

# Vorrangnetz für den Güterverkehr torpediert die Qualität des innerdeutschen Personenverkehrs

Deutschland als Transitland sollte die „Bevormundung“ durch die neue EU-Verordnung nicht hinnehmen

Am 11.12.2008 hat die EU-Kommission einen VO-Vorschlag zur Entwicklung eines europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr vorgelegt. Ihr Ziel sollte sein, die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu optimieren. Dies ist nach Auffassung der Kommission aber nur durch Harmonisierung von Regelungen entlang noch zu schaffender europäischer Güterverkehrskorridore und auf der Basis genauer gesetzlicher Vorgaben durch die EU realisierbar.

Dies würde für Deutschland bedeuten, drei grenzüberschreitende Korridore vorzuschlagen und hierfür Koordinierungsgesellschaften (so genannte One-Stop-Shop – OSS) gemäß konkreter Organisationsvorgaben einzurichten und bestimmte von der Kommission vorgegebene Maßnahmen umzusetzen.

Grundsätzlich ist hierzu festzustellen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schienengüterverkehrs (SGV) unbedingt gesteigert werden muss, der Zugang zu den europäischen Eisenbahnmärkten ist zu erleichtern und der Abbau von technisch-betrieblichen Barrieren muss zügig eingeleitet werden. Dies sollte aber nicht bedeuten, dass die Kommission zur Steigerung der

Wettbewerbsfähigkeit des SGV mit zusätzlicher verordneter Eisenbahngesetzgebung (mit vsl. umfangreichen gesetzlichen Vorgaben) zu erreichen ist. Aus deutscher Sicht müssen solche Vorstellungen abgelehnt werden.

U.a. war für die Bundesrepublik Deutschland vorgesehen, drei internationale Güterverkehrskorridore zu definieren:

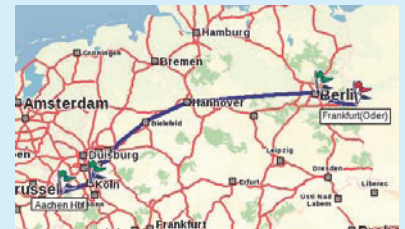
- eine Ost-West-Achse,
- sowie zwei Nord-Süd-Achsen

Auf ihnen sollte durch die OSS Vorrang vor dem Personenverkehr eingeräumt werden.

Die drei Korridore (siehe Karten) sind in der Zwischenzeit benannt worden. Der ursprüngliche Vorschlag der Kommission (v. 11.12.08) wurde glücklicherweise am 04.06.10 entschärft. Es soll jetzt hier von Fall zu Fall in der Disposition entschieden werden; aber muss dies denn unbedingt auf internationaler Ebene (OSS) geschehen? Kann die nationale Regulierung (betriebliche Steuerung bei der DB AG) diese Aufgabe nicht erfüllen? Müssen wieder mit Steuergeldern zusätzliche Mechanismen geschaffen werden, deren Effektivität äußerst umstritten ist und ggf. schnelle Entscheidungen verhindern?

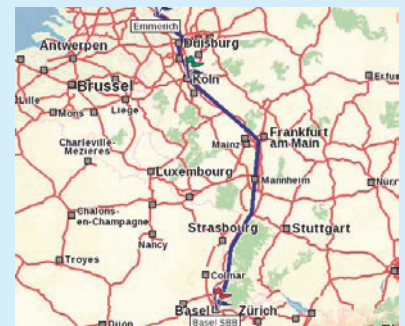
## Die Korridore:

**Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen/Aachen/Berlin/Warschau-Terepol (Polen-Weißrussische Grenze)/Kaunas**



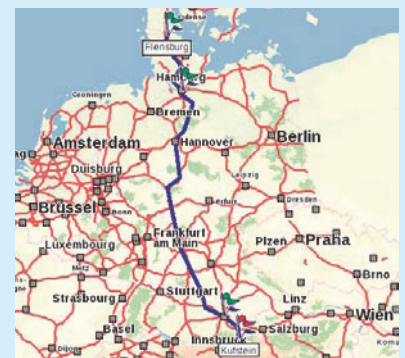
Betrifft die innerdeutsche Strecken von Bremerhaven/Emmerich/Aachen West/Frankfurt/Oder

**Zeebrügge/Antwerpen/Rotterdam/Duisburg/Basel/Mailand/Genua**



Betrifft die innerdeutsche Strecke Emmerich – Basel

**Stockholm/Malmö/Kopenhagen/Hamburg/Innsbruck/Verona/Palermo**



Betrifft die innerdeutsche Strecke Flensburg – Kufstein

Um die Komplexität des Eisenbahnbetriebes gerecht zu werden, sollte der beteiligte Infrastrukturbetreiber (also hier die DB AG) selber die entsprechenden Prozesse organisieren. Statt gesetzlicher Regelungen müssen geeignete Dispositionsziele vereinbart werden, die u.a. mit moderner IT ermöglichen, angemessen zu reagieren. Hierbei darf aber auch nicht außer Acht gelassen werden, dass es Besonderheiten bei der Betriebslogistik hinsichtlich der knappen Kapazitäten gibt.

Die Dispositionsregeln bei der Deutschen Bahn AG sind eindeutig. Sie bevorzugen den Personen-

verkehr. Eine Vorrangregelung für den Güterverkehr (der langsamer ist) würde erhebliche Probleme im Fahrplangefüge national aber auch international schaffen. Nicht verschwiegen werden darf hierbei aber auch (u.a.) die vertraglichen Regelungen in den einzelnen Bundesländern hinsichtlich der pünktlichen Abwicklung des SPNV.

Aus diesen Gründen müssen folgende Regeln gelten:

„Der SPNV und SPFV dient in erster Linie dem Menschen, der SGV dient dem wirtschaftlichem Interesse der Menschen und ist ihnen unterzuordnen!“

... und weiter:

„Die betriebliche Steuerung ist eine nationale Aufgabe, die mit klar definierten Dispositionszielen ausgestattet sein muss!“

**Volker Thürk,**  
BFBahnen Niedersachsen/  
Bremen

# Bahn schlägt Billigflieger

Werner Ried, Dozent der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes (HTW) wollte es genau wissen: Wer ist besser: der Flieger oder der Hochgeschwindigkeitsverkehr?

**Saarbrücken.** Ein Studienprojekt schaffte Klarheit: Zwei Studentengruppen starteten zur gleichen Zeit in St. Ingbert bei Saarbrücken. Treffpunkt war der Picadilly-Circus in London. Die Fliegergruppe fuhr mit dem Auto zum Flughafen Hahn bei Frankfurt a.M., die Bahngruppe bestieg in Saarbrücken den ICE nach Paris und fuhr mit dem Eurostar nach London. Mit Unterstützung der Verbraucherzentrale Saarland wurden beide Reisen unter der Betrachtung einer Reisekette „Tür zu Tür“ und entsprechender Vor- und Nachläufe mit dem Focus des Anspruchs- und Preisniveaus von Studenten bewertet.

Die Gruppe der Bahnreisenden erreichte das Ziel 20 Minuten eher und war damit klarer Sieger in der Reisezeit. Klarer Sieger ist die Bahn auch beim Faktor Umweltbelastung. Ein Bahnreisender produziert bei der Zugfahrt 22 kg CO<sub>2</sub>, der Flugpassagier mit 144 kg das 6,5-fache an CO<sub>2</sub>. Bei den Reisekosten lag die Bahn mit knapp 5 % Preisvorteil nur knapp vorne. Trotz überzeugendem ICE-Service ließen Reinigungs- und

Fahrzeugmängel am Eurostar junge Menschen knapp zugunsten des Fliegers entscheiden. Beim Faktor Vertrieb müssen die Bahnen noch nachbessern, der Buchungsservice Airline wurde von den jungen Studierenden klar einfacher und besser bewertet.

„Die Studie und der kritische Blick der Studierenden der HTW

von außen ist sicher eine gute Marktforschung für die Bahnen, um ihre Angebote besonders für junge Fahrgäste zu optimieren. Wir konnten der jungen Zielgruppe die Erkenntnis vermitteln, dass der Automatismus bei der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Fliegers nicht mehr opportun ist“, sagte Werner Ried dem [Verkehrsmanager](#).



Die Bahnverbindungen von St. Ingbert nach London sind 20 Minuten schneller als die Flugverbindungen – trotz Stopp in Paris. Foto: DB AG/Bartłomiej Banaszak