



Ganzzüge, die nur eine Art von Gut befördern, sind die Stärke der Güterbahn. Will man mehr Güter wieder per Schiene transportieren, bedarf es einer anderen Philosophie.

FOTO: STEFAN VOCKRODT

BAHNSTADT ODER GÜTERBAHNHOF?

Kommt eine Renaissance der Güterbahn?

Wer kennt ihn nicht, den Slogan ‚Güter gehören auf die Bahn‘? Doch das Gegenteil scheint der Fall: Gerade einmal knapp 20 % aller Warentransporte in der Bundesrepublik rollen auf der Schiene. Eine Steigerung des Anteils benötigt auch die entsprechende Infrastruktur, z.B. Rangierbahnhöfe. Aber da haben die Städte oft andere Ideen.

Doch was ist angesichts multipler Krisen die richtige Lösung?

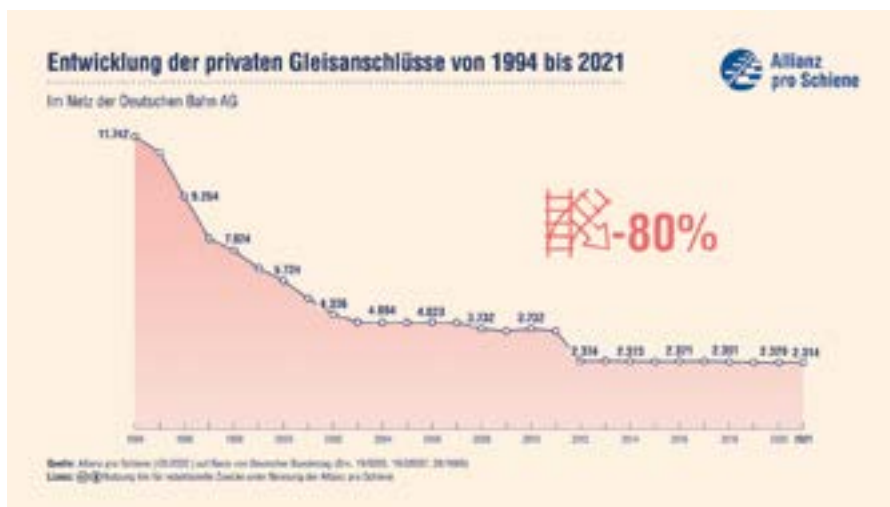
von Stefan Vockrodt

Dass es sinnvoll ist, Güter statt auf der Straße mit der Bahn zu transportieren, traf auch schon vor den aktuellen Diskussionen zu Klimakrise und Energieengpässen auf allgemeine Zustimmung. Allerdings braucht es dafür auch die notwendige Infrastruktur und da wird die Lösung des Problems manchmal sperrig. Auch in Braunschweig, wo die sogenannte ‚Gleisharfe‘ – das ist der derzeit stillliegende Teil des Rangierbahnhofs – im Zuge der Bahnstadt-Planungen überbaut werden soll. Doch bereits heute scheint es, dass die verbliebene Kapazität im Rangierbahnhof nicht ausreicht, um den Bedarf der hiesigen Wirtschaft an Gütertransporten per Bahn zu decken. Was also wird geschehen? Die Deutsche Bahn hat

hier das erste Zugriffsrecht, befindet sich die Fläche doch immer noch in ihrem Eigentum. Ähnliches gilt auch für Teile des alten Hauptgüterbahnhofs, die ebenfalls derzeit brachliegen. Scheitert die Bahnstadt an den sich ändernden Rahmenbedingungen? Oder muss die Stadt ihre Planungen halt etwas abspecken, was im Angesicht der uns drückenden Krisen fast schon wünschenswert ist?

Jedenfalls wird der ‚alte‘ Rangierbahnhof Braunschweig (er war nur von 1960 bis Mitte der 1990er Jahre voll in Betrieb) nicht wieder entstehen, denn weite Teile der westlichen Einfahrt sind heute Bestandteil des Ringgleises. Gewiss, auch hier bestünde eine Möglichkeit, die Rampe wieder aufzubauen und damit eine südliche Umfahrung des Hauptbahnhofes für Güterzüge zu schaffen.

Doch will die Bahn das? Es wäre vielleicht nicht sinnvoll. Obgleich die Strecke Magdeburg – Braunschweig – Hannover zu den sehr stark belasteten Strecken im Netz der Deutschen Bahn gehört, hat diese in den letzten zwei Jahrzehnten – besonders in der unseligen Mehdorn-Ära – systematisch ihre Güterkapazitäten abgebaut: Rangierbahnhöfe stillgelegt, Güterstrecken demontiert, zweite Gleise weggerissen und vieles mehr. Dennoch hat sich der Anteil der auf der Schiene transportierten Güter seit 2009 von rund 16 wieder auf 19 % erhöht. Das heißt aber auch: Über 70 % aller Gütertransporte finden hierzulande per LKW statt. Und das trägt zur katastrophalen Treibhausgasbilanz des Verkehrssektors entscheidend bei.



Seit 1994 wurden über 80 % der privaten (Firmen-)Gleisanschlüsse abgebaut. Wie soll da wieder ein Versand oder Empfang per Schiene möglich sein?

GRAFIKEN (3): ALLIANZ PRO SCHIENE

Kann es eine Renaissance der Güterbahn geben?

Das ist eine eher rhetorische Frage, denn die Antwort lautet eindeutig: ja, wenn man es wirklich will. Dazu gehören nicht nur neue Wagen und Terminals. Heute beschränkt sich die Bahn weitgehend auf sogenannte Ganzzüge, d.h. ein Güterzug befördert meist nur eine Art von ‚Waren‘, also Kohle, Erz, Chemikalien (sog. Massengüter), Container oder eben Autos. Volkswagen ist größter Kunde der Güterbahn. Und will VW seine Klimaziele erreichen, müssen viel mehr Teile und Fahrzeuge als bisher zu und zwischen den Werken per Zug transportiert werden.

Leider hat der Rückzug der Bahn (nicht nur im Reiseverkehr) aus der Fläche auch da-

das sind nicht nur die Collico-Boxen, für die man allerdings dann auch einen Wagen oder einen Container braucht.

Es fehlt an Gleisen, Weichen und Signalen

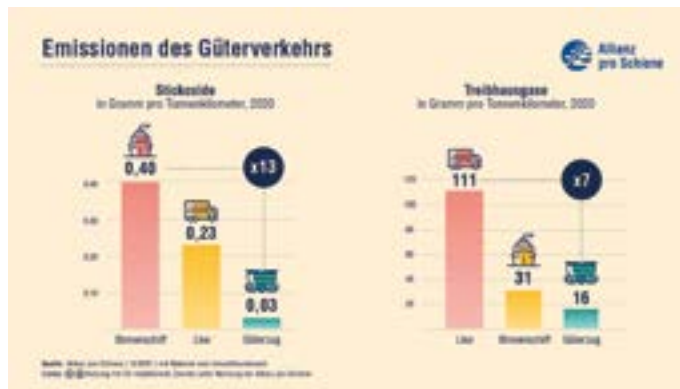
Heute konzentriert sich der schienengebundene Güterverkehr auf wenige, dafür sehr stark belastete Magistralen, deren Anwohner sich zurecht über den Lärm der mit 80 bis 100 km/h fahrenden Züge beschweren (z.B. im Rheintal). Hakt es auf einer Strecke, so hat die Bahn gleich ein Problem. Es entstehen auch dort Staus. Dabei gibt es viele Strecken, die derzeit nur noch von Nahverkehrszügen befahren werden, deren Elektrifizierung für den Güterverkehr sinnvoll wäre.

Länge eines großen Güterzuges (angestrebt werden derzeit 740 m, üblich sind noch etwa 650 m) zu kurz. Fährt man nicht elektrisch, so ist Diesel noch alternativlos, es sei denn, man will zurück zur guten alten Dampflok, was ab und an schon vorkommt.

In die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken kommt langsam aber sicher auch in Niedersachsen etwas Bewegung. Steht hier momentan der ÖPNV im Vordergrund, so lassen sich diese Strecken mit nur geringem Aufwand auch wieder dem Güterverkehr zugänglich machen, was bei den wenigen Fahrten am Tag, die für den Güterverkehr meist anfallen, keine oder nur eine geringe Belastung der Umgebung darstellen dürfte.



Entwicklung des Marktanteils des Gütertransports per Bahn (2009 – 2019).



Gütertransport per Bahn erzeugt nur ein Siebtel der Treibhausgasemissionen des Lkw-Transportes. Fährt die Bahn künftig mit Ökostrom, wird der Vorteil noch größer.

zu beigetragen, dass viele potenzielle Kunden gar keinen Zugang mehr zum Zug haben. Es fehlen die Gleisanschlüsse, mit denen die so genannte ‚Last Mile‘ bedient werden kann. Zwar gibt es inzwischen Hybrid-Lokomotiven, die die großen Strecken (elektrisch) schnell und mit langen Zügen zurücklegen, allerdings mangelt es zum Beispiel an Anschlussgleisen zu einzelnen Firmen, um deren Güter dann per Diesel (oder Batterie?) zum Kunden bringen zu können. Seit 1994 hat die Bahn 80 % der Gleisanschlüsse abgebaut. Wie soll da also z.B. die Deutsche Post wieder mehr Pakete auf der Bahn transportieren (sie tut es inzwischen wieder, wenn auch nur zu einem sehr geringen Teil). Wie soll da ein mittelständischer Betrieb im ländlichen Raum seine Waren per Zug versenden, wenn es keine Gleise gibt?

Dabei ist von der Logistik her im Grunde alles möglich. Container lassen sich leicht per Lkw zum nächsten Umladebahnhof bringen, um dann über weite Strecken auf der Schiene zu reisen. Es gibt viele genormte Transportbehälter, die sich auch als kleinere Einheiten zusammenpacken ließen, und

Hier in der Region wären das z.B. die Verbindung von Hildesheim über Hameln nach Löhne, die die Ost-West-Magistrale via Hannover entlasten könnte. Auch einige der am Harz entlangführenden Strecken könnten wieder mehr Güterverkehr aufnehmen. Sogar eine (Teil-)Elektrifizierung des Braunschweiger Hafenan schlusses wäre möglich. Das kostet alles viel Geld, oft sind die Bahnhöfe und Ausweichgleise für die heute gewünschte

Für die Braunschweiger ‚Gleisharfe‘ bedeutet dies aber, auf die Integration in die Bahnstadt zu verzichten und das derzeit dort wuchernde Biotop entweder zu erhalten oder wieder für die Güterbahn zu verwenden. Es verbleibt genug Raum für die Entwicklung der Bahnstadt. ◀

eBIKE

add-e

(Translation: bau dir einen eMotor ans eigene Rad)

eNachrüsten auf die kluge Art!

Info: www.add-e.at

in BS: Ferrotec Sportartikel GmbH Hansestrasse 88
Tel. 0531 2873022 email: ferrotec.gmbh@t-online.de