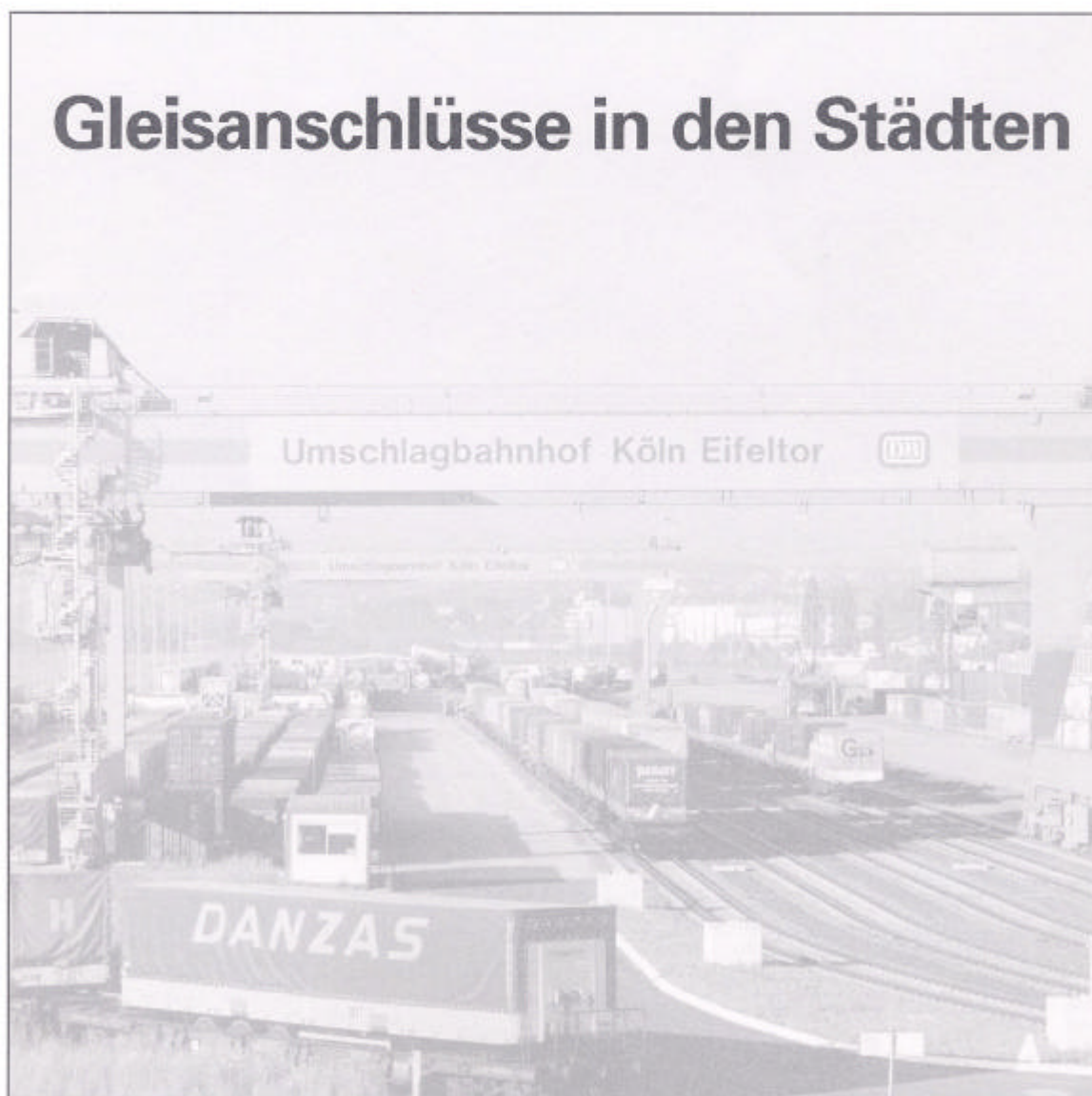


DST-Beiträge zur
Wirtschafts- und
Verkehrspolitik

Reihe F Heft 12

Gleisanschlüsse in den Städten



Veröffentlichung des Deutschen Städtetags: „Gleisanschlüsse in den Städten“

Die Nachfrage nach Transportleistungen im Güterverkehrsmarkt steigt nach wie vor mit ungebrochener Dynamik. Offensichtlich findet das Wachstum fast ausschließlich auf der Straße statt, obwohl Zielvorgabe auf allen Planungsebenen die Stärkung des Schienengüterverkehrs und die Förderung einer engeren Kooperation der Verkehrsträger ist. Eine sachgerechte Auseinandersetzung mit den Struktur- und Systemvorteilen des Transportsystems „Schiene“ und eine Klärung der Grundvoraussetzungen für den wirtschaftlichen Transport von Gütern auf der Schienen im planerischen Tagesgeschäft (auf der kommunalen Ebene) findet bisher leider zu wenig statt. Es kann daher nicht verwundern, dass der Schienengüterverkehr bis heute in der öffentlichen Verkehrsplanung und –politik auf allen Handlungsebenen lediglich eine Nebenrolle spielt.

Vor diesem Hintergrund und dem aktuell in Umsetzung befindlichen Konzept MORA C von DB Cargo, das eine erhebliche Verringerung der im Einzelwagenverkehr bedienten Güterverkehrsstellen zur Folge hat, wurde die o.a. Veröffentlichung durch den Deutschen Städtetag erstellt. Sie zeigt u.a. auf

- die Bedeutung einer Fortführung des Einzelwagenverkehrs für die Kommunen u.a. zur Vermeidung von zusätzlichem Lkw-Verkehr, zur Sicherung von Arbeitsplätzen im bahnaffinen Gewerbe und als Standortvorteil
- Möglichkeiten für eine kostengünstige Weiterführung der Güterverkehrsbedienung auf der Schiene
- Erfahrungen in Bezug auf Probleme bei der Übernahme von Schienengüterverkehr und Schienenstrecken durch Dritte und Lösungsmöglichkeiten
- die Notwendigkeit, dass in vielen Fällen eine Weiterführung des Betriebs nicht nur eine ideelle, sondern im begrenztem Rahmen auch eine finanzielle Beteiligung seitens der betroffenen Kommunen und der Länder erfordert; darüber hinaus ist eine kommunale Gewerbeansiedlungspolitik notwendig, die das Aufkommen an Schienengüterstrecken sichert bzw. erhöht
- den Bedarf für eine Mitwirkung des Bundes, um die für den Schienengüterverkehr ungünstigen Rahmenbedingungen zu verändern.

Weiter enthalten sind u.a. Vorträge, die auf dem Seminar „Gleisanschlüsse: Sind sie noch zu retten? Wo machen sie Sinn?“ gehalten wurden, von DB Cargo eine Übersicht (Stand April 2001) über die Güterverkehrsstellen, die nach Abschluss von MORA C von DB Cargo nicht mehr im Einzelwagenverkehr bedient werden, und eine Zusammenfassung zum Vorgehen und Sachstand hinsichtlich Kooperationen mit Privatbahnen bei der Übernahme von Schienengüterverkehrsleistungen (Stand Oktober 2001).

Bestellung bei:

Deutscher Städtetag

- Bereich wG -

Lindenallee 13-17, 50968 Köln

E-mail: bestellung@staedtetag.de

Fax: 0221/37 71 128

Kosten (116 Seiten):

15,75 € inklusiv Porto und Verpackung zzgl. 7% Mehrwertsteuer

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
A Arbeitshilfe Gleisanschlüsse	7
Güterverkehr in den Städten	
Arbeitshilfe zur Sicherung und Förderung von Gleisanschlüssen	8
<i>Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens/Technische Universität Dresden, März 2001, überarbeitet von Dr. Dietmar Bosserhoff/Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden, November 2001</i>	
Vorbemerkung zur Arbeitshilfe	8
1. Einführung Arbeitshilfe	11
2. Nutzen von Gleisanschlüssen	13
3. Randbedingungen für die Planung und Förderung von Gleisanschlüssen	15
3.1 Der Ordnungsrahmen des Eisenbahngüterverkehrs	15
3.2 Kommunale Interessen und unternehmerisches Handeln	17
4. Empfehlungen	19
4.1 Kommunale Handlungsmöglichkeiten	20
5. Fazit	25
5.1 Sicherung erforderlicher Infrastrukturen (Gleisanschlüsse und Güterverteilanlagen) bei der Planung	25
5.2 Aufbau regionaler Kooperationen der Güterbahnen und Entwicklung neuer Bedienerkonzepte	26
5.3 Schaffung von Finanzierungsinstrumenten und Kostenanlastungsstrukturen, die vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für Straße und Schiene schaffen (u. a. Lkw-Straßenbenutzungsgebühren, Finanzierung der Netze)	26
Handlungsempfehlung an Bund und Länder	27
B Seminardokumentation	29
I. Schweizerische Erfahrungen mit gewerblichen Gleisanschlüssen sowie der Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene	30
<i>Dr. Frank Furrer, Generalsekretär des Verbands Schweizerischer Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer (VAP), Uitikon/Zürich</i>	
1. Schweizerische Verkehrspolitik	30
1.1 Ziele	30
1.2 Bilaterales Abkommen im Landverkehr	30
1.3 Flankierende Maßnahmen im Verkehrsverlagerungsgesetz	31
1.4 Neue Alpentraversalen (NEAT)	31
2. Bahnreform	32
2.1 Strukturreform	32
2.2 Unternehmensreform SBB	32

3. Anschlussgleise	32
3.1 Bundesgesetz über die Anschlussgleise	32
3.2 Erschließungsplan	32
3.3 Förderung mittels Subventionen	33
4. Sind Gleisanschlüsse noch zu retten?	33
4.1 Blick in die Vergangenheit	33
4.2 Nachteile der Bahn	33
4.3 Vorteile der Bahn	34
4.4 Was ist zu tun?	35
5. Anhang: Die Bedeutung der privaten Anschlussgleise für die SBB	36
II. Ordnungspolitischer Rahmen von Güterverkehr und Gleisanschlüssen	40
<i>Steffen Kerth, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln</i>	
III. Die Notwendigkeit von Gleisanschlüssen aus ökologischer Sicht	41
<i>Dr.-Ing. Gunnar Gohlisch, Umweltbundesamt</i>	
IV. Förderprogramme des Landes Nordrhein-Westfalen	42
<i>MR Wolfgang Wever, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen</i>	
1. Grundsätzliche Bemerkungen	42
2. Fördermöglichkeiten	44
C Anlagen	47
I. MORA C Statusbericht	48
Stand Februar 2001	
<i>Deutsche Bahn AG</i>	
II. MORA C Bedienungseinstellung	57
Stand April 2001	
<i>Deutsche Bahn AG</i>	
III. Vorgehen und Sachstand hinsichtlich der Kooperation mit Drittbahnen	73
Stand Oktober 2001	
<i>Deutsche Bahn AG</i>	
IV. Projekt Mittelstandsoffensive	78
Stand Herbst 2001	
<i>Deutsche Bahn AG</i>	
V. Maßnahmen Integriertes Güterstreckennetz NRW	110
Stand November 2000	
<i>Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen</i>	