

**Positionspapier
der
Arbeitsgemeinschaft Rohholz e.V.
zum „Masterplan Schienenverkehr“**

Ansprechpartner:	Lukas Freise E-Mail: lukas.freise@ag-rohholz.de Dr. Tim Pettenkofer E-Mail: tim.pettenkofer@ag-rohholz.de
Weitere relevante Dokumente:	<ul style="list-style-type: none">• Masterplan Schienenverkehr• Kleine Anfrage vom 10.04.2019 (Drucksache 19/9305)• Langfristiges Holzverladungskonzept Bahn für Nordostniedersachsen („Niedersächsisches Modell“)
Stand:	22.07.2020

Hintergrund

Am 30.06.2020 stellte das BMVI seinen „Masterplan Schienenverkehr“ vor - ein Strategiepapier zur Modernisierung des Personen- und Güterverkehrs in Deutschland. Die 80 Seiten beinhalten eine Reihe von Ideen und Maßnahmen zur Verbesserung der Zukunftsfähigkeit der Bahn. Zentraler Bestandteil ist der bereits zuvor diskutierte Deutschlandtakt- die halbstündige Taktung mit ICE Zügen auf allen Hauptverkehrsachsen. Auf diese Weise sollen Umsteigezeiten an Verkehrsknotenpunkten verkürzt und ländliche Regionen mittels Regionalbahnen besser angeschlossen werden.

Weitere Themenfelder sind u.a. der Lärm- und Klimaschutz, die Erhöhung der Netzkapazität und die Förderung von Innovationen. Das BMVI will sich mit diesem Papier zur Schiene als „Verkehrsträger Nummer Eins“ bekennen und die Attraktivität der Bahn spürbar steigern.

Rolle des Güterverkehrs

Der Verbesserung des Güterverkehrs wird im Masterplan Schienenverkehr ein eigenes Kapitel gewidmet: Die vier Handlungsfelder (Wettbewerbsfähigkeit und Vernetzung, Einführung von Innovationen, flächendeckende Zugangsmöglichkeiten sowie grenzüberschreitender Güterfernverkehr) beinhalten im Wesentlichen die bereits im Sommer 2017 vorgestellten Ziele und Maßnahmen des „Masterplans Schienengüterverkehr“.

Position der AGR:

Das Papier mit der Losung „Öfter, Schneller, Überall“ verspricht im Gütertransport den Ausbau der Trassenzahl, die Erhöhung der Zuverlässigkeit und eine Verkürzung der Transportzeiten. Aus Sicht der AG Rohholz ist der Masterplan Schienenverkehr aber in erster Linie ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung des Personenverkehrs. Obwohl der Marktanteil der Schiene beim Gütertransport von 19 % auf 25 % wachsen soll, finden sich in dem Papier kaum entsprechende Maßnahmen. Die AGR hält die Verbesserungspläne im Güterverkehr deshalb für unzureichend. Die postulierten Ziele und Maßnahmen wurden im Grundsatz bereits 2017 im Masterplan Schienengüterverkehr vorgestellt. Eine gut erkennbare Entwicklung blieb seitdem aber aus.

Verladeinfrastruktur im ländlichen Raum

Unter dem Unterpunkt „Flächendeckende Zugangsmöglichkeiten“ ist im vorliegenden Papier Folgendes zu lesen: *„Um den Schienengüterverkehr in der Fläche zu verankern, müssen bestehende Zugänge zur Schiene erhalten und ausgebaut sowie weitere flächendeckende Zugangsmöglichkeiten, beispielsweise durch Gleisanschlüsse, KV-Terminals und multimodale Logistikterminals geschaffen werden. Auch innovativer Umschlag in Rangier- anlagen ist zu prüfen.“ (S. 70)*

Position der AGR:

Wir begrüßen ausdrücklich den Willen zur Schaffung dringend benötigter Verladeinfrastruktur auf der Fläche und dessen Einstufung als Daueraufgabe. Leider lässt das Konzept jedoch offen, wie und in welchem Umfang das Ziel erreicht werden soll. Eine Reaktivierung von stillgelegter Verladeinfrastruktur im ländlichen Raum ist bspw. nicht vorgesehen. Was bereits im Personenfernverkehr durch die Schließung von Provinzbahnhöfen ganze Regionen abgehängt hat, führt im Güterverkehr zu einer stetig sinkenden Attraktivität der Schiene im Vergleich zur Straße. Konkret für den Holztransport bedeutet dies ein immer lückenhafter werdendes Netz aus Verladebahnhöfen. Vor allem auf der Fläche, um und in der Nähe von Waldgebieten (also dort, wo Holz anfällt) werden Verladebahnhöfe gebraucht, um die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße aufrecht zu erhalten. Besonders im Kalamitätsfall (z.B. nach Stürmen oder Käferbefall) können Verladebahnhöfe im ländlichen Raum dabei helfen, die oftmals riesigen Mengen Schadholz rasch aus dem Wald zu bringen und so eine weitere Ausbreitung von Schadinsekten zu verhindern.

In einer aktuellen Umfrage unter Mitgliedern von AGR und dem Bundesverband der Deutschen Säge- und Holzindustrie (DeSH) zählte das Fehlen von Verladebahnhöfen auf der Fläche zu den größten Hemmnissen bei der Ausweitung des Holztransports über die Schiene. Dabei zeigen Maßnahmen in Niedersachsen („Niedersächsische Modell“) wie der Erhalt und der Ausbau von Holzverladeinfrastruktur in der Praxis funktionieren kann. Die AGR fordert hier ein

klares Bekenntnis zum Erhalt und zum Ausbau von Verladeinfrastruktur nach den Bedürfnissen im Holztransport. Dazu gehört die Einrichtung von Holzverladezentren, die als Zwischenlager für eine kontinuierliche Holzversorgung der Industrie dienen können.

Zahl der Gleisanschlüsse

Im Papier heißt es: *„Inbesondere aufkommensstarke Industriestandorte, Logistikzentren und Gewerbegebiete müssen unter marktgerechten Bedingungen Zugang zum Schienengüterverkehr erhalten. Dazu müssen die KV- und Gleisanschluss-Förderrichtlinie zielorientiert weiterentwickelt und vereinfacht werden.“* (S. 70)

Position der AGR:

Die Bahn hat seit der Bahnreform 1993/1994 im Zuge der massiven Einsparmaßnahmen über 80 % der Gleisanschlüsse stillgelegt. Im Detail ist die Zahl der Gleisanschlüsse von 11.913 im Jahr 1994 auf lediglich 2.371 in 2016 zurück gegangen¹. Aus Sicht der AGR könnte ein eigener Gleisanschluss jedoch für viele Unternehmen wieder attraktiv werden, wenn die bestehende Förderprozedur vereinfacht- und die Förderung über das Jahr 2020 verlängert wird. Ziel sollte sein, die sich im Augenblick noch langwierig und kompliziert darstellenden Antragsverfahren so zu entbürokratisieren, dass die Förderung auch mittelständische Unternehmen erreicht. Nur so kann der kostenintensive mehrfach gebrochene Verkehr vermieden und die Vorteile des Gütertransports in Hinblick auf die CO₂-Einsparungen voll ausgeschöpft werden.

Fazit

Grundsätzlich begrüßt die AGR die fortschreitende Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur, zu der die weitere Elektrifizierung des Güterverkehrs, modernere Weichen und längere Überholgleise gehören. So können Wartezeiten im Güterverkehr verringert und die Anzahl der verfügbaren Trassen erhöht werden. Auch die Stärkung des Einzelwagenverkehrs unterstützen wir ausdrücklich, da nach unseren Informationen gerade mittelständische Betriebe der Branche hiervon profitieren könnten. Dennoch sehen wir bei der Schaffung neuer Gleisanschlüsse bei Einzelunternehmen und der Verladeinfrastruktur im ländlichen Raum dringenden Bedarf zur Nachbesserung. Gute Ansatzpunkte hierfür bietet die Gleisanschluss-Charta vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die wir als AGR aktiv unterstützen.

¹ Kleine Anfrage vom 10.04.2019 (Drucksache 19/9305)