbsbahnen an der Verkehrsleistung im
SGV



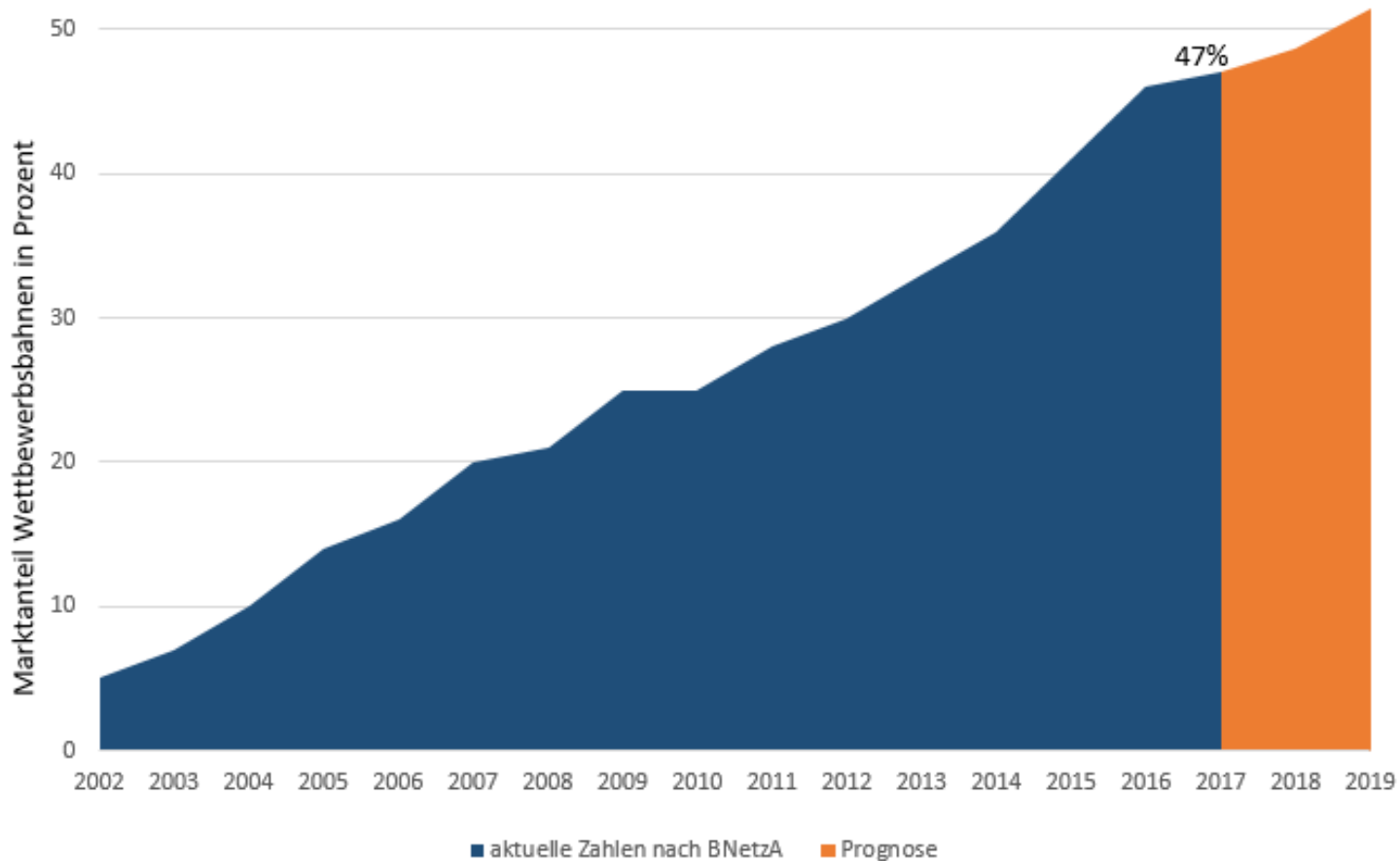
■ DB Cargo ■ Wettbewerbsbahnen

Anteil der NEE Mitglieder
an den Wettbewerbsbahnen*



■ nicht im NEE ■ NEE-Mitglieder

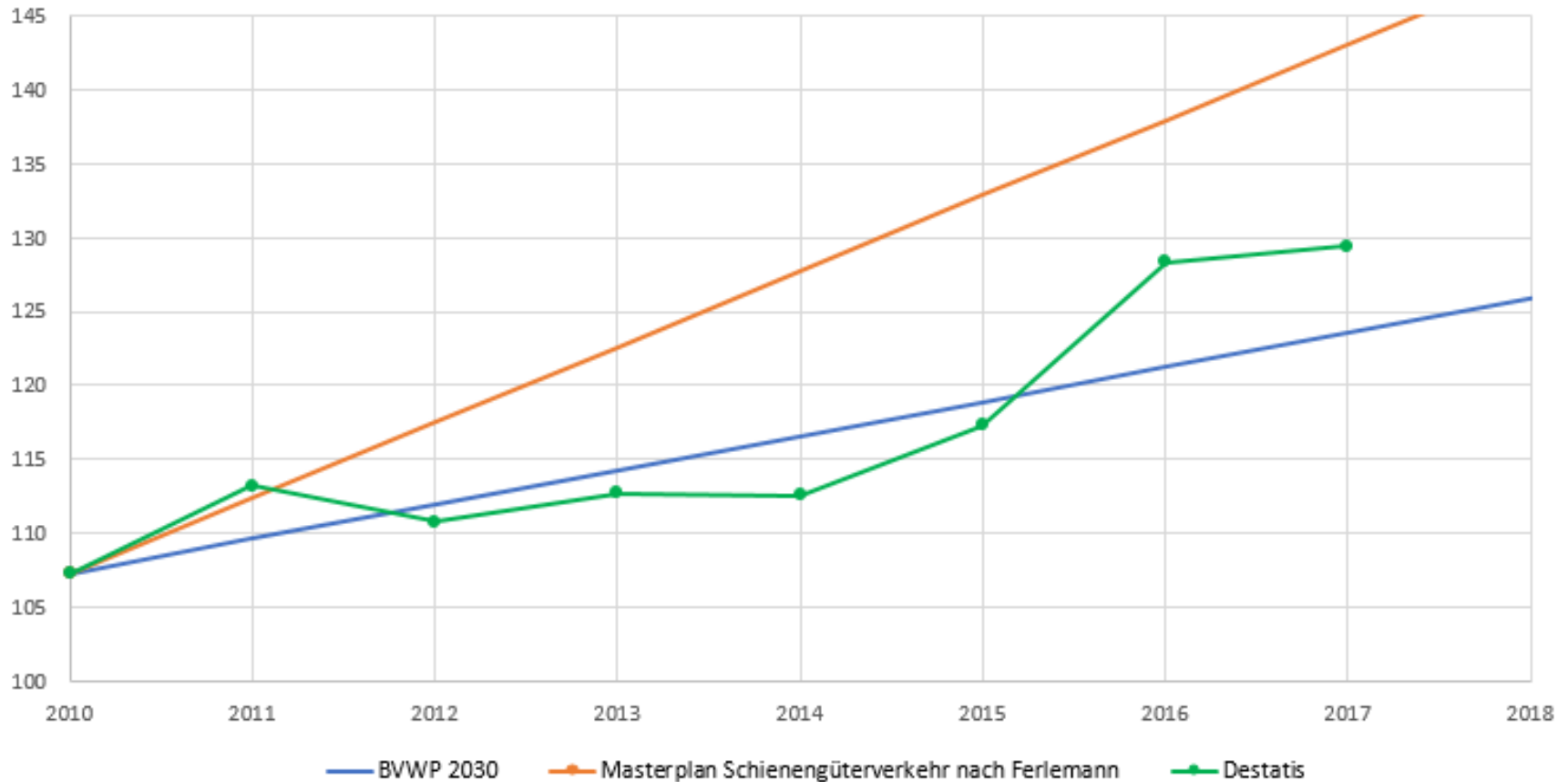
Die Wettbewerbsbahnen haben ihren Marktanteil kontinuierlich steigern können – sie tragen das Wachstum fast vollständig alleine



Hinweis: Die Güterverkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr ist von 69,7 Mrd. tkm im Tiefst-Jahr 1996 bis auf 129,4 Mrd. tkm im Jahr 2017 angestiegen.

Der Schienengüterverkehr wächst noch stärker als prognostiziert

Verkehrsleistung Schienengüterverkehr



Viergleisiger Ausbau und Interims-Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität sind für den Güter- und den Personenverkehr erforderlich

- Die Verzögerungen des Ausbaus der Rheintalbahn in Deutschland sind der Sparpolitik des Bundes seit den späten neunziger Jahren geschuldet
- Ohne zusätzliche Kapazitäten ist die allseits gewünschte Verkehrsverlagerung in relevanten Größenordnungen gefährdet
- Personen- und Güterverkehr sollten sich nicht gegeneinander ausspielen lassen
- Grenzüberschreitende und Korridorlösungen sind anzustreben



Der Verkehrsmarkt orientiert sich wieder stärker an der Schiene

- „Vor Rastatt“ entwickelte sich der Schienengüterverkehr auf dem Korridor Rhine-Alpine überdurchschnittlich
- Nach dem Ende der Sperre scheinen sich die Verkehrsbeziehungen langsam wieder zu „normalisieren“
- Erheblicher Vertrauensverlust bei den Verladern ist zu berücksichtigen
- Die Schiene wird von der Politik und von den Verladen über „bahnaffine“ Güter hinaus wieder in Betracht gezogen: Klimaschutzanforderungen, Fahrerknappheit, Unzuverlässigkeit des Straßentransports sind wesentliche aktuelle Treiber
- Die Trassenpreisförderung des Bundes (seit Juli 2018) stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene



Lärminderung: die positive Entwicklung ist unüberhörbar und unumkehrbar

- Zwei Grundfehler des Gesetzgebers (unterstützt durch die Eisenbahngesellschaften) haben zur Lärm- und damit Akzeptanzkrise geführt: 1976 wurde ortsfester Lärmschutz auf Neu- und Ausbaumaßnahmen beschränkt. Zugleich wurden die Fahrzeuge des Schienengüterverkehrs viel zu lange von ordnungsrechtlichen Vorgaben ausgenommen
- Die Aufholjagd, bestehend aus Grenzwerten für Neuwagen, Lärmsanierung an hochbelasteten Abschnitten (seit 1999), Umrüstförderung auf die sog. „Flüsterbremse“, Wegfall des „Schienenbonus“ und Verbot lauter Güterwagen (Ende 2020) begann viel zu spät, verläuft aber mittlerweile sehr erfolgreich – die Unterschiede sind deutlich hörbar
- 2020 wird die Lärmbelastung des Schienengüterverkehrs im Vergleich zu 2010 halbiert worden sein – Handlungsbedarf besteht darüber hinaus
- Die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik und die Nachrüstung lärmsanierter Abschnitte werden die Emissionen weiter senken
- Wermutstropfen: Bei der Diskussion von Ausbauvorhaben der Schiene müssen wir uns auch mit der Erinnerung der Menschen an die „ratternden Güterwagen“ auseinandersetzen

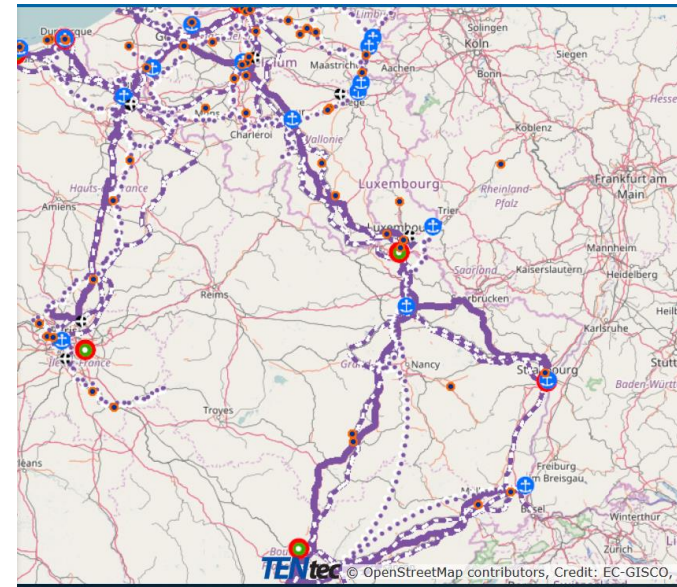
Exkurs: was wurde aus Rastatt gelernt? Bisher zu wenig!

- Contingency-Handbook der Infrastrukturbetreiber: sinnvolle Verbesserung zum Abbau der Koordinationsdefizite im Falle einer Störung. Trägt leider nicht zur Vermeidung ähnlicher Störfälle bei und klammert weitere naheliegende Systemverbesserungen aus.
- Internationale Koordination von Bauarbeiten immer noch Fehlanzeige
- Fahrersprache – kein Fortschritt
- Umleitungsentgelte – Regelung unverändert



Was ist zu tun?

- DB Fernverkehr, DB Netz und Terminals müssen Störungen minimieren
- Beschleunigte Erschließung kapazitativer Effekte:
 - Tunnel Rastatt fertigstellen – ggf. eingleisig
 - ETCS-Ausrüstung im Korridor A (bis „spätestens 2023“)
- Beschleunigung des viergleisigen Ausbaus
- Resilienz stärken
 - Elektrifizierung Tübingen-Horb
 - Bau der Singener Kurve
 - Ertüchtigung Wörth-Strasbourg
 - Engpass Rheinbrücke Karlsruhe-Wörth
 - Korridor NorthSea-Mediterranean stärken
- Kapazitätssteigernde Ausbauplanung nördlich von Karlsruhe schnell voran bringen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Peter Westenberger
Geschäftsführer NEE

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin
Tel.: +49 30 53 14 91 47 3
westenberger@netzwerk-bahnen.de
www.netzwerk-bahnen.de