

Bundesverkehrswegeplan:

# Blockade für die Güterbahn

## Die Bundesregierung steuert die Güterbahn in die Sackgasse

Von Odo Stüttgen\* und Rainer Engel

➤ Der Bundesverkehrsminister hat mit dem Bundesverkehrswegeplan, die Grundlage der derzeitigen Investitionen in Neu- und Ausbauten der Schienenwege, die Zeichen der Zeit verschlafen. Eine Welle von Güterzügen überrollt Deutschland – nicht nur von und zu den Seehäfen. Die DB plant bereits eine Neubaustrecke für den Güterverkehr um, doch die Politik verfolgt weiter Planungen, die Jahrzehnte alt sind. Deutschland braucht eine Zielplanung für den Schienenverkehr, der Güter- und Personenverkehr gleichberechtigt fördert.

### Die Güter rollen an

Die Güterlawine rollt – alle Zeichen deuten darauf hin. Dem Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahre 2003 liegt eine Prognose über das Wachstum des Güterverkehrs aus dem Jahre 2001 zugrunde. Diese Prognose (1) weist bereits darauf hin, dass der Containerverkehr in den deutschen Seehäfen sich von 1997 bis 2015 verdoppeln werde. Eine etwas ältere Prognose (2), nach der der Containerverkehr über die Seehäfen vom Jahr 2000 bis 2005 um 50 Prozent wachsen werde, wurde tatsächlich noch deutlich übertroffen.

Der Bundesregierung war und ist also bekannt, was zu erwarten ist, aber offenbar hat man die Prognosen nicht wirklich ernst genommen. Erst am 4. Oktober 2008 startete das Bundesverkehrsministerium ein Sofortprogramm für den Seehafen-Hinterlandverkehr, mit dem Engpässe auf den Schienenwegen zu den Häfen beseitigt und die Kapazitäten für den anwachsenden Güterverkehr erhöht werden sollen. Bis

\* Odo Stüttgen ist PRO BAHN-Referent Güterverkehr. Eine PRO BAHN-Arbeitsgruppe „Seehafenhinterlandverkehr“, in der die Autoren mitarbeiten, befasst sich mit den verschiedenen Möglichkeiten der Kapazitätserweiterung und der Koordinierung von Güter- und Personenverkehr im norddeutschen Raum.



2011 sollen insgesamt 255 Millionen Euro zur Verfügung stehen. Genügt das?

### Container und Datenfluss

Der wesentliche Grund für die rasante Zunahme des Güterumschlags in den deut-

schen Seehäfen ist der Siegeszug des Containers. Zwar ist der Container schon lange als „Standardgefäß“ im Einsatz, aber die moderne Hafentechnik und die Datentechnik haben den Umschlag so beschleunigt, dass die Transportkosten erheblich gesunken sind. Es ist heute möglich, die Be-

Deutsche Seehäfen	2007		2005	
	Umschlag Mio. t	Container Mio. TEU	Umschlag Mio. t	Container Mio. TEU
Deutsche Häfen	315,1	15,2	284,9	12,1
Nordseehäfen	253,7		229,8	
Hamburg	118,2	9,0	108,3	8,1
Bremische Häfen	59,3		46,7	3,7
Wilhelmshaven	42,6		46,0	0,003
Ostseehäfen	58,4		52,5	
Lübeck u. Travemünde	22,2		18,8	0,15

TEU = Twenty Foot Equivalent Unit, zu Deutsch: 20-Fuß-Container-Einheit.

Quelle (3)

ladung eines Güterzugs bereits zu planen, während das Schiff noch auf See ist, und ihn so zu beladen, dass der Zug direkt vom Hafen aus in Richtung Ziel starten kann, ohne rangiert zu werden.

### Die Schlüsselrolle der deutschen Seehäfen

Im internationalen Transportgeschäft nehmen die deutschen Seehäfen eine Schlüsselrolle ein. Ein Blick in die Tabelle zeigt, dass der Güterumschlag sich sehr stark auf die Häfen an Weser und Elbe konzentriert. In diesen Häfen liegt der Schwerpunkt auf dem Umschlag von Containern. Im Fernverkehr ist die Bahn beim Seehafenhinterlandverkehr der bedeutendste Verkehrsträger. Rund 70 Prozent des Containerverkehrs werden über die Schiene abgewickelt. Daher werden die Bremischen Häfen und der Seehafen Hamburg auch „Eisenbahnhäfen“ genannt. Darüber hinaus werden vor allem Massengüter wie Metallprodukte, Flüssigladung, Erz, Kohle und Getreide zwischen den Terminals und dem Hinterland transportiert.

Einerseits sind von hier aus fast alle Häfen aller Kontinente gut erreichbar, andererseits hat sich das Hinterland durch den Fall des Eisernen Vorhangs enorm er-

weitert. Die Erweiterungen der Terminals in den bestehenden Seehäfen und der Bau des Jade-Weser-Ports (Containertiefseehafen Wilhelmshaven) erhöhen den Umschlag und damit auch das Aufkommen von Containerzügen ins Hinterland nachhaltig.

### Wachstum: Nur geringfügig langsamer

Daher stellt die derzeitige Wirtschaftskrise die bisherigen Prognosen nicht grundsätzlich infrage. Das Wachstum des Güterverkehrs auf der Schiene wird sich nur kurzfristig etwas verlangsamen:

- Der drastische Rückgang des Ölpreises ist nur die Folge einer überhitzten Spekulation. Sobald das Wirtschaftswachstum wieder einsetzt, wird auch der Ölpreis wieder anziehen. Der Druck zur Verlagerung von Transporten auf Wasser- und Schienenverkehr wird wiederkehren.
- Der Schiffsverkehr über die Ozeane hat noch enorme Potenziale zur Energieeinsparung: Eine Absenkung der Geschwindigkeit würde nicht nur Energie einsparen, sondern würde auf Teilstrecken auch die Nutzung der Windenergie möglich machen.

- Der Güterverkehr auf der Schiene verbraucht nicht nur weniger Energie als der auf der Straße, er ist auch nicht ausschließlich vom Öl abhängig.
- Die „Sättigungsgrenze“ für den Anteil von Containern am Gesamtverkehr ist noch nicht erreicht. Vielleicht wird er im Jahre 2015 erreicht sein.
- Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen wird besser eingeschätzt als die der niederländischen und belgischen Seehäfen (4).

### Was rollt auf uns zu?

Der weltweite Containerverkehr wird bis 2015 voraussichtlich jährlich um neun Prozent wachsen und sich gegenüber den Zahlen von 2006 verdoppeln. Entsprechendes gilt auch für die deutschen Seehäfen.

### Zusätzlich 330 Güterzüge täglich

Allein von und zum Hamburger Hafen wurden 2006 1,4 Mio. TEU auf der Schiene befördert. Hierfür wurden täglich 180 Züge gebildet oder aufgelöst. Für das Jahr 2015 werden 3,1 Mio. TEU jährlich erwartet; dafür müssen täglich 400 Züge gebildet oder aufgelöst werden (5). Die Züge von und zu den Bremischen Häfen machen noch einmal die Hälfte dieser Zahlen aus. Daraus kann abgeleitet werden, dass täglich 330 Züge zusätzlich zu erwarten sind. In bisherigen Prognosen wird häufig davon gesprochen, dass 250 Züge zusätzlich erwartet werden.

Zum Vergleich: Die in Deutschland am stärksten mit Güterzügen belastete Bahnlinie ist die Südumgehung von Hannover, die nur für den Güterverkehr genutzt wird. Hier verkehren mehr als 200 Güterzüge pro Tag (6). Die Hauptabfuhrstrecken für den Hamburger Hafen, die Bahnlinien über Lüneburg und Celle nach Lehrte sowie die Bahnlinie in Richtung Bremen, weisen eine Belastung von mehr als 100 Güterzügen

Fotos: Engel (2)



Wohin mit den Containern, die in den Häfen ankommen?



täglich auf. Beide Strecken gelten als ausgelastet (7).

Würden sich die zusätzlichen Güterzüge gleichmäßig auf diese Linien verteilen, so ist das eine Verdoppelung des Aufkommens.

330 zusätzliche Züge täglich bedeuten also: Es sind zwei neue Abfuhrstrecken für die norddeutschen Häfen erforderlich. Im Verhältnis dazu ist das eingangs genannte Sofortprogramm ein Tropfen auf den heißen Stein, der in wenigen Jahren verpufft sein wird.

Der Abschnitt vom Rangierbahnhof Maschen bis nach Lüneburg ist chronisch überlastet, da hier Reisezüge in vier Geschwindigkeitskategorien vom ICE bis zum oft haltenden Regionalzug verkehren. Hier wird jetzt endlich – nach mehr als einem Jahrzehnt Diskussion – ein drittes Gleis gebaut, das aber erst 2013 zur Verfügung stehen wird (7). Der anschließende Abschnitt von Lüneburg bis Celle, auf dem heute 250 Zügen verkehren, weist bereits jetzt eine unbefriedigende Betriebsqualität auf.

### Was plant die Bundesregierung?

In den bisherigen Planungen der Bundesregierung und der DB spielt die sogenannte „Y-Trasse“ eine zentrale Rolle. Sie soll östlich von Scheeßel von der dreigleisigen Strecke Hamburg – Bremen abzweigen und vor Langenhagen in die Strecke Celle – Hannover einmünden. Die Planung ist ein typisches Kind der Planung von Hochgeschwindigkeitsstrecken in den 70er- und 80er-Jahren. Abgesehen von ökologischen Bedenken ist zu bemängeln, dass Güterzüge hier durch den Hauptbahnhof von Hannover fahren müssten.

Bei DB Netz wurde das Problem inzwischen erkannt und eine für den Güterverkehr taugliche Neuplanung erstellt, die zwei Überholbahnhöfe und Trennwände zwischen den Gleisen vorsieht, damit Güterzüge den 300 km/h schnellen ICE-Zügen begegnen können (8).

Zusätzlich ist eine Verbindungskurve in Richtung Lehrte und ein viertes Gleis von Buchholz in Richtung Bremen in der Planung enthalten.

Damit würde das Neubauvorhaben mehr als drei Milliarden Euro kosten und wohl kaum vor 2025 zur Verfügung stehen.

### Zu spät

Bis heute ist für die ursprüngliche Y-Trasse nur das Raumordnungsverfahren abgeschlossen, für die gütertaugliche Variante

müsste es wahrscheinlich wiederholt werden. Einwände von Umwelt- und Naturschützern können die Fertigstellung jahrelang verhindern. Die Anzahl der Güterzüge wird von Jahr zu Jahr ansteigen und nicht warten, bis die Y-Trasse fertiggestellt ist.

Daher ist es völlig unzureichend, wenn erst in vielen Jahren geplante Investitionen ins Schienennetz realisiert werden. Eine Kapazitätserweiterung muss so bald wie möglich Schritt für Schritt umgesetzt werden.

### Alternativen suchen

**D**aher wäre zunächst ein Ausbau vorhandener Strecken in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt in Erwägung zu ziehen. Dafür käme die „Amerikanerlinie“ Bremen – Uelzen – Magdeburg in Betracht, die mit einer Elektrifizierung zwischen Reichenbach und Regensburg Verkehr bis nach Süddeutschland und Südosteuropa aufnehmen könnte, sowie die „Heidebahn“ Buchholz – Soltau. Das niedersächsische Gutachten (9) weist darauf zutreffend hin. Die Elektrifizierung wäre kurzfristig möglich, der zweigleisige Ausbau könnte schrittweise in Angriff genommen werden. Der Ausbau der Verbindung von Soltau nach Celle, die zur Osthannoverschen Eisenbahn gehört, sollte ergänzend Priorität haben. Erstmals stellt sich die Frage des Ausbaus nicht bundeseigener Bahnlinien für das Netz von nationaler Bedeutung.

### Umdenken?

Die niedersächsische Landesregierung hat im vergangenen Jahr eine Studie in Auftrag gegeben, um auszuloten, was die Bahnlinien, die nicht zur DB gehören, beitragen können. Das Gutachten (9) meint, es sei nicht sehr viel. Für sinnvoll gehalten wird, dass Züge von Bremerhaven und Stade über Bremervörde nach Rotenburg an der Wümme geführt werden. Die Osthannoversche Eisenbahn von Winsen über Soltau nach Celle wird als wenig leistungsfähig eingeschätzt.

Vor allem aber pflegt das Gutachten den Glauben, der Bau der Y-Trasse in der Ausführung, die nur für den Hochgeschwindigkeitsverkehr geeignet ist, mache genügend Kapazitäten frei und die alte Hauptstrecke von Hamburg nach Hannover so leistungsfähig, dass die Strecken durch die Heide nur noch für Umleitungsfälle benötigt würden. Dahinter zu lesen ist: Die niedersächsische Landesregierung will



*Geislinger Steige: Für den ICE soll neu gebaut werden, für den Güterverkehr bringt das nichts.*

nicht in den Verdacht kommen, für Alternativen zum Bau der Y-Trasse einzutreten. Entsprechend kurzfristig arbeiten die Gutachter und widmen der drohenden Überlastung der Südumgehung von Hannover keine Aufmerksamkeit. Genauso wenig verschwenden sie einen Gedanken daran, dass die Heidebahn mit der Y-Trasse verknüpft werden könnte, um weitere Kapazitäten zu schaffen, was auch schnelle Regionalzüge von Hannover nach Walsrode und Soltau möglich machen würde. Das ist unerwünscht – der Wunschtraum der Landesregierung ist ein ICE-Halt in der Heide.

### ICE über alles

Wie in der Heide, so gilt die uneingeschränkte Priorität auch in anderen Teilen des Bundesschienennetzes dem Hochgeschwindigkeitsverkehr – und das, obwohl die Neubaustrecken entlang von Bahnlinien gebaut werden, die als Engpässe im Netz der Güterbahnen bekannt sind. Das Problem besteht hier weniger in der Kapazität der Zugzahlen als in der Beschränkung der Anhängelast.

### Hindernis Steilstrecken

Auch auf den Bahnlinien tief im Hinterland wird der Containerverkehr die Zugzahlen erheblich ansteigen lassen. Die Verkehrsströme von Rotterdam und den deutschen Häfen reichen bis weit nach Südosteuropa (7). Damit werden Strecken belastet, auf denen der Gütertransport aufgrund der topografischen Bedingungen teuer ist: Die Steilrampen im Frankenwald

und an der Schwäbischen Alb (Geislinger Steige). Schwerere Güterzüge müssen hier nachgeschoben werden. Die Steilstrecken durch den Spessart werden durch einen Neubau des Scheiteltunnels zurzeit entschärft, aber das bringt keine Entlastung, denn Güterzüge, die hier verkehren, erreichen den überlasteten Knoten Würzburg.

### Heilkraut „Neubaustrecke“

In beiden Fällen bietet der Bundesverkehrswegeplan ebenfalls nur Planungen, die das Hochgeschwindigkeitsnetz ergänzen, aber für den Güterverkehr wenig bis gar nichts bringen.

Die Neubaustrecke von Erfurt nach Ebensfeld ist zwar von den Steigungen her für Güterzüge tauglich, aber die Einröhrentunnel mit Begegnungsverboten von Güter- und Reisezügen behindern tagsüber die Güterzüge, wenn sie die Führung nicht sogar unmöglich machen. Die Altstrecke wird zwar entlastet, aber weiterhin müssen schwere Güterzüge nachgeschoben werden. Die zweigleisige und für Güterzüge uneingeschränkt taugliche Bahnlinie von Leipzig über Hof nach Regensburg ist hingegen ohne durchgehenden Fahrdracht. Hier könnte binnen kürzester Frist und mit wenig Geld Abhilfe geschaffen werden.

Die zwischen Stuttgart und Ulm geplante Neubaustrecke ist auf die Nutzung durch Hochgeschwindigkeitszüge zugeschnitten. Die Steigungen mit bis zu 31 Promille machen die Führung herkömmlicher Güterzüge unmöglich (10). In den Wirtschaftlichkeitsberechnungen tauchen zwar „leichte Güterzüge“ auf, aber das wären ICE-ähnliche Fahrzeuge mit Laderaum für Kleinbehälter, die die herkömmlichen Güterzüge nicht ersetzen können. Ideen für Alternativen gibt es bisher nur in einigen Gedankenskizzen, die man in Fachzeitschriften findet – mehr nicht.

### Neubau – nicht für die Güterbahn

Zwar zielt die Strategie „Netz 21“ darauf ab, Güter- und Reisezugverkehr zu entmischen, und ist damit grundsätzlich richtig. Erkannt worden ist mittlerweile auch, dass die Knotenbahnhöfe so ausgebaut werden müssen, dass eine zügige Durchfahrt möglich wird. Aber die aufwendigen Knackpunkte, die in der Planung von Neu- und Ausbaustrecken und deren Finanzierung zu berücksichtigen wären, sind bislang nicht angegangen worden – sie werden

durch die drei genannten Neubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht beseitigt.

### Rückwirkungen für den Reisezugverkehr

Die Unterlassungssünden werden nicht nur den Güterverkehr teurer und ineffizienter machen – sie schlagen auch auf den Reisezugverkehr durch. Das ist schon heute bei Bauarbeiten und Störungsfällen zu beobachten – die Reisenden müssen dann mit dem Bus vorliebnehmen. In Norddeutschland könnten die Intercity-Züge von Hamburg und Bremen nach Hannover auf der „Abschussliste“ stehen, da sie schneller fahren als ein durchschnittlicher Güterzug. Regionalzüge würden öfter auf die Seite gestellt, weil nach EU-Recht internationalen Güterzügen Vorrang gewährt werden muss. Dann werden ein Taktfahrplan und erst recht ein integraler Taktfahrplan so gut wie unmöglich. Das ist kein generelles Plädoyer gegen Hochgeschwindigkeitsstrecken, aber deren Effizienz muss gesamtwirtschaftlich beurteilt werden.

Ein Deutschland-Takt als Planungsgrundlage für effizientes Bauen und Finanzieren ist nicht in Sicht. Dabei würde gerade die integrierte Planung eines Personenverkehrs- und eines Taktfahrplans für Güterzugstrassen das Schienennetz sehr viel leistungsfähiger machen können – und weniger Geld kosten als die heute verfolgte Investitionspolitik, die Neubaustrecken mit zweifelhaftem Nutzwert einseitig fördert.

## Quellen

- (1) BVU/ifo/Planco, Verkehrsprognose 2015 für die Bundesregierung, Schlussbericht April 2001, Tabelle 4–36.
- (2) Planco: Prognose des kombinierten Ladungsverkehrs der Binnenschifffahrt bis zum Jahre 2010, November 1998.
- (3) Statistisches Bundesamt
- (4) Planco: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung, Seeverkehrsprognose, April 2007.
- (5) Philine Gaffron: Güterverkehrsentwicklung in der Metropolregion, Institut für Verkehrsplanung & Logistik, TUHH Hamburg, 23./24. November 2007.
- (6) Statistisches Bundesamt, Belastung des Schienennetzes 2005.
- (7) Siehe Grafik über die Ziele der Güter aus den Häfen in (4).
- (8) Michael Reimer: Kapazitätsengpass im Seehafen-Hinterland-Schienerverkehr ab 2013 erwartet, Schienenbus 6/2008 S. 7 ff.
- (9) Carla Eickmann, Jacob Kohlruss, Tilo Schumann: Hafenhinterlandanbindung – sinnvolle Koordination von Maßnahmen im Schienenverkehr zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, Kurzfassung, 22.10.2008.
- (10) Sven Andersen, Neubaustrecke Stuttgart – Ulm realisierbar? Eisenbahnrevue International, 2005, Seite 368 f.; Sascha Behnsen, Hans-Peter Kleemann, Die Zukunft war gestern ... SLR 2007.

## Umdenken – Gebot der Stunde

■ Wenn Gottfried Ilgmann in der nebenstehend veröffentlichten Studie ein Umdenken in der Planung des Schienennetzes fordert, dann kann sich der Fahrgastverband PRO BAHN nur uneingeschränkt anschließen. Ilgmann rührt an Grundfesten der Verkehrsplanung, die sich immer noch in der Zwiesprache zwischen Bundesregierung und Deutscher Bahn AG abspielt, so als ob es keine anderen Nutzer des Schienennetzes gebe. Bei PRO BAHN wird nicht verkannt, dass auch Neubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr nach

wie vor eine Berechtigung haben können, dass aber die einseitige Ausrichtung auf solche Projekte infrage gestellt werden muss. Ziel muss eine Planung sein, die eine integrierte Entwicklung des Netzes für den Reisezug- und Güterverkehr zum Ziel hat.

Die Redaktion hält diese Studie daher für so wichtig, dass sie hier im Volltext abgedruckt wird, und dankt dem Netzwerk Privatbahnen e. V. für die freundliche Genehmigung des Abdrucks.

Redaktion und PRO BAHN-  
Bundesvorstand