

Berlin, 25. Oktober 2023

Wachstum durch Innovationen - GÜTERBAHNEN auch bei Dual-Mode-Lokomotiven Marktführer

Mitgliederversammlung bekräftigt in Regensburg Wachstumsziele

Nach dem Erreichen eines Marktanteils von 60 Prozent wollen DIE GÜTERBAHNEN ihren Anteil im Markt des Schienengüterverkehrs weiter steigern und setzen dabei auf Innovationen, Kundenzufriedenheit und Besserung bei der Netz-Krise. Regensburg war als Ort der zweiten Mitgliederversammlung 2023 strategisch gut gewählt, um auf bestehende Elektrifizierungslücken in Bayern aufmerksam zu machen. Außerdem ging erst vor wenigen Tagen auf dem internationalen Güterverkehrskorridor entlang der Donau nach Österreich eine ungeplante zweieinhalbwöchige Vollsperrung zu Ende. In letzter Minute wurde mit DB Netz ein Umleitungskonzept ausgearbeitet, das Lieferausfälle der GÜTERBAHNEN weitestgehend vermeiden konnte.

Auf ihrer Mitgliederversammlung auf Einladung der Rail Cargo Carrier Germany schwören sich DIE GÜTERBAHNEN auf kommende, angesichts der Generalsanierung der DB Netz anspruchsvolle Jahre ein. Innovationen wie Dual-Mode-Streckenlokomotiven, bei deren Einsatz die GÜTERBAHNEN-Unternehmen seit Jahren Schrittmacher sind, könnten während der Generalsanierung helfen, nicht elektrifizierte Umleiterstrecken effizient zu nutzen: In den vergangenen Jahren haben die privaten Güterbahnen insgesamt 70 sechachsige EuroDual- und Euro 9000-Lokomotiven des Herstellers Stadler in Betrieb genommen. Siemens hat weitere 52 vierachsige Vectron-Dual-Mode-Lokomotiven an DB Cargo und Wettbewerber ausgeliefert. Die Lokomotiven beziehen, wo möglich, Strom über einen Stromabnehmer aus der Oberleitung und können auch auf nicht elektrifizierten Strecken fahren – mit Fahrstrom, der in einem dieselbetriebenen Generator erzeugt wird. „Wir fahren bis zu 4.200 Tonnen mit einer EuroDual-Lok. Weil Bund und DB mit der Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes überhaupt nicht vorankommen, sind diese Beideskönner zu einem unentbehrlichen Bestandteil der Flotten geworden. Diese teuren Anschaffungen können sich die vom Staat dabei nicht gestützten GÜTERBAHNEN-Unternehmen leisten, weil sie stetig wachsen und finanziell stabil sind. Jedoch werden derlei Innovationen nicht ausreichen, Versäumnisse der DB Netz bei der Vorbereitung der Generalsanierung zu kompensieren“, so Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender der GÜTERBAHNEN.

Die unter dem Begriff “Generalsanierung” geplante Vollsperrung von 40 Korridoren für jeweils fünf Monate dürfte mit die größte Herausforderung der kommenden Jahre werden. DIE GÜTERBAHNEN gehen von erheblichen Einschränkungen aus. Dass es auf ein gut zwischen Netz und Eisenbahnen abgestimmtes und nicht-konventionelles Baustellenmanagement ankommt, lehrte die in Regensburg mit DB Netz unter anderem diskutierte 18-tägige Sperrung der Donautrecke bei Passau. Die in der vergangenen Woche zu Ende gegangene Sanierung von bruchgefährdeten Schwellen sollte nach den ersten Plänen

von DB Netz zum ersatzlosen Ausfall von rund 300 Güterzügen auf einem der wichtigsten europäischen Güterverkehrskorridore führen. Nach massiven Protesten der Unternehmen lenkte DB Netz kurz vor Beginn der Sperrung ein und konnte durch eine koordinierte Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und eine gute Abwicklung der Umleiterverkehre Vertrauen gewinnen. Zusammen mit den Österreichischen Bundesbahnen wurden auf der einzig sinnvollen Ausweichstrecke über Salzburg zusätzliche Kapazität geschaffen. „Es gibt ein lachendes und ein weinendes Auge. Ein solches Umschwenken haben wir selten gesehen und begrüßen das Entgegenkommen und das konstruktive Miteinander in den Tagen vor und während der Sperrung sehr. Andererseits wäre gerade wegen des kurzen Vorlaufs schon mehrere Wochen vorher ein deutlich aktiveres Krisenmanagement seitens der Infrastrukturbetreiber erforderlich und eigentlich auch selbstverständlich gewesen. Es gab frühzeitig und umfassend Alarmmeldungen der EVU“, so die Einschätzung von Thilo Beuven, GÜTERBAHNEN-Vorstand und Geschäftsführer der RTB Cargo, für dessen Unternehmen die Strecke überlebensnotwendig ist. „Das gibt uns kein gutes Gefühl für die Generalsanierung, während der die Strecke Passau-Regensburg 2026 dann gleich für fünf Monate gesperrt werden soll. Im Fall von Baustellen sehen wir immer noch zu wenig Fokus der DB Netz auf die elementaren Bedürfnisse der Kunden im Güterverkehr“, so Beuven.

Für DIE GÜTERBAHNEN ist weiterhin offen, ob die drei Strecken ((Regensburg-)Obertraubling-Passau, München-Rosenheim und Rosenheim-Salzburg für die Sanierung über viele Monate voll gesperrt werden können, ohne dem Schienengüterverkehr schwerste Schäden zuzufügen. DB Netz bestätigte in Regensburg, dass es bisher nur Überlegungen zur Gewährleistung des Verkehrs, aber noch keine diskutierten Umleiterkonzepte gibt. „Wir sind zu einer offenen Diskussion bereit. Dass saniert werden muss, ist unstrittig. Nur über das Wie muss auf Augenhöhe verhandelt werden. So oder so lassen wir uns nicht unterkriegen. Die privaten Güterbahnen werden demnächst die 60 Prozent Marktanteil knacken. Darauf werden wir uns nicht ausruhen, sondern nehmen das als Ansporn, noch mehr Kunden durch Verlässlichkeit und Qualität zu überzeugen und weiter für fairen Wettbewerb einzutreten“, so Kerkeling. Tatsächlich ermittelte die Bundesnetzagentur bereits einen Marktanteil von 60 Prozent, in ihrem kürzlich gemeinsam mit mofair veröffentlichten [Wettbewerber-Report Eisenbahnen](#) kommen DIE GÜTERBAHNEN auf 59 Prozent.