



4. Fachtagung Schienengüterverkehr Mitteldeutschland „Die letzte Meile von Morgen“ am 18. März in Rottleberode

Inhalt

1. Vorträge:

Andre Materlik; Vorstellung Knauf-Werk Rottleberode

Götz Walther, aktuelles in Sachen Schienengüterverkehr

Michael Wuth, aktuelles aus der Region

Dirk Stollberg, Nutzung der NE Infrastruktur – Anschlussbahnen – an der Schnittstelle zu den Eisenbahnen des Bundes

Rolf Wedell, die letzte Meile von Morgen – Entwicklungen und Chancen

Michail Stahlhut, Chancen bei der Einbindung regionaler Schieneninfrastruktur

Lothar Hruschka, die Anschlussbahn in Rottleberode

2. Zusammenfassung

3. Teilnehmerverzeichnis

4. Bilder von der Fachtagung

Zusammenfassung

4. Fachtagung Schienengüterverkehr Mitteldeutschland bei Knauf in Rottleberode am 18.03.2010

Vortrag Herr Walther (VDV):

Durch die Wirtschaftskrise ist der Schienenverkehr deutlich zurückgegangen, es ist aber ein leichtes Ansteigen der Transportmengen zu verzeichnen. Die Schiene ist besonders stark von der Krise betroffen, da diese in besonderem Maß in den Transport exportorientierter Güter beteiligt ist. Zusätzlich fördert der ruinöse Preiskampf auf der Straße eine Verlagerung des Gütertransportes auf die Straße.

Herr Wedell, DB Schenker

Die im Einzelwagenverkehr bedienten Güterverkehrsstellen in Mitteldeutschland sind in den letzten Jahren konstant geblieben. Durch die Wirtschaftskrise wird in diesem Jahr ein leichter Rückgang der Güterverkehrsstellen erwartet.

Herr Hintzen, Verkehrsministerium Sachsen – Anhalt:

Das Land Sachsen-Anhalt hat als einziges Land in Mitteldeutschland ein Förderprogramm für die letzte Meile aufgelegt. Das Programm hat zum Erhalt von Güterverkehrsstellen beigetragen. Die Fördermittel werden inzwischen über die Investitionsbank vergeben.

Herr Stollberg, LfB:

Werksbahnen dürfen nur noch dann die öffentliche Infrastruktur des Bundes zur Abholung von Güterwagen befahren, wenn diese eine Zulassung als öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen haben. Eventuell können die Voraussetzungen für die Vergabe einer Konzession erleichtert werden, wenn einfache Verhältnisse vorliegen.

Eine Eisenbahninfrastruktur, die mehreren Nutzern dient, ist automatisch eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur.

Herr Walter, VDV:

Der VDV bemüht sich um eine Änderung der Gesetze, da sonst jeder Industriepark und jedes Industriestammgleis als öffentliche Eisenbahninfrastruktur zu betreiben ist.

Herr Wuth, DB Netz AG:

Die DB Netz AG bemüht sich ständig, die Kosten zum Betrieb öffentlicher Schieneninfrastruktur zu senken. Sie versteht sich aber als Wirtschaftsunternehmen, wenn sich ein Betrieb von Schieneninfrastruktur für das Unternehmen nicht rechnet, wie es beispielsweise auch bei der Schieneninfrastruktur zwischen Berga-Kelbra und Rottleberode der Fall ist, so wird diese Infrastruktur Dritten Unternehmen zur Übergabe angeboten.

Herr Stalhut, OHE:

Zusammenfassung

4. Fachtagung Schienengüterverkehr Mitteldeutschland bei Knauf in Rottleberode am 18.03.2010

Die nichtbundeseigene Schieneninfrastruktur muss bei der Vorhaltung vergleichbarer Schieneninfrastrukturkapazitäten mit 1/70 weniger Fördermitteln auskommen. Eine Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur der OHE für die Seehafenhinterlandverkehre würde den öffentlichen Staatshaushalt deutlich entlasten.

Aus dem Publikum:

Die Verlagerer beklagten einen Vorrang des Personenverkehrs. Aufgrund der langfristigen Anmeldungen durch den Personenverkehr sind die nur kurzfristig möglichen Anmeldungen von Gütertrassen den Zwängen des Personenverkehrs unterworfen. Gleichzeitig würde bei Zugverspätungen das gesamte System in Mitleidenschaft gezogen, ohne die Erfordernisse der Wirtschaft zu berücksichtigen.

Ohne den Personenverkehr würden aber für den Güterverkehr wichtige Strecken unwirtschaftlich, wie dies bei der Strecke zwischen Berga-Kelbra nach Rottleberode der Fall ist. Hier ist insbesondere die Politik gefordert, im Rahmen der Daseinsvorsorge für eine wirtschaftlich tragfähige Nutzungsmöglichkeit der Schieneninfrastruktur für den Schienengüterverkehr zu sorgen. Die Abgabe an Dritte ist oft keine Lösung, da diese die Betriebskosten nur durch extrem hohe Nutzungsgebühren decken können, wodurch der Schienengüterverkehr auf solchen Strecken unwirtschaftlich wird.

Herr Walther, VDV:

Inzwischen hat auch der Bund eingesehen, dass nichtbundeseigene Schieneninfrastruktur durch den Bund zu finanzieren ist. Es soll daher zunächst ein Förderprogramm für die nichtbundeseigene Schieneninfrastruktur geben. Mittelfristiges Ziel ist eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Betreibern nichtbundeseigener Infrastruktur, wie es auch zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG der Fall ist.

Herr Stalhut, OHE:

Die staatlichen Bahnen kaufen immer mehr ihre privaten Wettbewerber auf, wie dies in Deutschland die SNCF mit den Unternehmen ITL und Veolia Cargo getan hat. Werden diese Staatsbetriebe weiterhin ihr Defizit durch den Steuerzahler abdecken können und ihr Aufkäufe durch diesen finanzieren, so wird es in einigen Jahren keinen Wettbewerb mehr auf der Schiene geben. Der fehlende Wettbewerb würde zu einem drastischen Anstieg der Transportpreise führen.

Ralf Jentges, 20.03.10