Foto: AB AG Volker Emmersleben

Serviceeinrichtungen

Marktorientierte Weiterentwicklung der Anlagen des Güterverkehrs

Simon Speer, Teamleiter, Marktorientierte Netzentwicklung (I.NMK 1(E)), DB Netz AG, Frankfurt am Main

Dieser Artikel behandelt die spezifische Sicht der kundenorientierten Infrastrukturentwicklung von Serviceeinrichtungen in Ergänzung zu den Fragen, die sich im Zusammenhang mit der Vermarktung von Kapazitäten und deren Bepreisung ergeben.

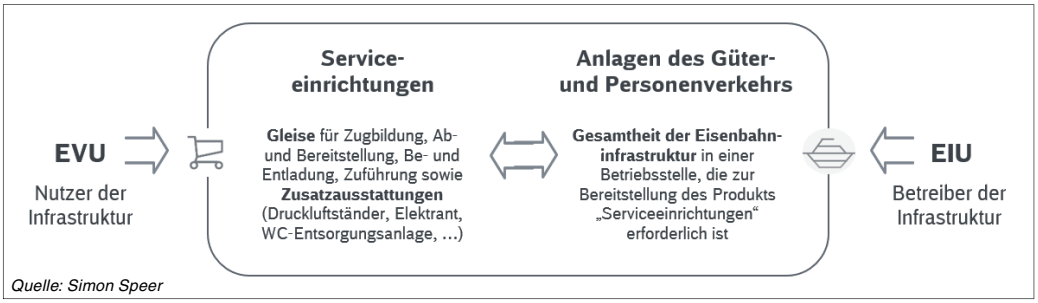
Anders als auf so mancher Modellbahn verschwinden die Züge bei der „richtigen“ Eisenbahn nicht einfach im Tunnel, um dann an anderer Stelle aus einem solchen wieder aufzutauchen und die nächste Runde zu drehen. Zugfahrten sind in Prozesse zur Vor- und Nachbereitung eingebettet, zum Beispiel Be- und Entladung, Zugbildung und Abstellung.

Dieser Umstand mag trivial erscheinen. Dennoch wird den dafür notwendigen Anlagen – im Vergleich zu den Bahnstrecken – oft nur eine untergeordnete Bedeutung beigemessen.

Was sind Anlagen?

Der Begriff „Serviceeinrichtungen“ ist juristisch im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) definiert. Damit ist

Alle Rechte vorbehalten • Bahn Fachverlag GmbH



Quelle: Simon Speer

Abbildung 1: Zusammenhang der Begriffe Serviceeinrichtungen und Anlagen

vor allem das Ziel der Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu diesen Serviceeinrichtungen und den in diesen erbrachten Leistungen verbunden, um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung ist zur Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen verpflichtet.

Serviceeinrichtungen der DB Netz AG umfassen unter anderem Gleise für Zugbildung, Ab- und Bereitstellung, Be- und Entladung und Zuführung sowie die an diesen Gleisen befindlichen Zusatzausstattungen (zum Beispiel Druckluftständer, Elektrant, WC-Entsorgungsanlage). Die DB Netz AG vermarktet derzeit bundesweit Serviceeinrichtungen in zirka 1.500 Betriebsstellen.

Die Begrifflichkeit „Serviceeinrichtung“ ist – unabhängig von der regulatorischen und juristischen Betrachtungsweise – aus der Perspektive des Produktes zu verstehen („Was wird dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) angeboten?“). Demgegenüber wird in Bezug auf die vorhandene Infrastruktur vornehmlich von „Anlagen des Güter- und Personenverkehrs“ gesprochen (Abbildung 1). Diese umfassen die gesamte Eisenbahninfrastruktur aller Gewerke, die zur Bereitstellung des Produkts „Serviceeinrichtungen“ und der damit verbundenen Dienstleistungen in der jeweiligen Betriebsstelle erforderlich sind. Zur Anlage zählen in diesem Sinne auch die nach Trassenpreissystem vermarkteten Gleise zur Ein- und Ausfahrt und die Anbindung an die Strecken sowie Verkehrs- und Rangiererwege, Beleuchtungsanlagen und betriebsnotwendige Gebäude.

Im Weiteren soll der Schwerpunkt auf den Anlagen des Schienengüterverkehrs liegen, die von der DB Netz AG betrieben und vermarktet werden (Abbildung 2). Dies stellt keinesfalls eine Abwertung der Bedeutung von Anlagen des Personenverkehrs oder Anlagen anderer Infrastrukturbetreiber dar, sondern ist vielmehr eine aus Sicht des Autors sinnvolle Abgrenzung dieses komplexen Themenfeldes.

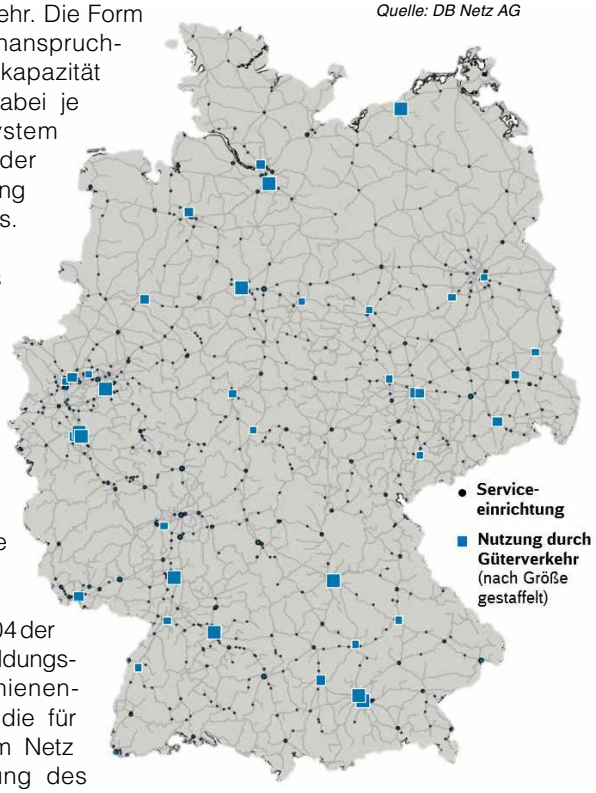
Wozu braucht man Anlagen?

Getreu dem Leitsatz „wer Infrastruktur gestalten will, muss die verkehrlichen Anforderungen kennen und verstehen“ soll zunächst die Frage nach der verkehrlichen Bedeutung von Anlagen des Güterverkehrs beleuchtet werden. Im Allgemeinen dienen die Anlagen der Vor- und Nachbereitung von Zugfahrten. Sie sind damit ein wichtiger Baustein in der Transportkette des Schienenverkehrs.

An dieser Stelle sei hervorgehoben, dass die Nutzung von Anlagen für nahezu jede Transportkette im Schienengüterverkehr erforderlich ist – nicht nur für den Einzelwagenverkehr. Die Form und Intensität der Inanspruchnahme von Anlagenkapazität unterscheidet sich dabei je nach Produktionssystem (Abbildung 3) und der konkreten Ausgestaltung des Betriebskonzeptes.

Abbildung 2: Serviceeinrichtungen der DB Netz AG (Stand 2018)

Quelle: DB Netz AG



Die in der Praxis geläufigen Begriffe zur Abgrenzung von Anlagen des Güterverkehrs geben leider nur bedingt Auskunft über die tatsächliche verkehrliche Funktion, wie die folgenden Beispiele verdeutlichen.

Gemäß Richtlinie 800.04 der DB Netz AG sind Zugbildungsanlagen (ZBA) „Schieneninfrastrukturanlagen, die für den Betriebsablauf im Netz unter Berücksichtigung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Rangieren/Umstellen von Schienenfahrzeugen des Güterverkehrs erforderlich sind. In ZBA werden Güterzüge aufgelöst, gebildet oder mit Wagenaustausch behandelt. Ein Rangierbahnhof kann aus ein oder mehreren ZBA bestehen.“ In der Praxis findet der Begriff Zugbildungsanlage hauptsächlich für die „großen“ Anlagen des Einzelwagenverkehrs Anwendung, bei denen der Ablaufbetrieb als Rangierverfahren genutzt wird.

In der Richtlinie 605 von DB Cargo wird darüber hinaus der Überbegriff Zugbildungsbahnhof definiert, der sich

Alle Rechte vorbehalten • Bahn Fachverlag GmbH

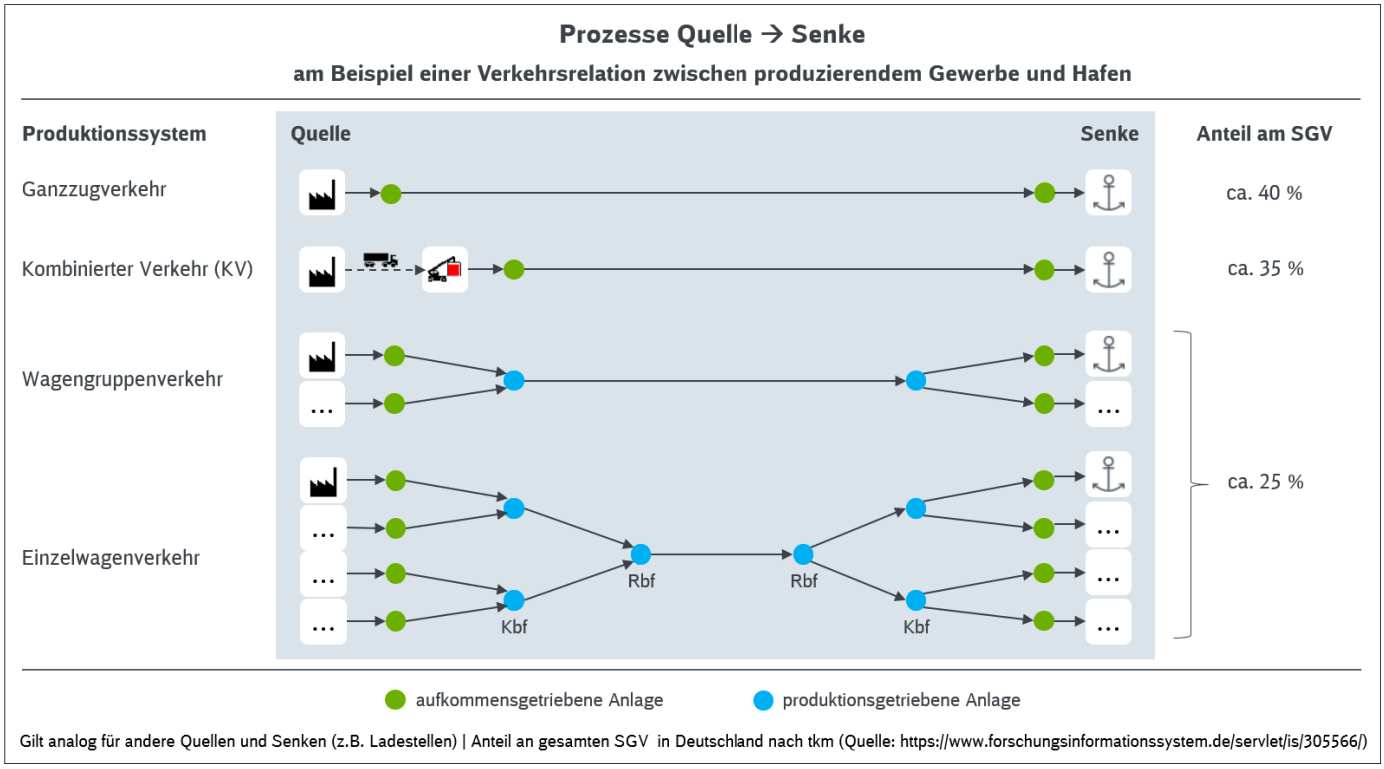


Abbildung 3: Nutzung von Anlagen entlang der Transportkette nach Produktionssystemen im Schienengüterverkehr (schematische Darstellung)

Quelle: DB Netz AG

in Knotenpunktbahnhöfe (regionale Bedeutung) und Rangierbahnhöfe (überregionale Bedeutung) untergliedert: „Zugbildungsbahnhöfe verfügen im Allgemeinen über eine, wenige besonders leistungsstarke Rangierbahnhöfe über zwei Zugbildungsanlagen."

Die Abgrenzung des Begriffs Rangierbahnhof wird dadurch erschwert, dass das Kürzel „Rbf" als Teil der historisch tradierten Betriebsstellenbezeichnung in einigen Fällen von der aktuellen Produktionsstruktur des Einzelwagenverkehrs (Rangierbahnhof (Rbf), Knotenbahnhof (Kbf) und Satellit mit Rangiermitteln (SmR)) abweicht (zum Beispiel Bremen Rbf) und somit keinen direkten Rückschluss auf die verkehrliche Bedeutung zulässt. Erschwerend kommt hinzu, dass sich häufig verschiedene Nutzungszwecke innerhalb einer Betriebsstelle überlagern (Abbildung 4). Die Abgrenzung ist in der Praxis allerdings nicht immer so trennscharf, wie es diese stark vereinfachte Grafik suggeriert, zum Beispiel zwischen „Pufferung" und „Abstellung". Außerdem ändert sich die Nutzung einer Anlage im Zeitverlauf. Einige Prozesse gehen nahtlos ineinander über, beispielsweise die Vereinigung zweier Wagengruppen (Zugbildung) mit anschließender Verweildauer bis zur Abfahrt des Zuges am Folgetag (Abstellung). Eine pauschale Klassifizierung als Zugbildungs-, Abstell- oder Umschlaganlage erscheint daher nicht zielführend.

Nichtsdestotrotz lohnt eine nähere Betrachtung der in Abbildung 4 schematisch dargestellten Nutzungszwecke von Anlagen des Güterverkehrs:

1. Bedienung fasst die Zustellung beziehungsweise Abholung von Wagen, Wagengruppen oder Ganzzügen in beziehungsweise aus Gleisanschlüssen, Häfen und KV-Terminals sowie alle damit verbundenen Prozesse zusammen.
2. Umschlag von Gütern zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße, Binnenschiff in multimodalen Transportketten einschließlich des Umschlags von Ladeeinheiten im Kombinierten Verkehr.
3. Zugbildung (und -auflösung) von Güterzügen, bei denen Wagenübergänge von einem Zug auf mindestens einen anderen Zug stattfinden. Dies umfasst sämtliche Bündelungsebenen des Einzelwagenverkehrs sowie Wagengruppenverkehre.
4. Saisonale Abstellung und Leerwagensammlung sind Sonderformen der Abstellung. Sie stellen einen eigenständigen Nutzungszweck dar, da sie nicht direkt an die Bedienung, Zugbildung oder den Umschlag anknüpfen. Darüber hinaus ist das Abstellen und Puffern als „Überbrückung von Zeit" fast jedem der drei vorgenannten Nutzungszwecke unmittelbar vor- und/oder nachgelagert.
5. Lokpersonalwechsel (LPW) findet häufig nicht unmittelbar in der Anlage, sondern auch in Bahnsteig- und Überholgleisen statt. Idealerweise werden die Orte der LPWs so gewählt, dass sie optimale Personalumläufe für die EVU, gut erreichbare Standorte für die Triebfahrzeugführer und eine möglichst geringe Inanspruchnahme von Kapazität im Netz ermöglichen.
6. Auch wenn hierzulade mittlerweile keine Grenzabfertigung im klassischen Sinne mehr durchgeführt

Alle Rechte vorbehalten • Bahn Fachverlag GmbH

wird, sind Übergabe und Pufferung an der Grenze zu den Nachbarländern weiterhin relevant und erfordern entsprechende Anlagenkapazitäten. Dies ist regelmäßig mit Triebfahrzeugwechsel und/oder LPW verbunden. Diese Prozesse finden nicht zwingend unmittelbar in den Grenzbetriebsstellen statt.

Diese Systematisierung ist natürlich kein Selbstzweck, sondern Grundlage für die Definition der aktuellen und zukünftigen verkehrlichen Anforderungen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur in den Güterverkehrsanlagen.

Anlagen des Güterverkehrs weiterentwickeln

Kerngedanke ist, dass sich die Treiber für die erforderliche Kapazität und Ausstattung (zum Beispiel Gleislänge, Elektrifizierung, Rangiertechnik, Zusatzausstattungen) einer Anlage aus den Nutzungszwecken ableiten. Besondere Bedeutung kommt dabei der Unterscheidung zwischen aufkommensgetriebener und produktionsgetriebener Inanspruchnahme von Anlagenkapazität zu (siehe farbliche Unterscheidung in den Abbildungen 3 und 4):

Aufkommensgetriebener Nutzungszweck

Die Inanspruchnahme der Anlagenkapazität leitet sich aus dem örtlichen beziehungsweise regionalen Güteraufkommen ab. Dies trifft beispielsweise auf die Bedienung von Gleisanschlüssen zu. In diesem Fall besteht keine oder allenfalls eine geringe räumliche Flexibilität in der Bereitstellung der Anlagenkapazität. Die zukünftig erforderliche Kapazität resultiert aus dem prognostizierten örtlichen beziehungsweise regionalen Güteraufkommen.

Die Branche der Verlader beziehungsweise die Art der Ladegüter hat Einfluss auf die Ausstattung. Beispielsweise besitzen intermodale Verkehre und Automotive-Transporte – aufgrund der relativ großen Verkehrsströme und des spezifisch leichten Ladegutes – eine hohe Affinität zu langen Zügen, woraus eine entsprechende Anforderung an die Gleislänge der für diese Verkehre genutzten Anlagen resultiert.

Produktionsgetriebener Nutzungszweck

Die Inanspruchnahme der Anlagenkapazität leitet sich aus den Produktionssystemen beziehungsweise Betriebskonzepten der EVU ab. Dies trifft unter anderem auf überregionale Zugbildungen und Lokpersonalwechsel zu. Die Anlagenkapazität kann in unterschiedlichen Betriebsstellen zur Verfügung gestellt werden, die in der Regel jedoch aus Sicht der EVU nicht gleichermaßen attraktiv sind (zum Beispiel aufgrund von Umwegen, unterschiedlicher Personalverfügbarkeit).

Die Systematisierung der Nutzungszwecke ist vor allem als Handlungsleitfaden für die Spezifikation der verkehrlichen Anforderungen und der darauf aufbauenden Ableitung von Infrastrukturmaßnahmen zu verstehen. Sie ist ausdrücklich nicht als „Schablone“ anwendbar, da sie die Analyse der spezifischen verkehrlichen und betrieblichen Verhältnisse in der einzelnen Anlage nicht ersetzen kann.

Über die Betrachtung der jeweiligen Anlage hinaus sind bei Dimensionierungsentscheidungen mehrere Wechselwirkungen zu berücksichtigen:

- Wechselwirkungen zwischen mehreren Anlagen der DB Netz AG:
  Sofern möglich, ist eine Konsolidierung der verkehrlichen Bedarfe vorzunehmen. Beispielsweise sollte vor einer Kapazitätserweiterung natürlich geprüft werden, ob an anderer Stelle – zum Beispiel in einer benachbarten Betriebsstelle – geeignete Anlagenkapazität zur Verfügung gestellt werden kann.

- Wechselwirkungen zur Infrastruktur anderer Betreiber:
  Umfang und Art der Infrastruktur in Gleisanschlüssen, Hafenbahnen, KV-Terminals usw., haben einen maßgeblichen Einfluss auf die erforderliche Anlagenkapazität der DB Netz AG.

- Wechselwirkungen der Anlagen mit der Kapazität und Ausstattung der Zulaufstrecken und angrenzenden Knoten:
  In diesem Sinne ist eine integrierte Planung entlang der gesamten Transportkette erforderlich, um den EVU ein durchgängiges Infrastrukturangebot von der Quelle bis zur Senke bereitstellen zu können. Beispielsweise müssen neben der Ertüchtigung von Überholgleisen für 740-m-Züge auch entsprechend lange Anlagengleise an der Quelle und Senke zur Verfügung stehen.

Die methodische Abbildung dieser Wechselwirkungen in der Verkehrsplanung ist sehr anspruchsvoll. Zum Teil ist dies auch durch die Nichtverfügbarkeit umfassender, strukturierter und aktueller Datenquellen bedingt, wie im Falle der Serviceeinrichtungen anderer Betreiber. An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, dass der Infrastrukturbetreiber mitunter keine vollständige Transparenz über die tatsächliche Nutzung seiner Anlagen durch die EVU besitzt.

Die vorstehenden Ausführungen folgen einem traditionellen verkehrsplanerischen Ansatz, der sich im Wesentlichen innerhalb der bestehenden technischen Rahmenbedingungen des Bahnsystems bewegt. Darüber hinaus gibt es diverse technische Entwicklungen, die – im Falle einer substanziellen Marktdurchdringung – den Schienengüterverkehr mit seinen Prozessen und den daraus resultierenden Anforderungen an die Infrastruktur tiefgreifend verändern können. Automatisierter Bahnbetrieb, selbstfahrende Güterwagen, automatische Mittelpufferkupplung und

Alle Rechte vorbehalten • Bahn Fachverlag GmbH

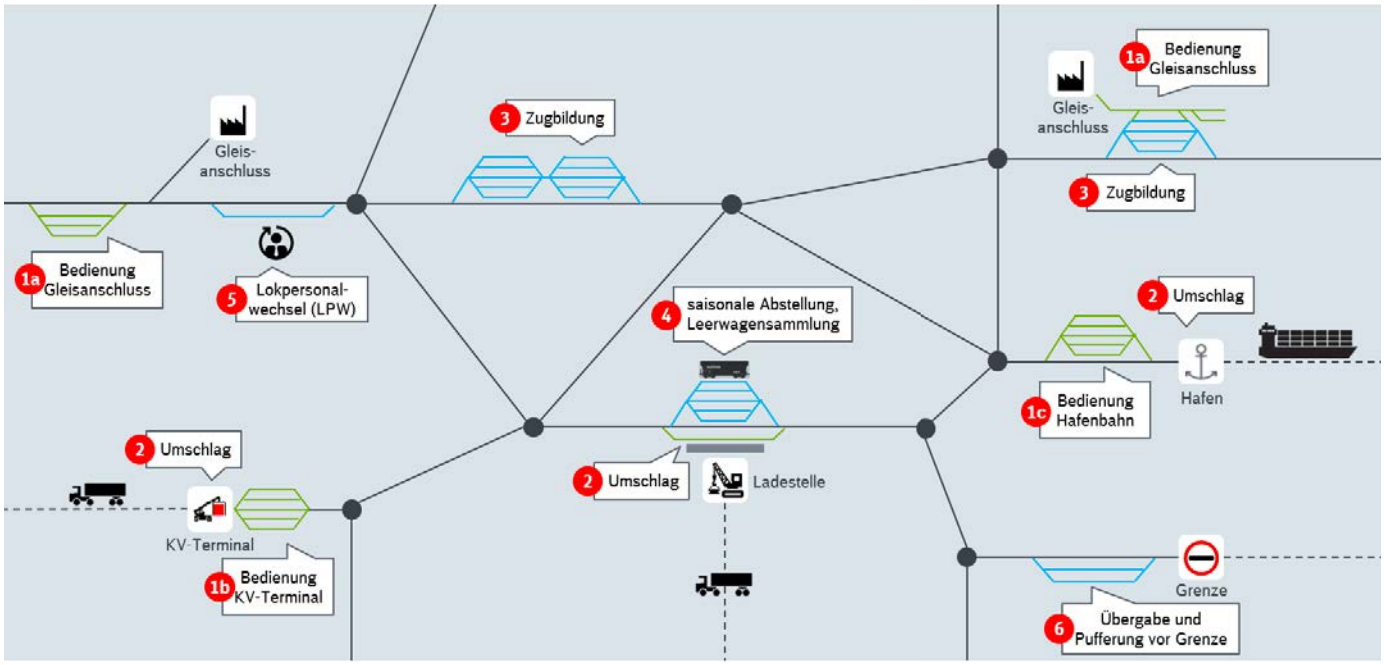


Abbildung 4: Nutzungszwecke von Anlagen des Güterverkehrs (schematische Darstellung)

Quelle: DB Netz AG

alternative Umschlagsysteme seien hier als prominente Beispiele genannt.

Aktuelle Herausforderungen

Neben den oben skizzierten fachlichen Herausforderungen zur Dimensionierung der Anlagen auf Basis der verkehrlichen Anforderungen sollen nachfolgend einige konkrete Handlungsfelder hervorgehoben werden, die im Zusammenwirken ein stimmiges, wenn auch nicht unbedingt positives Gesamtbild ergeben.

Kunden mit Serviceeinrichtungen der DB Netz AG unzufrieden

In der jährlichen Kundenzufriedenheitsbefragung der DB Netz AG haben die EVU wiederholt erheblichen Handlungsbedarf bei den Serviceeinrichtungen signalisiert. Dies betrifft sowohl die operativen Prozesse (Mängelbeseitigung, Grünschnitt etc.) als auch erforderliche Investitionen zur Anpassung der Anlagen an aktuelle und zukünftige Kunden- beziehungsweise Marktanforderungen.

Anpassungsbedarf besteht sowohl bei der Kapazität der Anlagen als auch bei der Ausführung von Anlagen (zum Beispiel Gleislänge, Elektrifizierung). Der letztgenannte Aspekt ist für die EVU von hoher Relevanz, da dies maßgeblichen Einfluss auf die Produktionskosten und damit die Wirtschaftlichkeit der Verkehre hat.

Bestandsanlagen erfüllen aktuelle rechtliche Anforderungen häufig nicht

Neben den „klassischen" verkehrlichen Anforderungen (zum Beispiel Kapazität, Gleislänge) spielt bei den Anlagen ein weiterer Aspekt eine wichtige Rolle: Es handelt sich dabei auch um Arbeitsstätten, insbesondere für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der EVU. Daraus resultieren entsprechende Anforderungen an Sicherheit und Ergonomie der Arbeitsplatzgestaltung, die sich unter anderem in der Anordnung und Breite von Verkehrs- und Rangiererwegen sowie der Lichtstärke der Gleisfeldbeleuchtung niederschlagen.

Bei Bestandsanlagen werden die aktuellen Anforderungen insbesondere des Arbeitsschutzes vielfach nicht vollständig erfüllt, woraus bei Veränderungen von Anlagen hohe Investitionskosten und/oder massive kapazitative beziehungsweise betriebliche Einschränkungen resultieren können. Wenn beispielsweise die erforderliche Breite von Verkehrs- und Rangiererwegen aufgrund der gegebenen Gleisabstände nicht erreicht wird, können unter anderem eine Verringerung der zulässigen Geschwindigkeiten oder zeitweise Gleissperrungen als Sicherheitsmaßnahmen abgeleitet werden. Die Eignung dieser Maßnahmen und die betrieblichen Auswirkungen sind im Einzelfall zwischen EIU und EVU abzustimmen.

In jedem Fall ist es „Gold wert", wenn die Konsequenzen der Herstellung eines regelwerkskonformen Zustandes bei Neubauten oder umfassenden Umbauten von Anlagen frühzeitig erkannt und bei der Planung berücksichtigt werden. Wenn beispielsweise infolge geringer Gleisabstände eine Reduzierung der Gleisanzahl unumgänglich sein sollte, können frühzeitig geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden, um

1. eine ausreichende Bemessung der Anlagenkapazität zu gewährleisten,
2. betriebliche Einschränkungen für die EVU (verringerte Geschwindigkeiten, zeitweise Gleissperrungen

Alle Rechte vorbehalten • Bahn Fachverlag GmbH

aus Arbeitsschutzgründen etc.) zu vermeiden sowie
3. Kosten- und Terminrisiken im Projektverlauf (Umplanung, nachträglicher Umbau, Beantragung von Ausnahmegenehmigungen usw.) zu reduzieren.

Mehr Investitionen in Anlagen des Güterverkehrs erforderlich

Die DB wird im Jahr 2019 voraussichtlich mehr als 10 Milliarden EUR in die Infrastruktur investieren. Diese Investitionen werden natürlich nicht einfach aus der „Portokasse“ bezahlt. Vielmehr besteht ein Konstrukt aus verschiedenen Finanzierungsinstrumenten, unter anderem das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) in Verbindung mit dem „Bedarfsplan für die Bundesschienenwege“, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und der sogenannte „Netzfonds“.

Die Passfähigkeit dieser Finanzierungslandschaft für Investitionen in den Ausbau von Anlagen des Güterverkehrs ist allerdings kritisch zu hinterfragen:

- Die Investitionen in den Ausbau von Güterverkehrsanlagen sind mit substanziellen Eigenmittelanteilen für die DB Netz AG unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten kaum darstellbar. Dies ist vor allem mit strukturell relativ geringen Erlösen aus der Vermarktung von Serviceeinrichtungen verbunden, mit denen sich hohe Investitionen in Infrastruktur nicht amortisieren lassen. Die Erlöse der DB Netz AG verteilen sich zu zirka 95 Prozent auf Trassenentgelte und zirka 5 Prozent auf Nutzungsentgelte für Serviceeinrichtungen.

- Die Finanzierung von Ausbaumaßnahmen durch den Kunden („Investition auf Kundenwunsch“) ist im Schienengüterverkehr für EVU und Gleisanschließer in den meisten Fällen nicht darstellbar. Zudem ist regelmäßig keine Bereitschaft beziehungsweise kein Verständnis vorhanden, dass seitens des Kunden eine Investition in öffentliche Infrastruktur der DB Netz AG erfolgen soll.

- Die Finanzierung von Güterverkehrsanlagen im Rahmen des „Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ ist stark eingeschränkt. Beispielsweise ist dabei eine Finanzierung von Abstellgleisen sowie von Maßnahmen mit Nutzen für dezidierte Kunden (zum Beispiel einem Gleisanschließer) im Regelfall nicht möglich. Wie oben bereits dargelegt, ist die Abgrenzung dieser Sachverhalte jedoch nicht immer trivial beziehungsweise eindeutig. Darüber hinaus besitzen die Maßnahmen in Anlagen im Vergleich zu Neu- und Ausbauprojekten von Strecken einen geringeren Projektumfang, sodass sie in der Regel nicht im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion und des politischen Interesses stehen.

- Im Rahmen von Ersatzinvestitionen in Güterverkehrsanlagen lassen sich mögliche beziehungsweise erforderliche Ausbaumaßnahmen in den meisten Fällen nicht umsetzen, da die auf den Erhalt beziehungsweise 1:1-Ersatz der vorhandenen Infrastruktur bemessene LuFV den Projekten einen engen Kostenrahmen setzt. Durch die vorab beschriebene Problematik der Anforderungen zu Gleisabständen, Verkehrs- und Rangiererwegen, Gleisfeldbeleuchtung etc. und den daraus resultierenden Investitionsbedarfen wird diese Situation vielfach noch verschärft. Gleichwohl muss darauf hingewiesen werden, dass die Umsetzung von Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit Ersatzinvestitionsprojekten grundsätzlich die kostengünstigste Möglichkeit zur Realisierung der verkehrlichen Anforderungen darstellt. Zudem wird in diesem Fall eine mehrfache Bautätigkeit in der Anlage mit entsprechenden Einschränkungen für die EVU vermieden.

Anzeige

WEGE IN DIE ZUKUNFT

Die BUG-Unternehmensgruppe bietet Ihnen „Alles aus einer Hand“

- Gleisbau
- Tiefbau
- Ingenieurbau
- Kommunikations- und Elektrotechnik
- Gerätevermietung und Logistik
- Verkehrsleittechnik
- Sicherungsdienst und Bahnservice

Alle Rechte vorbehalten • Bahn Fachverlag GmbH

Allen voran „leiden“ kleinere und mittlere Ausbaumaßnahmen in Güterverkehrsanlagen unter dieser Situation, da sich vielfach keine Finanzierung findet oder aufgrund der Finanzierungssuche eine sehr lange Vorlaufzeit erforderlich ist. Paradoxerweise wird der DB Netz AG gerade bei solchen Maßnahmen vom Markt ein dringender Investitionsbedarf aufgezeigt. Dies lässt sich beispielsweise aus den in „iTrace“ erfassten Kundenanforderungen zur Netzentwicklung ableiten. Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle noch auf die „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen“ verwiesen, welche die Finanzierung von KV-Terminals regelt beziehungsweise ermöglicht.

Beispiele für Investitionen in Güterverkehrsanlagen

Trotz der oben beschriebenen Herausforderungen bei der Finanzierung von Ausbaumaßnahmen in Anlagen des Güterverkehrs gibt es einige gelungene und gelingende Projekte. Nachfolgend sollen einige Beispiele gewürdigt werden, ohne ansatzweise einen Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben.

In jüngster Vergangenheit wurde in den einschlägigen Fachmedien und auch in der breiten Öffentlichkeit umfassend über die Inbetriebnahme der modernisierten Zugbildungsanlage in Halle (Saale) berichtet. Auch die zuvor erfolgte Modernisierung weiterer „großer“ Rangierbahnhöfe (zum Beispiel Maschen, Gremberg, Mannheim, Seelze, Hagen-Vorhalle) wurde in der Vergangenheit mehrfach thematisiert.

An dieser Stelle soll der Fokus stattdessen auf einige „kleinere“ Infrastrukturmaßnahmen in Güterverkehrsanlagen gelegt werden, die in der Öffentlichkeit bislang wenig bekannt sind. Doch gerade die Summe vieler solcher Kleinmaßnahmen ist entscheidend, um in Deutschland einen leistungs- und zukunftsfähigen Schienengüterverkehr zu ermöglichen.

Im Rahmen der 2. Tranche des Sonderprogramms „Seehafenhinterlandverkehr II“ (SHHV II.2) werden mehrere Maßnahmen zur Anpassung von Güterverkehrsanlagen umgesetzt beziehungsweise angeplant:

- In Bremen Rbf wird derzeit das (Trassen-)Gleis 3 für Zugfahrten in der Relation Bremerhaven–Hamburg ausgerüstet. Dadurch wird nicht nur die Durchführung dieser Verkehre vereinfacht und beschleunigt, sondern auch bislang gebundene Kapazität in den Anlagengleisen für andere Zwecke nutzbar gemacht.
- In Kiel-Meimersdorf wird das Gleis 112 umgebaut, um künftig beginnende/endende 740-m-Züge für den Seehafen Kiel abfertigen zu können.
- In Speyer werden die Gleise 4 und 5 elektrifiziert, um beginnende/endende Güterzüge mit E-Traktion aufnehmen zu können. Diese Maßnahme dient insbesondere der Bedienung der Binnenhäfen Speyer, Germersheim und Wörth.
- Darüber hinaus wurden im Rahmen von SHHV II.2 Planungen zur Anpassung der Anlagen in Berlin-Moabit, Greifswald, Regensburg Ost und Passau hinsichtlich Kapazität und/oder Zuglänge angestoßen.

Mit dem „740-m-Netz“, das im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde, werden einzelne Gleisverlängerungen in Anlagen angestoßen (zum Beispiel in Emden Rbf). Der Schwerpunkt dieses Programms liegt aber ausdrücklich auf der Verlängerung von Überholgleisen für 740-m-Züge. Doch das „740-m-Netz“ wird seine volle Wirkung nur dann entfalten, wenn auch die Anlagen als Start- und Endpunkte der Züge über entsprechende Gleislängen verfügen.

Ausblick

Bei allen Erfolgsmeldungen über gelungene und gelingende Projekte in Güterverkehrsanlagen besteht weiterhin erheblicher Handlungsbedarf, um der großen Bedeutung der Anlagen für die EVU und Verlader im Schienengüterverkehr gerecht zu werden. Dies betrifft vor allem die skizzierten Punkte in der Verkehrsplanung beziehungsweise Infrastrukturentwicklung und der Finanzierung. In diesem Sinne hofft der Autor, mit dem vorliegenden Artikel einen kleinen Beitrag zum besseren fachlichen Verständnis der Anlagen und deren Stellenwert im Gesamtsystem zu leisten. ■

Lesen Sie auch

Inbetriebnahme der modernisierten Zugbildungsanlage Halle (Saale)
Deine Bahn 12/2018

Die letzte Meile im Schienengüterverkehr
Deine Bahn 11/2018

Der Rangierbahnhof Wustermark
Deine Bahn 6/2018

iTrace: Plattform für marktorientierte Infrastrukturentwicklung
Deine Bahn 9/2017

Leistungsuntersuchungen von Eisenbahnanlagen
Deine Bahn 11/2015

Alle Rechte vorbehalten • Bahn Fachverlag GmbH