

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Vorlage- Nr:</b>	<b>VO/2017/1188-R6</b>
Federführend: Referat 6		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	16.10.2017
		Referent:	Beese Thomas
<b>Bahnausbau Bamberg: Masterplan Schienengüterverkehr Sachstandsbericht</b>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
25.10.2017	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme	

## I. Sitzungsvortrag:

Im Zusammenhang mit den Themen Schienenverkehr und Bahnausbau ist der **Schienengüterverkehr (SGV) von besonderer Bedeutung**. Die Gründe hierfür: Der Schienengüterverkehr ist unbestritten hauptverantwortlich für die Lärmbelastung entlang von Bahnstrecken. Gleichzeitig bestimmen Anzahl, Länge sowie technische Standards (z.B. Umrüstung auf lärmarme Bremssysteme) der Güterzüge maßgeblich die Schallemissionen. Das Zusammenspiel dieser Faktoren schlägt sich letztlich in der resultierenden Höhe der Lärmschutzwandhöhen nieder, die zur Abschirmung des Schienenverkehrslärms erforderlich werden.

### 1. Masterplan Schienengüterverkehr

Zum verkehrspolitischen Handlungsfeld Schienengüterverkehr hat das BMVI im Juni 2017 einen „**Masterplan Schienengüterverkehr**“ veröffentlicht. Dieser umfasst folgende **Themenbereiche**:

- Ausgangssituation – Politischer Anlass für die Initiative
- Zielsetzung und Leitbild
- Handlungsfelder und Meilensteine
- Sofortmaßnahmen

**Nachfolgend zusammengefasst die wichtigsten Positionen aus dem Masterplan Schienenverkehr:**

#### (1) Ausgangssituation

Der deutsche Eisenbahnsektor und insbesondere Wagenhalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen bekennen sich weiterhin zum **Lärmschutzziel 2020** und verpflichten sich zur **Lärmsanierung des gesamten Güterwagenparks** (Umrüstung und Neubeschaffung) bis zum Fahrplanwechsel 2020/2021.

Dazu werden alle notwendigen Anstrengungen unternommen, um die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen bzw. die Neubeschaffung von TSI-konformen Güterwagen mit besonderer Geschwindigkeit voranzutreiben und das im **Koalitionsvertrag der 18. Legislaturperiode** vorgegebene Ziel, dass ab 2020 keine lauten Güterwagen mehr das deutsche Schienennetz befahren, umzusetzen.

## **(2) Zielsetzung eines leistungsstarken und zukunftsfähigen Schienengüterverkehrs**

Branche und Politik sind entschlossen, die noch nicht ausgeschöpften **Leistungs- und Entwicklungspotenziale des Schienengüterverkehrs**, die maßgeblich zur Bewältigung der verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen beitragen können, zu **erschließen**. Deshalb haben sie mit dem Masterplan Schienengüterverkehr ein **umfassendes Maßnahmenpaket** verabredet mit dem Ziel, den Schienengüterverkehr dauerhaft zu stärken und der verladenden Wirtschaft preislich wettbewerbsfähigere und qualitativ hochwertigere Transportleistungen auf der Schiene anzubieten. Im Vordergrund stehen hierbei

- die Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur,
- die umfassende Nutzung von Innovationspotenzialen und
- die Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

## **(3) Handlungsfelder und Meilensteine**

### **- Leistungsfähige Infrastruktur für den Schienengüterverkehr bereitstellen**

Für die politisch gewünschte Stärkung des Schienengüterverkehrs ist eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur eine wichtige Voraussetzung. Hierzu muss das Schienennetz in den für den Güterverkehr wichtigen **Korridoren zügig und engpassorientiert ausgebaut** werden. Hierbei ist es wichtig, dass **beim Deutschland-Takt der Schienengüterverkehr entsprechend berücksichtigt** wird. Der **Kapazitätsausbau in den Großknoten** ist ebenso zwingend erforderlich wie die Anpassung der Infrastruktur und der Leit- und Sicherungstechnik für die **durchgängige Fahrbarkeit von langen Güterzügen**. Außerdem muss die **Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes** auf den Hauptachsen und im regionalen Bereich dauerhaft gesichert werden.

### **- Neu- und Ausbau im Schienennetz**

Durch den **Neu- und Ausbau von GV-relevanten Strecken** (z. B. Rheintalbahn, NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar, **Ostkorridor**, Ruhr-Sieg-Strecke) werden Kapazitäten für einen leistungsfähigeren Schienengüterverkehr geschaffen.

Mit der **Fahrbarkeit längerer Züge** kann die Produktivität der Güterbahnen und damit deren intermodale Wettbewerbsfähigkeit verbessert werden. Im europäischen Schienengüterverkehr hat sich der **740-Meter-Güterzug** als UIC-Standard etabliert, so dass im ersten Schritt die infrastrukturellen Voraussetzungen für die durchgängige Fahrbarkeit von 740-Meter-Zügen im deutschen und im europäischen Schienennetz zu schaffen sind. Der Einsatz noch längerer Güterzüge wird derzeit im Rahmen von Forschungsarbeiten (u. a. Shift2Rail-Studie), die bis Ende 2018 abgeschlossen sein sollen, untersucht.

### **- Trassen- und Anlagenpreise deutlich reduzieren**

Die **Infrastrukturnutzungsentgelte im Schienenverkehr** müssen auf ein wettbewerbsfähigeres Niveau gebracht werden. Die deutliche Reduzierung der Infrastrukturnutzungsentgelte schlägt sich unmittelbar in den Produktionskosten aller Güterbahnen nieder. Sie verbessert sofort deren Wettbewerbsfähigkeit in den Transportmärkten und führt zu einem steigenden Marktanteil des Schienengüterverkehrs. Daneben wird die Innovationskraft der Unternehmen gestärkt, da nun finanzielle Freiräume für Investitionen entstehen.

#### (4) Masterplan Schienengüterverkehr – Sofortmaßnahmen

Aus dem oben genannten Maßnahmenbündel sollen die nachfolgenden **Maßnahmen zeitnah umgesetzt** werden:

- **Reduktion der Trassenpreise durch zusätzliche Bundesmittel**  
Der Bund wird zusätzliche Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur bereitstellen. Damit sollen die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr deutlich reduziert werden.
- **740-Meter-Netz**  
Der **Ausbau von wichtigen Güterverkehrsstrecken für 740 Meter lange Güterzüge** ermöglicht erhebliche Kapazitätsgewinne und stellt damit eine wichtige Maßnahme für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs dar.
- **Unternehmerische Beiträge des Sektors zur Modernisierung des Schienengüterverkehrs**  
Güterbahnen, Infrastrukturbetreiber, Wagenhalter und Bahnindustrie werden trotz schwierigster Rahmenbedingungen ihre Innovations- und Modernisierungsprojekte fortführen und extensiv ausweiten. Das belegen die folgenden **Beispiele**:

Zur **Entwicklung und Bereitstellung innovativer Lösungen** für die Eisenbahn der Zukunft investiert die Bahnindustrie in Deutschland rund 8 Prozent ihres Jahresumsatzes in Forschung und Entwicklung.

Mit der **Umstellung der gesamten Wagenflotte auf lärmindernde Bremssysteme** (Umrüstungen und Neubeschaffungen) leistet der Sektor einen großen finanziellen Beitrag zur Modernisierung des Schienengüterverkehrs. Die Kosten hierfür belaufen sich im Zeitraum von 2013 bis 2020 auf über 1 Mrd. Euro, die trotz gezielter Umrüstungsförderung durch den Bund zu etwa 85 Prozent von den Unternehmen finanziert werden.

Im **Innovationsfeld Digitalisierung** rüsten die deutschen Wagenhalter innerhalb von drei Jahren ca. 100.000 Güterwagen mit Telematik und Sensorik aus und investieren hierfür rund 50 Mio. Euro. Ferner hat z. B. die DB Cargo AG bis heute bereits in 50 Prozent des Lokparks (über 1000 Loks unterschiedlicher Baureihen) digitale Intelligenz integriert, um vorausschauend Fahrzeugausfälle zu verhindern und die Instandhaltungskosten zu reduzieren. Für den Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr haben die Güterbahnen bereits rund 250 Lokomotiven mit ETCS nachgerüstet. Dafür wurden 125 Mio. Euro investiert.

Der **durchgehend elektromobile Schienengüterverkehr** bietet Lösungen für eine zukunftsfähige Logistik. Mit einem Regelwerk zur Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken mit angepassten und kostengünstigeren Standards für eine Streckengeschwindigkeit von bis zu 120 km/h werden die Voraussetzungen für den flächendeckenden und in erheblichem Umfang kostensparenden Ausbau der Elektromobilität auf der Schiene geschaffen.

#### **Download:**

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2017/085-dobrindt-masterplan-schienengueterverkehr.html>

## 2. Fazit

Aus Sicht der Stadt Bamberg sind im Zusammenhang mit den Entwicklungen beim Thema Schienengüterverkehr insbesondere folgende **Belange zu beachten**:

- Über die **DB-Strategie „Leise Schiene“** wird der Lärmschutz an der Quelle gefördert (z.B. Innovationen, leisere Züge, Umrüstung auf Flüsterbremsen), der Lärmschutz an der Strecke ertüchtigt (z.B. innovative Lärmschutzmaßnahmen, Schallschutzwände, -fenster) und es gelten strengere Vorschriften (z.B. Abschaffung Schienenbonus, strengere Lärmschutzwerte, Fahrverbot laute Güterwagen).

Dies führt – wenn nicht bis 2020 – so doch in den Folgejahren zu einer **Verringerung der Lärmemissionen** ausgehend vom Schienengüterverkehr. Laut Bundestagsbeschluss droht ab 13.12.2020 dabei ein **Fahrverbot für laute Güterwagen**.

- Insgesamt führt die **Lärmvermeidung an der Quelle** – Umrüstung der Wagenflotte – tendenziell zu niedrigeren Lärmschutzwandhöhen und auch zu geringeren Belästigungen in den Abschnitten, in denen rechtlich kein Anspruch auf baulichen Schallschutz besteht.
- Die bevorzugte Belegung der Trassen durch den Schienengüterverkehr – der klassische „Nachtsprung“ in der Nebenverkehrszeit zwischen 22 und 6 Uhr – weicht einer **dauerhaften Verteilung über den gesamten Tagesverlauf** in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit. Die Trassenteilung folgt der neuen Konzeption des Taktfahrplans (Deutschland-Takt).
- Zusätzlich werden neue **Vorzugstrassen für den Schienengüterverkehr** über den BVWP 2030 ausgewiesen. Für Bamberg relevant ist hier der **Ausbau des „Ostkorridors“** zwischen Hof und Regensburg. Hierdurch wird eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs von der VDE 8 in Richtung Osten erwartet.

Die Stadt wird die vorgenannten Themen weiter aufmerksam verfolgen und gegebenenfalls in die Gespräche mit der DB, dem EBA, den Abgeordneten und Ministerien einbringen.

## II. Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat nimmt den Bericht der Stadtverwaltung zur Kenntnis.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten: