

An die
Bundesnetzagentur für
Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Beschlusskammer 10

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, 5. Mai 2020

- Per E-Mail: bk-eisenbahn@bnetza.de -

Kapazitäten für den kurzfristigen Schienengüterverkehr – Verfahren BK10-20-0037_Z

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Auslastung des Schienennetzes der DB Netz AG hat sich in den letzten Jahren spürbar erhöht (Abb 1). In vielen Engpassbereichen bestehen seit längerem Konflikte schon bei der Konstruktion und Planung des Jahresfahrplans. Nach unserer Ansicht führte dies im Gelegenheitsverkehr dazu, dass die Qualität der Trassen abnimmt, weil weniger Restkapazität zur Verfügung steht.

Besonders im Bereich des SGV besteht aber regelmäßig auf Grund von ökonomischen und vertraglichen Notwendigkeiten ein hoher Bedarf an kurzfristig verfügbaren Kapazitäten. Dieser Aspekt ergibt sich auch aus der Konkurrenzsituation zum Lkw und Bedürfnissen der verladenen Industrie/Betriebe, die oft sehr kurzfristig Transportaufträge ausschreiben oder direkt vergeben. Im Hinblick auf das Missverhältnis zwischen der hohen Transportleistung auf der Straße zur niedrigen auf der Schiene ist die Bundesregierung schon seit Jahre bemüht, auch aus ökologischen Gründen eine Verkehrswende herbei zu führen und mehr Verkehre auf die Schiene zu bringen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, dass der SGV hierfür sicher ausreichende Kapazitäten mit guter Qualität auch außerhalb des mit langen Anmeldezeiträumen verbundenen Jahresfahrplans zur Verfügung hat. Die Planung und sichere Vorhaltung solcher Kapazitäten auch nach dem Anmeldeschluss des Jahresfahrplans im April eines Jahres für einen flexiblen Gelegenheitsverkehr ist unabdingbar für weitere Steigerungsraten.

Entwicklung Betriebsleistung 2010 - 2019

DB Netze Fahrweg
in Mio. Trassenkilometer (Trkm)

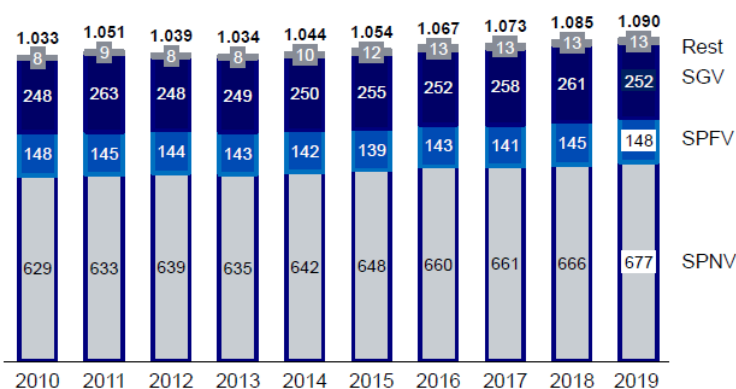


Abb 1, Quelle DB Netz RTK v. 21. April 2020

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeing
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Thomas Knechtel
Geschäftsführer: Peter Westenberger
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Der europäische und nationale Gesetzgeber hat hierzu schon vor längerer Zeit Regelungen erlassen und die EIU zur sicheren Vorhaltung von Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr verpflichtet und die Notwendigkeit dafür auch begründet. Auch die Informationspflicht über solche verfügbaren Kapazitäten wurde im Gesetz festgeschrieben.

Aus unserer Sicht hat die DB Netz die gesetzlichen Vorgaben zum Gelegenheitsverkehr (damals § 14 EIBV, heute § 56 ERegG) unzureichend umgesetzt. Weder erfolgt eine konkrete Planung für Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr noch erfolgt eine ausreichende Information darüber für die EVU.

In Folge des Beschlusses der BK 10 der BNetzA vom hat die DB Netz in ihrer Kundeninformation vom 9. April 2020 mitgeteilt, dass sie im Rahmen intensiver Prüfungen zu dem Ergebnis gekommen sei, dass keine Kapazitätsreserven innerhalb des Netzfahrplans vorzuhalten sind. Die abgelaufene Prüfung dazu ist unserer Meinung nach ungenügend und zu pauschal durchgeführt worden. DB Netz zieht aus der sehr pauschalen und auf das ganze Streckennetz bezogenen Prüfung den Schluss, dass die Kapazität nach Erstellung des Netzfahrplans und unter Berücksichtigung der erwarteten Stornierungen und Änderungen im SGV ausreichend ist.

Diesem Schluss widersprechen wir ganz entschieden. DB Netz hat noch immer keine konkreten Nachweise erbracht und nicht belegt, dass durch (zufällig) auftretende Stornierungen die Nachfrage nach Kapazitäten im Gelegenheitsverkehr nicht nur in quantitativer Sicht (Anzahl der Zugtrassen) sondern vor allem auch in qualitativer Hinsicht (zeitliche Lage, Beförderungszeit) zufriedenstellend befriedigt werden kann.

Aus Sicht der Unternehmen des SGV ist es wichtig, dass solche Betrachtungen nicht pauschal bezogen auf das Bundesgebiet, sondern regional und streckenspezifisch durchgeführt werden. Dies ergibt sich schon aus der Tatsache, dass die verfügbare Infrastruktur der einzelnen Strecken auf Grund verkehrlicher Bedürfnisse ganz unterschiedlich genutzt wird. Es gibt sicherlich Strecken, die auf Grund ausreichender Infrastruktur und Nutzung genügend Reserven für den kurzfristigen und flexiblen Güterverkehr bieten. Die Kapazitäten auf anderen Strecken sind dagegen durch kurzfristige infrastrukturelle Einschränkungen (z.B. Baustellen), dauerhafte Engpässe oder Nachtruhen eingeschränkt und es fehlen nach den Erfahrungen der SGV-EVU hier genügende Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr oder nicht den Kundenanforderungen entsprechende Trassen. Trassen werden auf solchen Strecken oft mit schlechter Qualität zugeteilt.

Einen Überblick über die streckenspezifischen Engpässe für den Gelegenheitsverkehr gibt beispielsweise die in der Anlage 1 enthaltene Übersicht. Auf diesen Strecken, die alle unterschiedliche Verkehrsbelastungen haben aber für den SGV wichtig sind, bestehen nach Angaben eines Mitgliedsunternehmens des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen die genannten Kapazitätseinschränkungen. Die dort genannten zeitlichen oder infrastrukturellen Schwierigkeiten sind exemplarisch und verdeutlichen ökonomische Belastungen der EVU und stellen indirekt Vorteile dar, die sich für eine Bedienung durch den Lkw ergeben.

Trassen mit schlechter Qualität können neben Restriktionen bei Länge und/oder Gewicht von Zügen auch durch zu lange Beförderungs- sowie stark abweichende Abfahrtszeiten gekennzeichnet sein. Bei manchen regionalen Strecken sind für den Gelegenheitsverkehr für relativ kurze Abschnitte überproportionale Fahrplanzeiten vom Start- bis zum Zielbahnhof verfügbar. Die vorgegebenen Fahrplanzeiten von DB Netz weichen dabei erheblich von den tatsächlichen Zeiten ab, was auf Planungsmängel von DB Netz hinweist. Scheinbar sind die aktuellen Belegungen oder Einschränkungen gar nicht bei Anfragen von EVU bekannt und DB Netz verlässt sich auf veraltete Daten. Dies könnte durch eine langfristige angelegte Planung mit Sicherung von Trassen in guter Qualität vermieden werden.

Das Procedere zur Ermittlung des Bedarfs ist zum einen gesetzlich geregelt (Rückblick auf zwei Fahrplanperioden) zum anderen durch viele Abstimmungen der DB Netz mit den EVU bekannt. Eine Übersicht über Beispiele mit schlechter Trassenqualität aus dem letzten Fahrplanjahr enthält die Anlage 2. Hieraus geht auch hervor, welche Zeitvorteile eine Beförderung über die Straße mit Lkw bieten.

Informationspflicht des EIU

Für die EVU besteht die Notwendigkeit, dass die verfügbaren Informationen eine Grobplanung der Verkehre ermöglichen. Es ist in der Regel unerheblich, ob ein Zug 10 Minuten früher oder später am Zielbahnhof ankommt. Das EVU muss aber die Information haben, ob die Strecke grundsätzlich befahrbar ist und wie ausgelastet sie ist. Es muss erkennbar sein, ob eine Umleitung gefahren werden muss, um einen Engpass zu umfahren und erkennbar sein, ob es sinnvoll sein könnte, die Abfahrt des Zuges zeitlich vorzuziehen oder nach hinten zu verlegen. Pauschale Aussagen wie tagesbezogene Kapazitätsaussagen zu treffen, wonach es beispielsweise montags „besser aussehe“ als sonntags, sind ungenügend und entsprechen weder dem geschäftlichen Bedürfnis der EVU noch den gesetzlichen Anforderungen.

Genau Informationen über Kapazitätsreserven haben einen hohen ökonomischen Nutzen für die Zugangsberechtigten. Sie ermöglichen ihnen eine bessere Planung und eine Optimierung der Trassenbestellungen im Hinblick auf verfügbare Kapazitäten. Die EVU müssen die Möglichkeit haben, nach Eingabe der detaillierten Zugparameter eine Auskunft darüber zu erhalten, über welchen Laufweg ein Zug in welcher Zeit gefahren werden kann. Es muss den Zugangsberechtigten - ohne dass sie direkten Kontakt mit der DB Netz aufnehmen müssen und ohne dass zusätzliche Kosten entstehen - möglich sein, sich einen Überblick über alle zur Verfügung stehenden Kapazitäten zu verschaffen. Hierdurch wird die interne Planung und Ermittlung von Produktionskosten ermöglicht, die dann zu einer Trassenanmeldung bei der Betroffenen führen können. Es muss sich bei der Übermittlung der Informationen um zeitgemäße, moderne und dynamische Medien handeln, u.a. deshalb, weil sich die verfügbare Kapazität bei jeder Bestellung und Annahme von Trassen durch EVU ändert.

Die EVU müssen die Möglichkeit haben, ihre Anträge optimiert zu stellen. Damit sollen auch Bestellungen vermieden werden, die mit bereits zugewiesenen Trassen kollidieren oder mit aus Systemzwängen nicht zur Verfügung stehenden Kapazitäten kollidieren. Dies hat den Vorteil, dass Ablehnungen vermieden und Fahrzeiten sowie Streckenverläufe optimiert werden können. Um dies zu erfüllen muss der Umfang der Informationsbereitstellung durch die Bedürfnisse der EVU bestimmt werden.

Keines der bislang von DB Netz angebotenen Medien erfüllt diese Voraussetzung und sowie die gesetzlichen Bedingungen. Bei Bedarf kann dies zum späteren Zeitpunkt ausgeführt werden.

SNB – Regelungen

Eine ausführliche und transparente Beschreibung der Methode zur Ermittlung von notwendigen Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr muss in die SNB aufgenommen werden. Dies dient nicht nur der Information der EVU über solche Methoden, sondern gewährleistet eine einheitliche und diskriminierungsfreie Anwendung der Regeln. Ergänzend möchten wir darauf hinweisen, dass eine solche Planung von Kapazitäten für den Zeitraum nach der Anmeldefrist für den Netzfahrplan, also den Gelegenheitsverkehr, beim internationalen Projekt Timetable Redesign (TTR) vorgesehen ist. Bei diesem von der EU geförderten Projekt ist die DB Netz AG seit vielen Jahren beteiligt und die Methode wird derzeit auf vier längeren Strecken pilotiert. Die involvierten und interessierten EVU erhalten hier schon detaillierte Informationen über die gesicherte Kapazität für den Gelegenheitsverkehr, im Pro-

jekt genannt Rolling Planning Phase. Also ist es möglich, solche Informationen streckenspezifisch zu ermitteln und zur Verfügung zu stellen. Die Regelungen von TTR soll nach dem jetzigen Stand allerdings erst ab Fahrplan 2025 verbindlich in den EU-Mitgliedsstaaten angewandt werden.

Anlage 1

Strecken, die für den Gelegenheitsverkehr und/oder Umleiterverkehre wichtig sind und auf denen keine Kapazitäten für Gelegenheitsverkehre vorgehalten werden (aktueller Fahrplan):

- Jübeck – Husum (nur mittags eine Trasse zur Bedienung Anschluss der Bundeswehr ihn Ohrstedt verfügbar)
- Neumünster – Heide (keine Trassen verfügbar – die Grümentaler Hochbrücke ist aber die einzige Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal für Schwertransporte)
- Lübeck – Malente – Kiel (Süd – Nord nur für kurze Züge und keine den Anforderungen des Marktes entsprechende Trassenkonstruktion möglich, Nord – Süd keine freien Trassen im Bereich Kiel - Eutin)
- Bad Oldesloe – Bad Segeberg – Neumünster (keine freien Trassen für Durchgangszüge, nur auf Abschnitt Bad Oldesloe – Bad Segeberg eingeschränkt möglich – zeitliche Verzögerungen bei Bedienung Anschlussgleis Fahrenkrug – Wahlstedt)
- Oldenburg – Quakenbrück – Osnabrück (während des ½ Halbstundentaktes SPNV keine freien Trassen)
- Delmenhorst – Bramsche (keine Trassen frei trotz Anschlussgleis Fa. MEGA Rechterfeld – Bedienung betrieblich nur aufwändig mit hohen Kosten nachts möglich)
- Göttingen – Bodenfelde (keine Kapazität trotz der Notwendigkeit zur Bedienung von zwei Anschlussgleisen in Adelebsen (Containerterminal, Holzverladung, Steinbruch) und möglichen Durchgangsverkehr nach Altenbeken)
- Seesen – Münchhof – Herzberg (im Abschnitt Münchhof – Herzberg keine freien Trassen)
- Rostock – Bad Doberan – Wismar (es fahren täglich Güterzüge Wismar – Rostock den Umweg über Bad Kleinen – Bützow, bei Bauarbeiten im Knoten Bad Kleinen wird seit 15 Jahren regelmäßig der SPNV zwischen Rostock und Wismar ausgedünnt, damit der Hafen Wismar mit Güterzügen erreichbar bleibt)
- Gotha – Bad Langensalza – Leinefelde (Abschnitt Mühlhausen – Leinefelde: Süd – Nord keine Trassen für schwere Güterzüge obwohl wichtige Umleiterstrecke, Notwendigkeit zur Bedienung des Anschlussgleises Fa. Grain Millers Mühle, Bad Langensalza)
- Fürstenwalde – Bad Saarow (das Anschlussgleis der Fa. Fürstenwalde Getreidewirtschaft ist nach Abbau eines Blocksignals im Zuge der ESTW - Inbetriebnahme nur noch nachts erreichbar, dies verursacht hohe zusätzliche Kosten)

Anlage 2

Beispiele für Trassen im Gelegenheitsverkehr mit schlechter Qualität (Fahrzeit)

1. Röderau – Greifswald, ca. 430 km

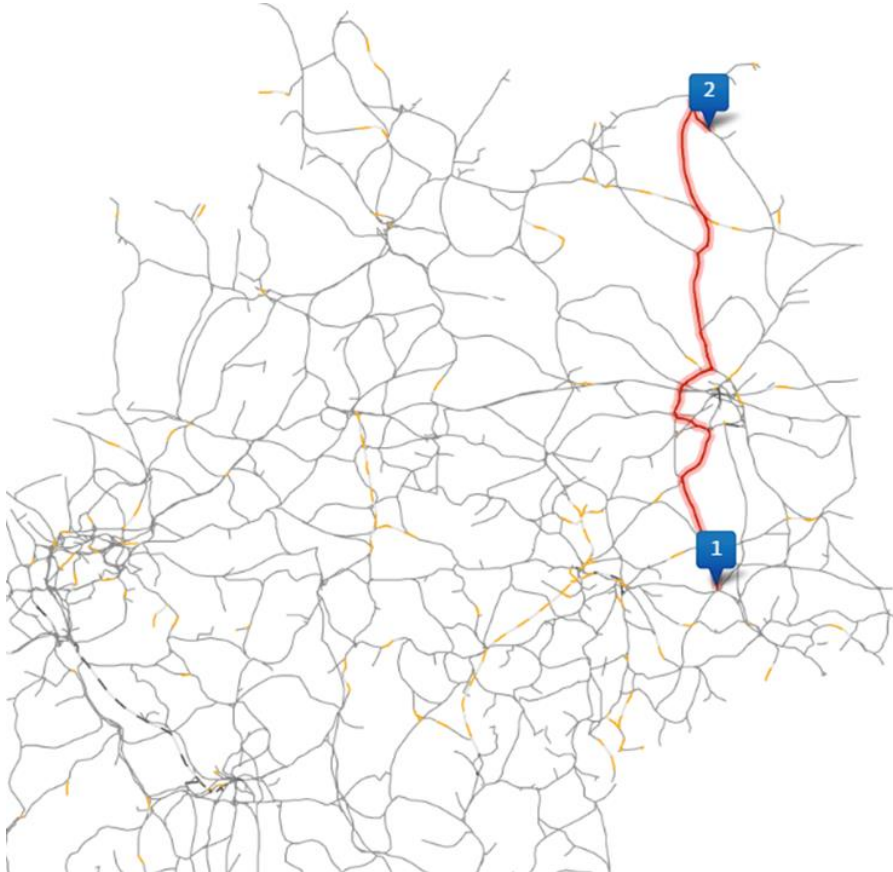
Plan Soll

Ab 17:45 Uhr

An 14:14 Uhr

Lkw mit Pausen bei Durchschnitt 60 km/h

8 Std



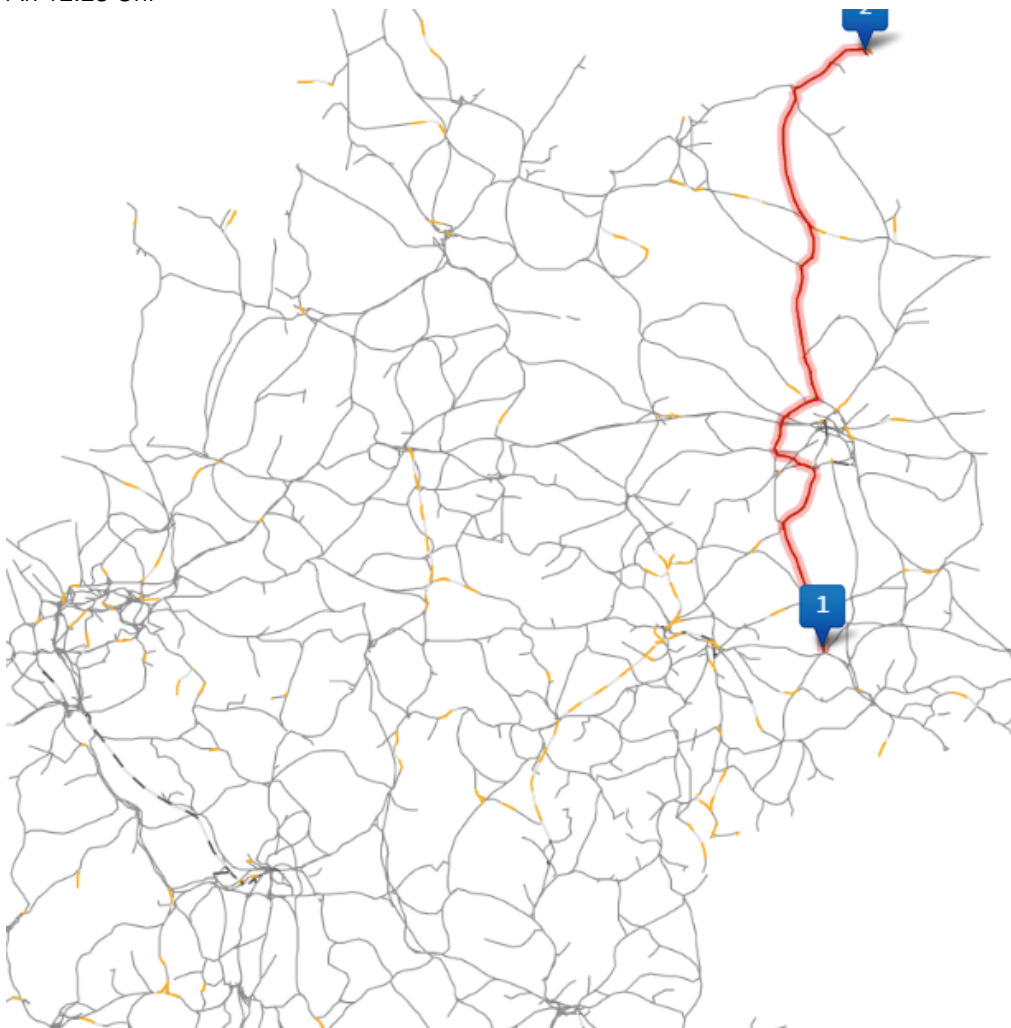
2. Löbau – Mukran, ca. 570 km

Plan Soll

Ab 18:22 Uhr

An 12:28 Uhr

LKW mit Pausen bei Durchschnitt 60 km/h
ca. 11 Std



3. Röderau – Kühnhausen, ca. 240 km

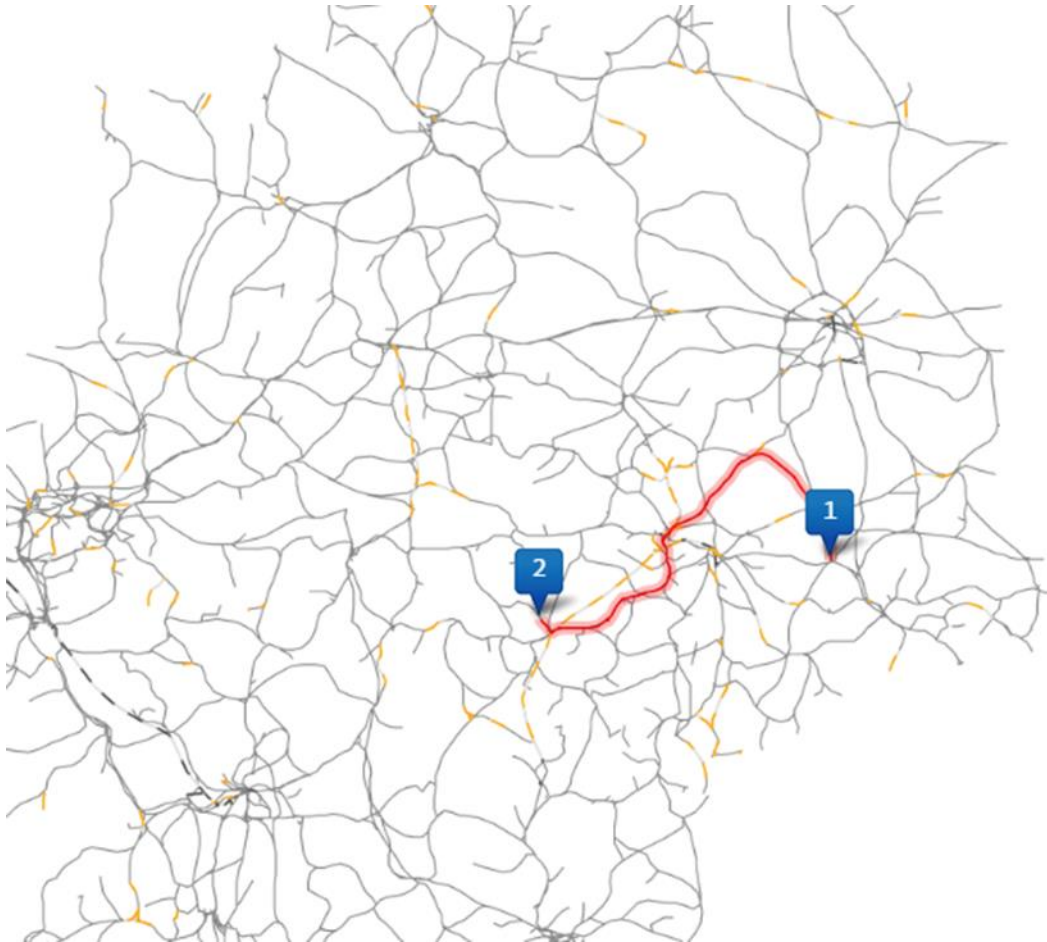
Plan Soll

Ab 13:48 Uhr

An 6:16 Uhr

LKW mit Pausen bei Durchschnitt 60 km/h

ca. 5 Std



Quellen: NEE bekannt

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Peter Westenberger'.

Peter Westenberger
Geschäftsführer