

Schienengüterverkehr

# Aufs richtige Gleis! Bloß wie?

*Die alte Nord-Süd-Strecke (hier bei Eichenberg) gehört zu den am stärksten belasteten Güterstrecken der deutschen Bahnen. Doch hier verkehren auch Regional- und manchmal Fernreisezüge. Entsprechend eng geht es oft zu.*  
Fotos (2):Stefan Vockrodt

Die Eisenbahn spielt noch immer eine bedeutende Rolle im Güterverkehr, auch wenn die viel beschworene Wende von der Straße zur Schiene derzeit ferner denn je erscheint. Die Gründe für die Unfähigkeit der Bahn, ihren Güterverkehr drastisch zu steigern, sind vielfältig und häufig hausgemacht.

**G**üter gehören auf die Bahn“ – so lautet seit Jahrzehnten eine jener politischen Parolen, denen die Bahn und ihr Eigentümer, die Bundesrepublik, noch nie entsprochen haben. Dabei verdienen inzwischen etliche Eisenbahnunternehmen mit Güterzügen gutes Geld. Doch der Anteil der Eisenbahn am Güterverkehr in der Bundesrepublik stagniert, er liegt derzeit bei etwa 17 Prozent. Zum Vergleich: Die Binnenschifffahrt hat einen Marktanteil von rund 8 Prozent, der Lkw dagegen fast 72 Prozent, den Rest teilen sich Pipelines und die Luftfracht (überwiegend Post).

Aus ökologischer Sicht spricht fast alles dafür, den Gütertransport von der Straße auf die Schiene (und auch die Binnenschifffahrt) zu verlagern: Energieverbrauch, Treibhausgas- und andere Schadstoffemissionen sind sehr viel niedriger, von der viel höheren Sicherheit ganz zu schweigen. Im Prinzip lässt sich auch die Pünktlichkeit so wesentlich verbessern, was Logistiker im Grunde von der Sinnhaftigkeit eines solchen Wechsels überzeugen müsste. Doch wie immer steckt der praktische Teufel im Detail: Nur noch wenige, meist große Betriebe können direkt per Schiene bedient werden, haben also einen Gleisanschluss. In den meisten Fällen muss umgeladen werden auf Lkws, die dann die Nahversorgung übernehmen. Das ist

prinzipiell unproblematisch, kostet aber Zeit und Geld und erfordert entsprechende Umladeterminale, die es aber zu wenig gibt.

## An der Kapazitätsgrenze?

Schon heute hat man an manchen Bahnstrecken den Eindruck, dass eine Erhöhung der Streckenbelastung kaum möglich ist. Im Gegensatz zur Straße, wo die Lkws oft Stoßstange an Stoßstange fahren und manchmal auch noch dichter, gelten bei der Bahn strenge Sicherheitsvorschriften, die immer so viel Mindestabstand zwischen zwei Zügen garantieren, dass keiner auf den anderen auffahren kann (Ausnahmen bestätigen die Regel). Bei entsprechender Trassenplanung und Fahrplangestaltung ließen sich aber gut zwölf Züge stündlich in einer Richtung auf einem Gleis abwickeln. Das wären bis zu 300 am Tag und bei etwa 30 Güterwagen pro Zug ließen sich so fast 10.000 Lkw-Fahrten täglich sparen. Allerdings darf dann auf dieser Strecke kein anderer Verkehr stattfinden. Im gemischten Betrieb von Reise- und Güterzügen (besonders wenn Fernreisezüge dazukommen, die wesentlich schneller fahren als Güterzüge), sinkt die Kapazität einer Strecke erheblich.

Höchstbelastungen werden heute auf manchen Strecken erreicht, so im Rheintal zwischen Köln und Frankfurt (und weiter den Rhein hoch bis Basel), auf der (alten) Nord-Süd-Strecke Hamburg/Bremen – Hannover – Kassel – Würzburg/Frankfurt oder auch der Strecke Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover folgen Güter- und Reisezüge oft so dicht, dass manch Bahnübergang mehr als zehn Minuten am Stück geschlossen bleibt. Auf diesen Routen ist tatsächlich die Grenze fast erreicht. Doch insgesamt?

## Die Probleme der Güterbahn

Die Bahn konzentrierte sich lange auf lukrative Güterverkehre – lange Züge, Container oder sogenannte Ganzzüge (Kohle, Erz, Autos) auf langen Strecken zwischen Zentren. Das führte dazu, dass der Verkehr auf wenige Hauptstrecken mit entsprechend gutem Ausbau fokussiert wurde und andere Strecken komplett wegfielen. Vor 40 Jahren spielte beispielsweise die Verbindung Nordhausen – Northeim – Paderborn – Ruhrgebiet noch eine bedeutende Rolle im schweren Ost-West-Güterverkehr. Heute findet man hier fast nur noch Regionalzüge, lediglich in und um Nordhausen sowie am Harz gibt es noch nennenswerten Güter-

verkehr auf der Schiene. Auch die Verbindung Braunschweig – Hildesheim – Hameln – Löhne – Ruhrgebiet hat ihre einst große Bedeutung als südliche Umfahrung Hannovers verloren. Solche Strecken, sie sind meist nicht elektrifiziert, liegen für den Güterverkehr nahezu brach, müssten aber, um mehr Güter auf die Schiene zu bringen, dringend modernisiert und wieder ausgebaut werden. Ähnliches Potenzial könnte die Route Uelzen – Gifhorn – Wolfsburg in unserer Region für VW bieten ...

Dies ist das eine Problem, die Bahn bekommt nicht die Mittel, die sie bräuchte, um ihren Anteil am Güterverkehr zu erhöhen. Aber: Will die Bahn das überhaupt? In den letzten Jahrzehnten hat die Deutsche Bahn (zuvor Bundesbahn) Strecken stillgelegt, Gleise, Weichen und ganze Güterbahnhöfe abgebaut, die Kapazität auf ihrem immer noch 33.000 km langen Netz reduziert. Hier gilt es, sollen tatsächlich in 15 oder 25 Jahren wieder 25 oder 35 Prozent der Güter auf Schienen rollen, das Ruder dringend umzuwerfen. Aber das ist nicht das einzige Problem. Andere sind ebenso gravierend.

### Schnelle Züge, laute Züge

Tatsächlich ist die durchschnittliche Transportgeschwindigkeit von Gütern auf der Schiene heute nicht viel höher als vor 100 Jahren. Und Kupplungs- und Bremstechnik sind auf dem Stand jener Zeit. Dabei fahren Güterzüge heute mit 80 km/h statt – wie damals – 40 km/h. Will man auf gemischten Strecken den Durchsatz erhöhen, könnte man die Geschwindigkeit der Güterzüge erhöhen. Doch da stellt sich das Problem der Bremsen: Die heute verwendeten Klotzbremsen lassen meist keine höheren Fahrgeschwindigkeiten zu – die Bremswege werden zu lang. Und zweitens, und das ist gravierender: Je schneller ein Güterzug fährt, desto lauter wird er.

Auch beim Krach, der nicht nur im Rheintal die Menschen krank macht, sind die alten Bremsen maßgeblich beteiligt. Die Klötze rauhen die Laufflächen der Räder auf, was zu stark erhöhten Fahrgeräuschen führt. Bis 2020

sollen zu laute Güterwagen verboten werden, beziehungsweise in Ausnahmefällen mit geringerer Geschwindigkeit befördert werden. Letzteres führt, sagt nicht nur die „Allianz pro Schiene“, zu Kapazitätsverlusten. Inzwischen erhalten Güterwagen neue Bremsbeläge, die sehr viel leiser als die alten sind. Des Weiteren wachsen Lärmschutzwände aus dem Boden, die die Sicht auf Bahn und Landschaft verstellen, ansonsten nur begrenzte Wirkung zeigen. Eine Umstellung des Wagenparks auf neue Fahrwerke mit leisen Bremsen wie Scheiben- oder sogar Schienenbremsen, wie sie im Personenverkehr heute üblich sind, erscheint den Bahnunternehmen zu teuer. Natürlich kann man auf andere Strecken ausweichen – das mindert das Lärmproblem. Auch könnten Gütergleise in Tunnel eingehaust werden, was aber sehr hohe Kosten verursacht (und nur bei elektrischem Betrieb wirklich sinnvoll ist). Das Lärmproblem ist eine Krux, die behoben werden muss, will man die Möglichkeiten der Schiene ausnützen.

Eine weitere Krux ist, dass trotz schneller laufender Zügen viel Zeit in den Knotenbahnhöfen beim Rangieren auf andere Züge sowie beim Umladen der Fracht auf den Lkw (oder das Schiff) verloren geht. Will man den Schienengüterverkehr beschleunigen, muss die Bahn wieder von Absender bis Empfänger fahren können, es fehlen aber zu oft die Gleisanschlüsse.

### Längere Züge

In den USA fahren Güterzüge, die mehrere Hundert Wagen umfassen und bis zu 3 km lang sind. In Europa, speziell Deutschland, liegt die maximal zulässige Zuglänge bei etwa 700 m. Hier könnte man – moderne Loks haben genug Leistung – künftig eingreifen und längere Züge fahren lassen. Damit wird nicht unbedingt die Kapazität erhöht, da die entsprechenden Streckenabschnitte, in denen nur ein Zug rollen darf, auch länger werden müssen und es bei derzeitigen Bremsanlagen noch länger dauert, bis die Bremsen anziehen und später wieder gelöst werden können. Doch der Betrieb insgesamt wird rationeller und kostengünstiger.



Alte Güterwagen machen viel Krach, abgefahrene Fahrwerke, alte Bremsen sorgen für einen entsprechenden Lärmpegel, der Anwohner quälen kann.

Auch müssten für längere Züge die Kupplungssysteme angepasst werden, da die heutigen Kupplungen nicht mehr halten können.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Will man wirklich wieder mehr Güter auf die Bahn bringen, müssen Strecken, Rangierbahnhöfe, Ausweichstellen und auch Gleisanschlüsse ausgebaut oder neu gebaut werden. Auch wird man noch manche Strecke elektrifizieren müssen. Das ist ein teures Programm. Betrachtet man den Bundesverkehrsweplan, so erkennt man, dass dafür kaum Geld vorgesehen ist, sondern unsinnige und überflüssige Autobahnen bevorzugt werden. Ein Umdenken und Umschwenken tut not, muss aber durchgesetzt werden.

Stefan Vockrodt

### Webtipps



Das Umweltbundesamt plädiert für einen treibhausgasneutralen Güterverkehr: [www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/treibhausgasneutraler-gueterverkehr-ist-noetig](http://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/treibhausgasneutraler-gueterverkehr-ist-noetig)

Mit dem kombinierten Verkehr Straße/Schiene beschäftigt sich ein interessanter Artikel in der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen“: [www.gomultimodal.com/images/content/presse/Pressebericht\\_RR\\_Intern.-Verkehrswesen\\_2-15\\_21.05.2015.pdf](http://www.gomultimodal.com/images/content/presse/Pressebericht_RR_Intern.-Verkehrswesen_2-15_21.05.2015.pdf)

Unter dem Titel „Die Güterbahnen können mehr“ äußert sich die „Allianz pro Schiene“ zum Thema: [www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/die-gueterbahnen-koennen-mehr](http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/die-gueterbahnen-koennen-mehr)

Um den Lärmschutz auf der Schiene kümmert sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: [www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrstraeger/Schiene/LaermschutzSchiene/laermschutz-schiene\\_node.html](http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrstraeger/Schiene/LaermschutzSchiene/laermschutz-schiene_node.html)

Wer ganz tief ins Thema einsteigen möchte, kann das mithilfe des Integrierten Schienenkonzepts für den Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen, herausgegeben vom „Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen“: [www.brd.nrw.de/verkehr/pdf/Schienenqueterkonzept.pdf](http://www.brd.nrw.de/verkehr/pdf/Schienenqueterkonzept.pdf)