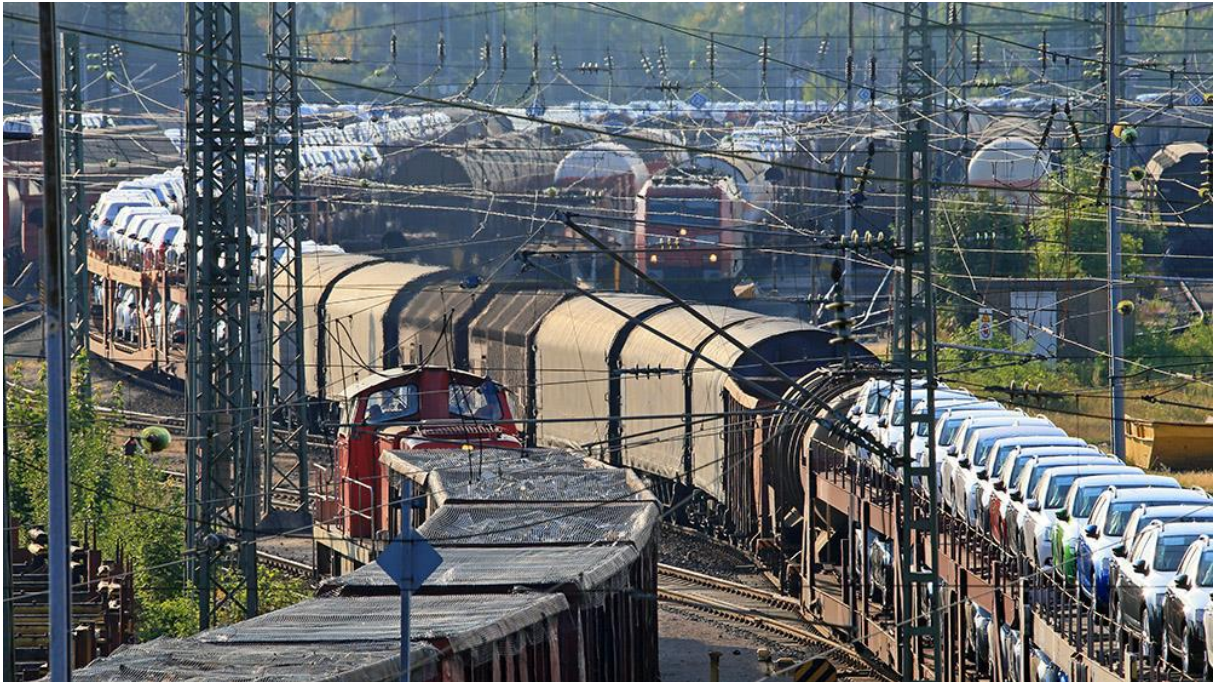


Datum: 30.08.2016



Ein Güterzug so weit das Auge reicht? Nicht in Deutschland. Hierzulande verkehren nur 11 Prozent der Züge in der Standardlänge von 740 Metern. Grund sind oft winzige Netzengpässe.

Güterbahnchefs fordern Ausbau für längere Güterzüge Deutsches Schienennetz noch nicht für Standardlänge von 740 Metern ausgelegt

Berlin, den 30. August 2016. Die Schwergewichte im deutschen Schienengüterverkehr sprechen sich dafür aus, das hiesige Schienennetz flächendeckend für den Einsatz normallanger Güterzüge von 740 Metern Länge zu ertüchtigen. Auf Nachfrage des gemeinnützigen Verkehrsbündnisses Allianz pro Schiene rechnen die Chefs von DB Cargo, SBB Cargo, der Havelländischen Eisenbahn und der Hamburger Hafenbahn für den Fall eines zügigen Ausbaus mit hohen Verlagerungspotenzialen und Effizienzgewinnen für den Schienengüterverkehr. Mit dem gezielten Aufbohren einiger Flaschenhälse im deutschen Netz sei - bei überschaubarem Aufwand - ein großer volkswirtschaftlicher Nutzen zu erzielen. Einig waren sich die Güterbahnchefs auch in der Einschätzung, dass die deutschen Netzengpässe inzwischen ein Hindernis für den europäischen Schienengüterverkehr darstellen. Nach Angaben der Deutschen Bahn 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.

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

T 030.246 25 99 - 20 | E barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

Hamburger Hafen: Alle großen Terminals für lange Züge bereit

„Alle großen Terminals im Hamburger Hafen können die Ganzzuglänge von 740 Metern abfertigen. Wir würden also gerne längere Züge bekommen, tun es aber nicht.“

Harald Kreft, Leiter der Hamburger Hafenbahn



Harald Kreft, Leiter der Hamburger Hafenbahn, betont, dass der Hamburger Hafen für die längeren Güterzüge bereits gerüstet ist. „Sowohl die Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn als auch alle großen Terminals im Hamburger Hafen können die Ganzzuglänge von 740 Metern abfertigen. Wir würden also gerne längere Züge bekommen, tun es aber nicht.“ Netzengpässe im Hinterland - besonders in den Relationen nach Prag/Tschechien und Leipzig - führen dazu, dass viele kürzere Züge um die knappen Trassen konkurrieren. „Wenn wir mit der Standardlänge von 740 Metern fahren können, dann transportieren wir dieselbe Menge an Gütern mit weniger Zügen und verbrauchen dabei weniger Trassen“. Ein durchgängig auf 740 Meter ausgebautes Netz würde für die bereits gut ausgelasteten Züge vom Hamburger Hafen ins Hinterland aus dem Stand einen Effizienzgewinn im zweistelligen Bereich bringen. Im Durchschnitt könnten zwischen acht und zwölf Container mehr transportiert werden, rechnet der Leiter der Hafenbahn vor. „Dieser Produktivitätsschub kommt allen zu Gute: den Güterbahnen, den Verladern, der Wirtschaft und – nicht zuletzt – der Umwelt“, sagt Kreft. „Wenn der Bund die neuralgischen Punkte im Schienennetz gezielt anpackt, verbessert er damit automatisch die unfairen Wettbewerbsbedingungen zwischen der umweltschonenden Güterbahn und dem Lkw.“

Havelländische Eisenbahn sieht im Osten besonders hohes Potenzial

Ludolf Kerkeling, Mitglied der Geschäftsleitung bei der Havelländischen Eisenbahn (HVLE), verspricht sich von längeren Güterzügen besonders im Osten Deutschlands Effizienzgewinne von bis zu 25 Prozent. „Das 740-Meter-Netz wäre für uns ein Quantensprung. Zur Zeit müssen wir unsere Züge auf 600 Meter kürzen, manchmal weil einfach nur ein Signal an der falschen Stelle steht“, sagte Kerkeling. Die Gütermengen an Schüttgut und Getreide, die mit längeren Zügen von der HVLE zusätzlich transportiert werden könnten, beziffert Kerkeling auf die Größenordnung von rund 2400 Lkw pro Monat. „Im harten Wettbewerb zwischen Schiene und Straße entscheidet ganz allein der Preis. Dabei ist der Netzausbau für die Standardlänge von 740 Metern für vergleichsweise kleines Geld zu haben.“ Im europäischen Vergleich hat Deutschland beim Netzausbau bereits den Anschluss verloren, meint der HVLE-Chef. „Natürlich haben auch die Nachbarn Engpässe, aber sie sind rege. Etwa die Niederländer bei der Betuwe Linie oder die Schweiz mit dem Gotthard. Leider ist durch den Investitionsrückstau das

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

T 030.246 25 99 - 20 | E barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

Bild, das Deutschland abgibt, sehr dürftig.“ Wenn die Politik jetzt schnell handele, „dauert es zwei bis drei Jahre, um die Hauptkorridore hinzukriegen und fünf bis zehn Jahre, damit die Fläche für die 740-Meter ertüchtigt wird. Die Güterbahnen würden für ein vernünftiges Netz auch die Zähne zusammenbeißen und mit den Baustellen leben“, sagte Kerkeling.



 Allianz
pro Schiene

„Das 740-Meter-Netz wäre für uns ein Quantensprung. Zur Zeit müssen wir unsere Züge auf 600 Meter kürzen, manchmal weil einfach nur ein Signal an der falschen Stelle steht.“

Ludolf Kerkeling, Mitglied der Geschäftsführung der Haveländische Eisenbahn AG

SBB Cargo International pocht auf 740-Meter-Ausbau der Zubringer zum Gotthard

Michail Stahlhut, Vorstand von SBB Cargo International, geht davon aus, dass auf der Nord-Südachse durch den neuen Gotthard-Basis-Tunnel die Güterverkehrsmenge der Schiene aus dem Stand um ein Drittel gesteigert werden kann. Das würde die aktuelle Straßenmenge um rund zehn Prozent reduzieren. „Weil die Züge durch den neuen Gotthard-Tunnel 740 Meter lang werden können, holen wir schon bei gleicher Zugzahl rund 30 Prozent Mehrmenge auf die Schiene“, rechnet Stahlhut vor. „Der Gotthard ist eine Mega Chance für den europäischen Schienengüterverkehr.“ Deshalb sollten die Anrainerstaaten ihr Schienennetz jetzt ebenfalls für längere Güterzüge ausbauen. „Italien macht sein



 Allianz
pro Schiene

„Mit dem Gotthard sind 740-Meter-Züge auf der Nord-Süd-Achse möglich. Ein Drittel mehr Güter auf der Schiene: Diese Chance sollte Deutschland unbedingt nutzen.“

Michail Stahlhut, Vorstand
SBB Cargo International

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

T 030.246 25 99 - 20 | E barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

740 Meter-Netz bereits fit. Im deutschen Bundesverkehrswegeplan liegt diese Maßnahme überraschenderweise noch auf Eis“, kritisiert Stahlhut. „Mit wenig Geld lässt sich ein großer Effizienzschub erreichen, wenn die Zuglänge auf 740 Meter wächst“, sagt der SBB Cargo International-Vorstand. „Diese Chance sollte Deutschland unbedingt nutzen.“

Lokomotion fordert Ausbau für Megatrains

Auch Armin Riedl, Geschäftsführer der in München ansässigen Lokomotion Rail beklagt Engpässe im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Schiene. „Lokomotion befördert im Schwerpunkt Züge von und nach Italien. Hier können wir zur Zeit nur mit maximal 550 Meter langen Zügen fahren, was an den Begrenzungen des Netzes in Italien liegt. Für 2018 sind Verbesserungen auf der italienischen Seite in

„Mit längeren Zügen holen wir mehr Güter von der Straße. Wir sollten die Chance nutzen, die Hauptstrecken schon jetzt für 1000 Meter lange Güterzüge auszubauen. Unsere EU-Nachbarn tun es bereits.“

Armin Riedl, Geschäftsführer
Lokomotion Rail



Aussicht gestellt worden“, sagte Riedl. Für das deutsche Netz wünscht sich der Lokomotion Chef eine schnelle Ertüchtigung der Hauptmagistralen für längere Güterzüge. Riedl appellierte an die Planer vom Bund, hier mit Blick auf die Kapazitäten der Nachbarn auf Zuwachs zu bauen. „Mit längeren Zügen holen wir mehr Güter runter von der Straße. Auf ausgewählten Verbindungen wäre es sehr vorteilhaft, schon für 1000 Meter lange Züge auszubauen“, sagte Riedel und nannte als Beispiel die Strecke Emmerich – Oberhausen, auf der heute 690 Meter möglich sind: „Hier baut der Bund zur Zeit komplett neu. Aber anstatt die Chance auf 1000 Meter zu nutzen, wird nur auf 740 Meter ausgebaut, während die niederländische Seite heute schon mit 1000 Metern fahren kann. Also auf Jahrzehnte kein Fortschritt“, bemängelte der Güterbahnchef und nannte weitere Strecken, die sich für 1000 Meter lange Megatrains eignen: Rhein/Ruhr – Polen, Hamburg – München, Emmerich – Basel.

DB Cargo hofft auf Senkung der Stückkosten

Auch für den Vorstandsvorsitzenden von DB Cargo, Jürgen Wilder, bringt der Netzausbau für längere Güterzüge einen Effizienzsprung. „Die Zuglänge ist einer der wirksamsten Hebel zur Senkung der Stückkosten im Schienengüterverkehr. Das hat unser Pilot für verlängerte Züge auf der Strecke Maschen – Padborg gezeigt“, sagte Wilder. Der DB Cargo-Chef favorisierte den zügigen Ausbau der Hauptkorridore, auch damit die Güterbahn im Wettbewerb mit dem Lkw wieder Boden gewinne. „Wir

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

T 030.246 25 99 - 20 | E barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

brauchen das 740-Meter-Netz, das eine entsprechende Standardzuglänge durchgehend auf den Hauptkorridoren erlaubt. So kann der Schienengüterverkehr gegenüber der Straße wettbewerbsfähiger werden, sowohl was Preise als auch was Qualität angeht", sagte Wilder.



Spediteure: Zippel beklagt Preisschere zwischen Lkw und Güterbahn

„Als Spediteur habe ich die freie Wahl, wie ich die Güter transportieren will“, sagte Axel Kröger, geschäftsführender Gesellschafter von Konrad Zippel. „Im direkten Vergleich Schiene und Straße transportiert Konrad Zippel 70 Prozent der Ladung mit der Güterbahn.“ Allerdings seien die



wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs zur Zeit denkbar ungünstig. „Sinkende Lkw-Maut und niedrige Dieselpreise verschaffen dem Straßengüterverkehr Oberwasser“, sagte Kröger. „Gerade weil die Politik aus Klimaschutzgründen auf die Güterbahnen setzen muss, wären längere Güterzüge eine extrem smarte Maßnahme.“ Kröger rechnete vor, dass der Ausbau des

Schiennetzes auf den europäischen Standard sofort spürbar den Lkw-Verkehr reduzieren könnte. „Jeder einzelne Zug, der mit 740 Metern unterwegs ist, holt die Ladung von acht Lkw zusätzlich von der Straße.“

Allianz pro Schiene: 740-Meter-Netz muss raus aus der Warteschleife

Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, forderte die Politik auf, beim 740-Meter-Netz für längere Güterzüge Tempo zu machen. „Die Aufgaben sind klar verteilt: Das



„Das Bundesverkehrsministerium sollte die Bewertung für das 740-Meter-Netz jetzt zügig abschließen, damit der Bundestag im Oktober die Ausbaugesetze verabschieden kann.“

Dirk Flege, Geschäftsführer
Allianz pro Schiene e.V.

Bundesverkehrsministerium sollte die endlich begonnene Bewertung für das 740-Meter-Netz jetzt zügig abschließen, damit der Bundestag im Oktober die Ausbaugesetze beraten kann.“ Die Kosten für die rund 100 von der DB Netz angemeldeten Ausbaumaßnahmen schätzte Flege auf nur 200 bis 300 Millionen Euro. „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 zur Eile. „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.

Weitere Informationen:

[Hintergrund: Wie der Güterzug länger werden kann](#)

[Grafik: So entwickelt sich die Preisschere zwischen Lkw und Güterbahn von 2010 bis 2016](#)

[Die Wirtschaft will mehr Güterbahn: Verlagerungskonzepte von Henkel und BASE](#)

[EU-Pro-Kopf-Invest: Deutschland hängt beim Netzausbau hinterher](#)

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

T 030.246 25 99 - 20 | E barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 23 Non-Profit-Organisationen zusammengeschlossen: die Umweltverbände BUND, NABU, Deutsche Umwelthilfe und NaturFreunde Deutschlands, die Verbraucherverbände Pro Bahn, DBV und VCD, die Automobilclubs ACE und ACV, der Bundesverband CarSharing bcs, der Fahrradclub ADFC, die zwei Bahngewerkschaften EVG und GDL, die Konferenz für kirchliche Bahnhofsmission, die Eisenbahnverbände BDEF, BF Bahnen, FEANDC, VBB und VDEI sowie die Technische Hochschule Wildau, die TH Mittelhessen, die FH Aachen und die TU Berlin. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 2,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von mehr als 130 Unternehmen der Bahnbranche mit insgesamt 30 Milliarden Euro Umsatz im Schienenverkehr.