



IHK-POSITION

# Masterplan Schienengüterverkehr

Chance zur Verlagerung!



München und  
Oberbayern

Voraus für die Wirtschaft.

## Beschluss

Der Verkehrsausschuss der IHK für München und Oberbayern fordert eine zügige und zeitnahe Umsetzung des „Masterplans Schienengüterverkehr“.

## Zielsetzung

Das Ziel besteht darin, den Schienengüterverkehr zukunftsfähig auszubauen. Die bayerische Wirtschaft ist auf einen umweltfreundlichen und konkurrenzfähigen Güterverkehr auf der Schiene angewiesen, vor allem im Verkehr von und zu den Seehäfen. Die IHK für München und Oberbayern sieht den „Masterplan Schienengüterverkehr“ als probates Mittel an, den Schienengüterverkehr zukunftsfähiger zu gestalten.

## Begründung

Das Bundesverkehrsministerium hat im Juni 2017 den „Masterplan Schienengüterverkehr“, der im Kern ein Zehn-Punkte-Programm mit Handlungsempfehlungen und Sofortmaßnahmen enthält, der Öffentlichkeit vorgestellt, um den Verkehrsträger Schiene zukunftssicher zu machen. Die Bahn ist ein ökologisch vorteilhafter Verkehrsträger, dennoch nimmt der Anteil des Schienengüterverkehrs am modal split in den vergangenen Jahren kontinuierlich ab. Gerade private Güterzugbetreiber, die rund 40 Prozent der Gesamtleistung erbringen, klagen über hohe Kosten und eine zu geringe Gewinnmarge. Der Wettbewerb im Schienengüterverkehr ist im Wesentlichen auf Ganzzug- und Containerverkehre beschränkt. Die Verkehrsprognose des Bundes geht von einem Wachstum des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2030 um 43 Prozent aus, sodass gezielte Maßnahmen des Bundes, die der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schiene dienen, aus der Sicht der verladenden bayerischen Wirtschaft zu begrüßen sind.

Die IHK für München und Oberbayern hat in der Vergangenheit immer wieder auf Defizite im Bahnverkehr hingewiesen. Angesichts der zunehmenden Überlastung der Straßen fordert die IHK den nachhaltigen Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie die Realisierung aller noch verfügbaren und zu erschließenden Potenziale im Schienengüterverkehr. Daraus ergeben sich für den schienengebundenen Güter- und Warentransport, orientiert am „Masterplan Schienengüterverkehr“ des Bundes, in Bayern folgende Schwerpunktaufgaben:

- einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr der Bahnen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern erreichen
- die Voraussetzungen schaffen, um den Wettbewerb unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Schiene zu erhöhen
- die green logistic chain auf der Schiene attraktiver machen

**Die Handlungsempfehlungen der im „Masterplan Schienengüterverkehr“ aufgeführten Maßnahmen stehen für die IHK für München und Oberbayern im Vordergrund.**

## Leistungsfähige Infrastruktur für den Schienengüterverkehr bereitstellen

Der Ausbau der Bahnstrecken in Bayern geht nur äußerst schleppend voran und hinkt seit Jahrzehnten dem tatsächlichen Bedarf weit hinterher. Ein leistungsstarkes Eisenbahnnetz ist aber die Grundvoraussetzung zur Erreichung wirtschafts-, verkehrs-, aber auch klimapolitischer Zielsetzungen. Überdies möchte die bayerische Wirtschaft ihre zentraleuropäische Lage nutzen und benötigt zur Verlagerung von schienenaffinen Gütern ein leistungsfähiges Netz, sowohl auf den Magistralen als auch in der Region.

### Masterplan



Für die Stärkung des Schienengüterverkehrs ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur unabdingbare Voraussetzung. Der Ausbau der Großknoten verringert Engpässe und vermeidet Störungen im Betrieb. Die Schaffung des 740-Meter-Netzes erhöht die Produktivität und Rentabilität der Güterbahnen.

### Bayernbezug



Die im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufgeführten bayerischen Schienenprojekte, insbesondere der oberbayerische Brenner Nordzulauf, müssen vom Bund zeitnah umgesetzt werden. Die abschließende Bewertung jener Vorhaben, die derzeit noch im potenziellen Bedarf aufgeführt sind, muss umgehend erfolgen. Über den Ausbau der bundesweiten sechs Großknoten (darunter München) hinaus müssen auch die bayerischen Güterverkehrsknoten Nürnberg, Augsburg, Ingolstadt und Regensburg leistungsfähig ausgebaut werden. Für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr sind folgende Infrastrukturmaßnahmen unbedingt erforderlich: ausreichende Zugbildungsanlagen, Gleiswechselbetrieb mit schnell befahrbaren Weichen, Abstell- und Überholgleise. Diese müssen auch den Anforderungen des wachsenden Seehafen-Hinterlandverkehrs Rechnung tragen.

### Aufruf



*Die Verstetigung eines hohen Investitionsniveaus für den Erhalt und Ausbau der bayerischen Schieneninfrastruktur sowie der politische Mut, die Potenziale eines zukunftsfähigen Verkehrsträgers zu fördern.*



## Digitalisierung des Schienengüterverkehrs vorantreiben

Die Digitalisierung bietet große Chancen, die Produktivität und Qualität im Schienengüterverkehr deutlich zu erhöhen.

### Aufruf



*Digitalisierung und Automatisierung im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr als Chance zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit wahrnehmen und Investitionen offen-siv wagen.*

### Masterplan



Höhere Auslastung der bestehenden Kapazitäten durch digitale Steuerung. Sensortechnik zur Fernüberwachung und vorausschauende Instandhaltung des Schienennetzes. Digitalisierung der Zustandsdaten von Triebfahrzeugen und Güterwagen ermöglichen Echtzeitinformationen. Die Digitalisierung von Geschäftsprozessen an den Schnittstellen aller Beteiligten des Schienengüterverkehrs gewährleistet die transparente schienengebundene Logistik.

### Bayernbezug



Durch den digitalen Austausch von Transport- und Echtzeitdaten zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Kunden werden die Geschäftsprozesse optimiert und die Attraktivität insbesondere des Einzelwagenverkehrs wird erhöht.

## Eisenbahnbetrieb stärker automatisieren

Die bayerische Wirtschaft setzt große Erwartungen in technische Lösungen, die die Produktionseffizienz der Schiene steigern.

### Aufruf



*Chancen und Potenziale der technischen Entwicklung zur Automatisierung im Eisenbahnverkehr aufgreifen und für einen zukunftsfähigen Güterverkehr nutzen. Die Bereitschaft, Innovationen im Eisenbahnrangierbetrieb in der Praxis zu erproben und gewonnene Erkenntnisse für den generellen Einsatz zu standardisieren.*

### Masterplan



Die Automatisierung der betrieblichen Prozesse auf der „letzten“ Meile soll dazu beitragen, Abläufe der kostenintensiven Einzelwagenverkehre günstiger zu gestalten und die Transparenz bei der Zustellung/Abholung der verladenden Industrie zu erhöhen.

### Bayernbezug



Die erste automatische und digitalisierte Zugbildungsanlage am Rangierbahnhof München Nord muss Vorbild für weitere Zugbildungsanlagen in Bayern sein. Diese ermöglichen effizientere Abläufe bei Planung, Disposition und Rangieren. Voraussetzung für den kompletten digitalisierten Ablauf ist die Einführung einer europaweit standardisierten automatischen Kupplung. Auch für die Kunden versprechen automatisierte Verfahren Vorzüge hinsichtlich Transportgeschwindigkeit und Transparenz in der Transportkette.

## Technische Innovationen für Schienenfahrzeuge

Die Akzeptanz von Gütertransporten auf der Schiene wird durch leisere und emissionsärmere Lokomotiven und Güterwagen erhöht.

### Masterplan



Förderung der Beschaffung von lärm- und emissionsarmen Lokomotiven und innovativen Güterwagen durch den Bund vor dem Hintergrund einer Verpflichtung zur Umrüstung lauter Güterwagen bis 2020.

### Bayernbezug



Zur Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen müssen wirtschaftliche Anreize geschaffen werden, damit innovative Schienenfahrzeuge, wie z. B. Zweikraft- oder Hybridlokomotiven, entwickelt und auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt werden können. Der Freistaat Bayern fördert das Pilotprojekt von Hybrid-Rangierlokomotiven in der Modellregion Franken, das auf andere Regionen in Bayern ausgeweitet werden soll.

### Aufruf



*Nutzung konstruktiver Veränderungen und innovativer Komponenten im Bau von Schienenfahrzeugen, um die Wirtschaftlichkeit im Betrieb zu erhöhen und zugleich den gestiegenen Anforderungen der betroffenen Bevölkerung gerecht zu werden.*

## Multimodalität stärken sowie Zugang zur Schiene sichern und ausbauen

Die relativen Vorteile eines jeden Verkehrsträgers sollen zur Optimierung der Transportkette genutzt werden.

### Masterplan



Erhöhung der Kapazitäten in den Umschlagsanlagen, um zusätzliche Gütermengen von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Ein diskriminierungsfreier Zugang erhöht die Attraktivität des Kombinierten Verkehrs.

### Bayernbezug



Überlastete oder unzureichend angebundene Terminalkapazitäten an bayerischen Standorten.

### Aufruf



*Schaffung von Umschlagskapazitäten an den bestehenden Standorten sowie neue Terminals an den wirtschaftsstarken Industriestandorten in Bayern und an transeuropäischen Verkehrsachsen, um das Potenzial im Kombinierten Verkehr zu nutzen. Eine politische Aufgeschlossenheit zur Erprobung und zum Einsatz innovativer Verladungssysteme und Mikroterminals.*

**Aufruf**

*Umsetzung des vom Freistaat Bayern geforderten Sonderprogramms zur Elektrifizierung von Strecken außerhalb des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Hierbei sollten insbesondere die für den Schienengüterverkehr wichtigen Korridore und Ausweichstrecken vorrangig berücksichtigt werden.*

**Elektromobilität auf und mit der Schiene ausbauen**

Elektrisch betriebener Schienengüterverkehr ist ein wesentlicher Baustein zur Einhaltung der nationalen Klimaschutzziele und trägt darüber hinaus zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz insbesondere in urbanen Ballungsräumen bei.

**Masterplan**

Durchgängige Elektrifizierung der Schienenwege, Einsatz von Hybridfahrzeugen als Übergangslösung.

**Bayernbezug**

In Bayern sind ca. 45 Prozent der Eisenbahnstrecken nicht elektrifiziert. Sie werden mit Dieselloks bedient, die im Vergleich zu E-Loks deutlich lauter sind und überdies Anrainer gerade in den Nachtstunden belasten.

**Mehr Wettbewerb auf der Schiene**

Faire Marktzugangsbedingungen sind die Grundvoraussetzung für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene.

**Aufruf**

*Die wettbewerbsneutrale Vergabe der Zeitslots durch die DB Netz AG eröffnet den fairen Wettbewerb auf der Schiene. Wir rufen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen auf, diese Chancen zu nutzen. Die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Schiene muss erkannt und darf nicht länger durch pauschale Vorfahrtsregelungen des Personenverkehrs geschmälert werden.*

**Masterplan**

Der intensive intramodale Wettbewerb hat zu spürbaren Qualitätsverbesserungen und Preissenkungen auf der Schiene geführt, bisher allerdings ohne nachhaltigen Anteilsgewinn der Schiene im gesamten Personen- und Güterverkehr.

**Bayernbezug**

Private Eisenbahnverkehrsunternehmen klagen über eine unzureichende Schieneninfrastruktur und unattraktive Zeitfenster, die den Wettbewerb einschränken und zwischen den Unternehmen verzerren.

## Trassen- und Anlagenpreise deutlich reduzieren

Die Infrastrukturnutzungsentgelte im Schienenverkehr sind derzeit auf einem nicht wettbewerbsfähigen Niveau.

### Masterplan



Die vom Bund angekündigte deutliche Reduzierung der Infrastrukturnutzungsentgelte schlägt sich unmittelbar in den Produktionskosten der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen nieder und verbessert deren Konkurrenzfähigkeit.

### Bayernbezug



Der Schienengüterverkehr erzielt derzeit keine signifikanten Zuwächse im modal split der Verkehrsträger in Bayern. Der Markteintritt für weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen ist unattraktiv.

### Aufruf



*Die vom Bund vorgeschlagene Halbierung der Trassenpreise muss zeitnah erfolgen. Die finanziellen Mittel müssen sichtbar und messbar zur Verbesserung der Infrastruktur eingesetzt werden.*

## Aus- und Weiterbildung forcieren

Auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind mit einem hohen Fachkräftebedarf beim Schienengüterverkehr konfrontiert.

### Masterplan



Aus- und Weiterbildung von Fachkräften forcieren, um den Personalbedarf im Eisenbahnverkehr zu decken. Es bedarf einer Imagekampagne der Berufsbilder im Schienengüterverkehr.

### Bayernbezug



Probleme verschärfen sich durch das Ausscheiden einer großen Zahl älterer Mitarbeiter in den Ruhestand. Deutschlandweit fehlen z. B. Triebfahrzeugführer.

### Aufruf



*Die IHK für München und Oberbayern unterstützt eine marktgerechte Aus- und Weiterbildung.*

*Es bedarf einer stärkeren Bündelung und Stärkung der Aktivitäten der Branche mit der öffentlichen Hand, um das Image der Ausbildungsberufe im Bahnbereich merklich zu verbessern.*



München und  
Oberbayern

## Fachliche Ansprechpartner im Verkehrsreferat

Gerhard Wieland ☎ 089 5116-1238 @ gerhard.wieland@muenchen.ihk.de  
Dr. Korbinian Leitner ☎ 089 5116-1770 @ korbinian.leitner@muenchen.ihk.de

## Impressum

### Verleger und Herausgeber:

IHK für München und Oberbayern  
Peter Driessen und Dr. Eberhard Sasse  
Balanstraße 55 – 59  
81541 München  
☎ 089 5116-0  
@ info@muenchen.ihk.de  
➔ ihk-muenchen.de

### Gestaltung:

Ideenmuehle.com, Eckental

### Bildnachweis:

Titelseite: shutterstock © Suphanat Khumsap, Seite 3 shutterstock © Oleksiy Mark

### Druck:

Oberländer GmbH & Co. KG, Bodenseestraße 18, 81241 München

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Stand: September 2018