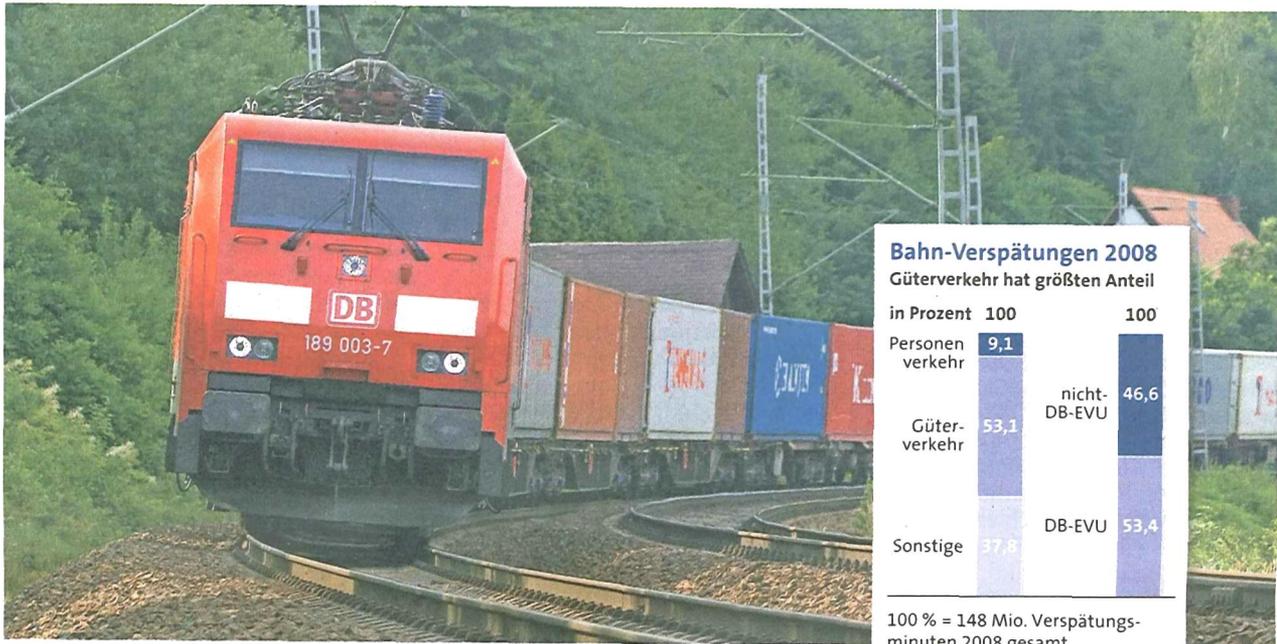
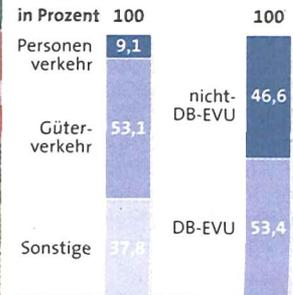


# Vorrangregeln bedrohen Pünktlichkeit im Netz

DB-Europabevollmächtigter warnt vor EU-Verordnung zum Bahnfrachtnetz



**Bahn-Verspätungen 2008**  
Güterverkehr hat größten Anteil



100 % = 148 Mio. Verspätungsminuten 2008 gesamt

Quelle: DB Netz AG

Reservierte Trassen, die nicht in Anspruch genommen werden, verknappen die Kapazität auch für den langfristig geplanten Güterverkehr.

Von Timon Heinrici

Das geplante EU-Bahnfrachtnetz mit seinen Vorrangregeln vernichtet Kapazität. Davor warnt der Konzernbevollmächtigte für europäische Angelegenheiten und Wettbewerb der Deutschen Bahn (DB), Joachim Fried. Grund: Er fürchtet um die Pünktlichkeit im Schienenverkehr.

Fried bezieht sich auf den Entwurf der EU-Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr. (DVZ 2.12.2008, Seite 1). Dieser verpflichtenden EU-Verordnung zufolge müssen die Infrastrukturbetreiber bereits bei der Fahrplangestaltung Trassen für den Güterverkehr einplanen, die nicht bestellt sind. Den Trassenbe-

darf sollen die Infrastrukturbetreiber in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft im Vorwege abschätzen. Die Trassen bleiben bis fünf Tage vor der Zugfahrt reserviert; erst dann können sie für eine andere Nutzung freigegeben werden. Deutschland muss dem Verordnungsentwurf zufolge drei solcher Korridore ausweisen. Einer davon ist die **Rhein-strecke. Sie ist derzeit bereits bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet.**

Fried fürchtet angesichts dieser Anforderungen um die Pünktlichkeit im Schienenverkehr. So entfielen von den 148 Mio. Verspätungsminuten des Jahres 2008 auf den Güterverkehr 53 Prozent, während es der Personenverkehr nur auf 9 Prozent brachte. Der Rest der Verspätungen hatte andere Ursachen, die unter anderem im Betrieb des Netzes selbst lagen. Netzbetreiber lassen

heute im Fall von Störungen zuerst die schnellsten Züge auf die Strecke, um die Strecke schnellstmöglich wieder freizumachen. Dies gelingt nicht, wenn der Schnellzug hinter einem langsamen fahren muss. Nach dem Verordnungsentwurf wäre dies erforderlich.

Als Abhilfe für das Kapazitätsproblem schlägt der DB-Konzernbevollmächtigte vor, in Deutschland Schienenverbindungen parallel zu den hochbelasteten Korridoren zu ertüchtigen. Für den Rhein handelt es sich dabei um die Verbindungen Ruhr-Sieg sowie die Alsenzbahn Bingen-Kaiserslautern. Für die Verbindung Hannover-Passau würde ein zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Uelzen-Stendal sowie die Elektrifizierung des Abschnitts Reichenbach-Hof Entlastung bringen.

DVZ 30.4.2009