

Anrede,

Frau Staatssekretärin Mertens hat einige bemerkenswerte Dinge über die Perspektiven des Schienengüterverkehrs insgesamt (auch mit dem Blick auf Deutschland und Europa) ausgeführt. Ich werde nun den Blick auf das Land Niedersachsen und naturgemäß dort insbesondere auf die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) richten.

Der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehrsaufkommen liegt bundesweit bei etwa 8%. In Niedersachsen bewegt sich dieser Anteil in ähnlicher Höhe. Erfreulich ist aber die Tonnage-Entwicklung in absoluten Zahlen. So hat die Menge der von den größeren niedersächsischen NE (Anmerkung: 4 Unternehmen lt. Anlage) beförderten Güter auf der Schiene von rd. 2,7 Mio. Tonnen in 2002 auf etwa 4,4 Mio. Tonnen in 2004 zugenommen.

Eine Steigerung um mehr als 50%!

Dabei handelte es sich zu einem nicht unerheblichen Teil um Neuverkehre für die Schiene. Diese positive Entwicklung müssen wir absichern und weiter ausbauen.

Was kann Niedersachsen dafür tun? Überall im Verkehrsbereich stellt die Verfügbarkeit und die Finanzierung der Infrastruktur das zentrale Problem dar. Die Eisenbahn bildet da absolut keine Ausnahme. Neu- oder Ausbauprojekte und teilweise sogar die

Ertüchtigung vorhandener Anlagen ist meist nicht ohne öffentliche Zuschüsse möglich. Niedersachsen fördert daher Investitionen der NE in ihre Infrastruktur und sieht sich damit im Einklang mit der „großen Bahn“, die auch bemüht ist, die Länder zur Stützung ihrer Infrastruktur zu gewinnen.

Drei Beispiele, die ohne eine Förderung des Landes nicht realisiert worden wären, will ich exemplarisch hervorheben:

➤ **Bahnhofsbetriebsgesellschaft Stadtoldendorf mbH**

Im Raum Stadtoldendorf haben sich Unternehmen der gipsverarbeitenden Industrie zusammengeschlossen, um eine Betreibergesellschaft zu gründen, die eine moderne Umschlaganlage in der Nähe des Bahnhofes Stadtoldendorf baut. Für die Produktion dieser Unternehmen wurde bisher überwiegend Naturgips eingesetzt. Dies war im Hinblick auf die nur begrenzten Vorkommen an Naturgips und die mit dem Abbau dieser Vorräte einhergehenden Umweltbeeinträchtigungen insbesondere in der Region nicht unumstritten. Besonders brisant ist der Abbau von Naturgips, wenn man bedenkt, dass allein in Deutschland jährlich etwa 6-7 Mio. Tonnen Recyclinggipse aus den Rauchgasentschwefelungsanlagen von Kraftwerken anfallen. Dieser Rohstoff hat bisher im

Produktionsprozess im Raum Stadtoldendorf trotz seiner hohen Verfügbarkeit kaum eine Rolle gespielt.

Der Grund:

Die vorhandene Infrastruktur ließ keinen wirtschaftlich vertretbaren Transport des Recyclinggipses nach Stadtoldendorf auf der Schiene zu. Der Transport auf der Straße war wegen der großen Transportmengen ebenfalls nicht wirtschaftlich.

Der Bau der Anlage wurde von der Landesregierung finanziell maßgeblich unterstützt, um so Neuverkehre für die Schiene zu gewinnen. Inzwischen fährt die Railion Deutschland AG in Kooperation mit einer in der Region ansässigen NE wöchentlich 2-3 Ganzzüge á 1.300 Tonnen netto zu dieser Umschlaganlage. Die im Jahr umgeschlagene Transportmenge beläuft sich auf etwa 150.000 t. Ich finde, dies ist ein gutes Beispiel dafür, wie durch die Kooperation von einem NE - Infrastrukturunternehmen mit einem nichtbundeseigenem und mit einem bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ein sinnvoller Beitrag zur Stärkung der regionalen Wirtschaft und zur Entlastung unserer Straßen geleistet werden kann.

➤ **Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH**

In Bad Harzburg wurde Schotter für den Gleisbau und Split für Mischwerke verladen. Im Rahmen des Programms MORA C der damaligen DB Cargo AG zur

Neuorganisation des Schienengüterverkehrs der DB AG stellte das Unternehmen aus wirtschaftlichen Gründen die Bedienung des Güterbahnhofes Bad Harzburg ein. Die vorhandene Infrastruktur war akut vom Rückbau bedroht. Auf Initiative des Verladers – eines Steinbruches - wurde zunächst eine Verladung auf der vorhandenen Infrastruktur durch eine NE organisiert. Anschließend hat das Unternehmen diese Anlagen von der DB Netz AG übernommen und in eigener Verantwortung zu einer modernen Schüttgutverladung umgebaut. Sie wird von einer eigens gegründeten Infrastrukturgesellschaft betrieben. Dieses Vorhaben konnte nur mit Hilfe einer Zuwendung des Landes zu den Umbaukosten bewerkstelligt werden. Das Projekt sicherte vorhandene Verkehre für die Schiene. Es war sogar möglich neue Transporte für die Schiene zu gewinnen. Heute werden dort jährlich etwa 230.000 t Schotter und Split umgeschlagen. Die Verladung ist so interessant, dass die Verkehre inzwischen wieder von der Railion Deutschland AG abgewickelt werden!

➤ **Übernahme der Strecke Ocholt – Sedelsberg durch die Emsländische Eisenbahn GmbH**

Im Raum Oldenburg sollte die Strecke Ocholt – Sedelsberg stillgelegt werden. Nach den Schätzungen der DB Netz AG hätten ab 2001 rd. 7,1 Mio. € in die

Infrastruktur investiert werden müssen. Die Verlader - überwiegend aus dem Bereich der Torf- und Blumenerdeherstellung – waren mit der drohenden Stilllegung der Strecke nicht einverstanden.

Gemeinsam mit den Kommunen suchten sie mit Hilfe des Landes nach einem neuen Betreiber. Die Suche war erfolgreich. Die Emsländische Eisenbahn GmbH konnte für dieses Projekt gewonnen werden. Mit finanzieller Unterstützung der Verlader, der Kommunen und der Landesregierung wurde die Strecke übernommen und saniert. Inzwischen werden auf dieser Strecke jährlich mehr als 140.000 Tonnen transportiert. Die Verkehrsleistung wird gemeinsam mit der Railion Deutschland AG erbracht, die ab Oldenburg den Langlauf übernimmt. Auch in diesem Fall konnte die für die Verkehrsunternehmen wichtige Infrastruktur nur erhalten werden, weil Verlader, die Kommunen und das Land sich engagiert haben.

Die guten Ansätze in Niedersachsen können sich aber nur fortentwickeln, wenn sie insgesamt auf ein Umfeld treffen, das den Wettbewerb auf der Schiene nicht nur als von der EU verordnet hinnimmt, sondern den Wettbewerb offensiv fördert. Die NE haben nun einmal selbst nur ein relativ kleines eigenes Streckennetz, also müssen sie ihre Verkehre ganz überwiegend auf dem Netz der DB AG abwickeln. Und damit warten so mancherlei Schwierigkeiten auf sie. Fangen wir mit dem Zugang zum Netz der DB AG an: Diskriminierung beim

Zugang zum deutschen Schienennetz werden – auch nach den Beobachtungen des VDV – nach wie vor vermutet. Die NE kommt zwar aufs Netz, wenn es eine Trasse gibt. Verändert hat sich aber die Qualität der Diskriminierung – sie ist jetzt subtiler –. Die Netzpläne richten sich nach dem Hauptnutzer aus, es lässt sich nicht ganz der Eindruck vermeiden, der Status quo solle ein wenig behütet werden. Ich habe ein gewisses Verständnis dafür, dass niemand gern Wettbewerber auf „seine“ Infrastruktur lässt. Im Kampf um Verkehrsaufträge im Wettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander ist aber das „Wir-Gefühl“ aller Eisenbahner längst auf der Strecke geblieben. Für einen fairen Wettbewerb gerade auch im Interesse der Eisenbahnen brauchen wir daher ein offenes Schienennetz. Ein Schienennetz, das an den Bedürfnissen aller Nutzer ausgerichtet ist.

Das beste Zugangsrecht nützt natürlich nichts, wenn nichts mehr da ist, worauf Zugang gewährt werden kann. Und damit sind wir bei einem weiteren Problem für die NE. Damit meine ich die zunehmende Tendenz der DB AG, Kreuzungs- und Überholungsgleise sowie Zugbildungsanlagen abzubauen. Dieser Rückbau führt zu Engpasssituationen. Dies reduziert die Flexibilität des Netzbetriebes, was sich beispielsweise bei der kurzfristigen Trassenvergabe für Sonderverkehre oder auch bei der Bewältigung betrieblicher Störungen negativ auswirkt. Die verladende Wirtschaft verlangt

zunehmend auch die kurzfristige Bereitstellung von Transportkapazitäten, was eine hohe Flexibilität des Netzmanagements voraussetzt.

Es ist nicht einfach, einen ausgeglichenen Weg zu finden, der einerseits die Leistungsfähigkeit des Nebennetzes gewährleistet und andererseits die berechtigten Interessen des Infrastrukturbetreibers am Abbau vermeintlich überflüssiger Anlagen in Einklang bringt. Nach Meinung überzeugter Eisenbahner müsste auch die DB Netz AG ein wirtschaftliches Interesse daran haben, Netzkapazitäten für Mehrverkehre vorzuhalten, um so Optionen für neue zusätzliche Verkehre offen zu halten. Aber nicht nur Kreuzungs- oder Überholungsgleise sind vom Abbau bedroht; immer wieder stehen auch ganze Strecken zur Disposition, weil sich aus der Sicht der DB AG die notwendigen Erhaltungsinvestitionen nicht mehr lohnen. Hier macht es sich die DB AG aber auch selbst unnötig schwer. So sind einzelne Niederlassungen der DB Netz AG gehalten, aus wirtschaftlichen Gründen die in ihrem Bereich liegenden Zu- oder Nachlaufstrecken abzustoßen, obwohl unter Berücksichtigung der Trassenpreise für den gesamten Zuglauf eine Vollkostendeckung für den vollständigen Streckenabschnitt erreicht werden müsste. Erfahrungen mit drohenden Streckenstilllegungen haben schon alle Bundesländer machen müssen. Häufig hat dies dazu geführt, dass die Länder versuchen, einen neuen Betreiber zu finden und sich gegebenenfalls an den

Sanierungskosten zu beteiligen, um die Stilllegung zu verhindern. Mein letztes Beispiel – die Abgabe der Strecke Ocholt - Sedelsberg an eine NE – ist ja auch ein solcher Fall. Zu Ende gedacht führt dies zu einer nicht gewollten Verschiebung der Infrastrukturverantwortung vom Bund auf die Länder. Diese Entwicklung stößt auch im Hinblick auf die immer enger werdenden finanziellen Spielräume der Länder an natürliche Grenzen.

Ich begrüße daher die Einrichtung eines Infrastruktur-Beirates, so wie ihn das 3.

Eisenbahnrechtsänderungsgesetz vorsieht. Mit einem Netz-Beirat können die Nutzer des Bundesschienennetzes erstmalig an Entscheidungen zu dessen Zuschnitt und Entwicklung beteiligt werden.

Ein weiterer Stolperstein auf dem Weg zum Netzzugang stellen die so genannten Netzzugangskriterien dar.

Dazu gehört auch die technische Ausrüstung der Fahrzeuge, die von der DB AG verlangt wird, und ohne deren Vorhandensein der Zugang zum Netz verweigert wird.

Die Anwendung neuer Sicherheitstechnik beispielsweise ist als Beitrag zur Rationalisierung und damit auch zur Reduzierung der Kosten des Netzes im Grundsatz zu begrüßen. Die technische Aufrüstung sollte jedoch nicht als Selbstzweck betrieben werden. Vielmehr muss stets die Frage nach der Notwendigkeit

und dem Nutzen gestellt werden. Kostensprünge für die EVU müssen dabei vermieden werden. Dies gilt insbesondere für Aufwendungen, die aufgrund der Verlagerung technischer Funktionen von der Infrastruktur in die Fahrzeuge entstehen. Dies umso mehr, wenn sie im Hinblick auf bevorstehende europäische Standards absehbar ins Leere laufen. Daher verbietet sich hoher Aufwand zur Optimierung nationaler Systeme - wie z.B. die Aufrüstung von der Indusi zur PZB 90 angesichts der kommenden Einführung des ETCS (European Train Control System) - von selbst.

Meine eingangs gestellte Frage lautete, was kann Niedersachsen tun. Diese Fragestellung sollte ich dahingehend erweitern, was der Bund tun kann, um die NE am Schienengüterverkehr teilhaben zu lassen und so insgesamt den Anteil der Schiene am Güterverkehrsaufkommen zu steigern.

Die jüngst vom Bund aufgestellte Förderung für den Neu- und Ausbau von Gleisanschlüssen halte ich für einen guten Ansatz. Der DB AG muss aber bei der Trassenzuweisung und der Preisgestaltung noch stärker auf die Finger geschaut werden. Und dabei darf man nicht so zaghaft sein, wie es der Bund im Rahmen des 3. Eisenbahnrechtsänderungsgesetzes mit der Einrichtung einer Trassenagentur beabsichtigt hatte. Hier ist es erst durch die Initiative der Länder zur

Einrichtung einer einigermaßen handlungsfähigen Regulierungsbehörde gekommen. Der Bund sollte also nicht so sehr auf die Interessen allein der Deutschen Bahn AG Rücksicht nehmen. Er muss im Gegenteil sicherstellen, dass die NE nicht nur rechtlich, sondern auch tatsächlich Zugang zum Schienennetz der DB AG haben.

Aber zum Schluss die konstruktive Frage, was können nun die NE selbst tun, um ihre Marktchancen zu verbessern?

Aufgrund ihrer schlanken Kosten- und Organisationsstrukturen sind sie in der Lage, Verkehre zu übernehmen, die für vergleichsweise große Wettbewerber unrentabel sind. Aber auch dafür sind Investitionen notwendig, die oft von einem Unternehmen allein nicht zu schultern sind. Deshalb bietet sich die Zusammenarbeit mit anderen staatlichen und privaten Eisenbahnen an. Ziel der Zusammenarbeit ist es dabei im Allgemeinen, ein Netzwerk von Fernverbindungen aufzubauen. Durch die Präsenz an einer Vielzahl von Standorten sowie die kurzfristige Verfügbarkeit leistungsfähiger Traktion ergibt die Zusammenarbeit mehrerer Bahnen beim Angebot von Zugleistungen deutliche Wettbewerbsvorteile.

Die NE müssen aber auch noch mehr als bisher erkennen, dass sie nicht nur in regionalen Nischen

überleben können. Sie müssen die sich mit der Öffnung der Netze ergebenden Chancen ergreifen. Von besonderer Wichtigkeit wird dies mit der Öffnung der Schienennetze in der gesamten EU für alle zugelassenen EVU. Auch für die NE gilt, dass die Stärken des Systems Schiene vor allem

- auf langen Strecken
- bei guter Auslastung
- mit Ganzzügen

zum tragen kommen.

Meine Damen und Herren, soviel zum Güterverkehr aus dem Blickwinkel des Landes Niedersachsen.