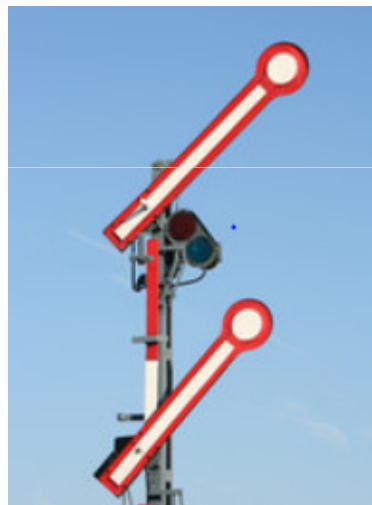


---

# 5 Neue Jahre

Unsere Analyse zum Schienengüterverkehr

---



# Grundsätzliches zum Beginn

---



- Schienengüterverkehr seit Jahren das Stiefkind der Landespolitik
- Praktisch keine Landes-Förderung mehr für die Infrastruktur des Schienengüterverkehrs seit fast 10 Jahren
- Das alles, obwohl der Schienengüterverkehr in Sachsen-Anhalt einen Anteil von 20% am gesamten Landesgüterverkehrsaufkommen beim Versand hat (Bundesdurchschnitt: 10%), auch im Bundesvergleich ist Sachsen-Anhalt beim Schienengüterverkehr im Versand und Empfang unter den TOP 5.
- Im Koalitionsvertrag auch nur wenige Absätze zum Schienengüterverkehr zu finden (anders als Fähren und Wasserstraßen, deren Modal-Split-Anteil übrigens 2,6% beträgt)



## Was steht im Koalitionsvertrag

- Wir stellen uns gegen den Lang-LKW, sog. Gigaliner, da sie eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, sowie Verkehrsinfrastruktur darstellen und der Verkehrsverlagerung von der Straße hin zu anderen Transportformen entgegenstehen.
- Der LKW der Zukunft muss dagegen kraftstoffsparend und dank moderner Assistenzsysteme unfallvermeidend sein

## Wie beurteilen wir das grundsätzlich?

- Der VDV spricht sich seit Jahren gegen den Gigaliner aus.
- Was hat der zweite Teil dieses Absatzes mit dem ersten zu tun?



## Probleme

- Indirekt kommt im zweiten Absatz doch wieder der Glaube an den „LKW der Zukunft“ durch. Der gute Ansatz des ersten Satzes wird dadurch relativiert. Wenn die Landesregierung wenigstens beim ersten Satz konsequent bleibt, sind wir schon zufrieden.
- Lang-LKW <> Gigaliner !!



## Was steht im Koalitionsvertrag

- Um insbesondere die Straßen vom Güterverkehr zu entlasten, werden wir den Schienengüterverkehr in Sachsen-Anhalt weiter stärken und die Bedingungen für eine **Verlagerung** aus Sicht der Wirtschaft verbessern.
- Ein wichtiger Beitrag kommt hierbei der Güterverlagerung auf die energieeffizientere **Güterbahn** zu, die wir daher **fördern** wollen.
- Wir werden weiter den Erhalt und die Sanierung von **Anschlussgleisen** finanziell unterstützen.

## Wie beurteilen wir das grundsätzlich?

- Grundsatzaussagen unterstützenswert.
- Aussage im ersten Satz, wonach „weiter“ gestärkt werden soll, ist erstaunlich, weil zuletzt keine Förderung mehr erfolgt ist



## Probleme

- Was steht im Haushalt?
- „Förderung“ heißt, dass konkrete Mittel fließen müssen.
- Adaption des „Modell Niedersachsen“ wäre wünschenswert: Bundesmittel mit Landesmitteln ko-finanzieren
- Verlagerung auch als Umweltziel???



## Was steht im Koalitionsvertrag

- Ferner sind die landeswichtigen Häfen und die **landeswichtigen Zugangsstellen** zum Bahnnetz optimal zu erschließen. Die Knoten Magdeburg und Halle, einschließlich der **Zugbildungsanlage**, sind schnellstmöglich zu realisieren.
- Auch die **nichtbundeseigenen Bahnen** bedürfen einer staatlichen Unterstützung

## Wie beurteilen wir das grundsätzlich?

- Alles grundsätzlich völlig richtig und wird von uns geteilt.
- Insbesondere bei der Zugbildungsanlage Halle schon bislang sehr gute Unterstützung durch Landespolitik. Fortsetzung wünschenswert



## Probleme

- Keine Aussage über Mittel im Haushalt



## Was steht im Koalitionsvertrag

- Bei der Digitalisierung der Mobilität und der „Landesstrategie Digitalisierung von Schiene und Straße“... „sind der **Personen- und der Güterverkehr als vernetztes System** zu betrachten“

## Wie beurteilen wir das grundsätzlich?

- Was soll das heißen?



## Probleme

- Vernetzung von Personen- und Güterverkehr?????



## Was steht im Koalitionsvertrag

- Die Koalitionspartner setzen sich dafür ein, alle am Logistikprozess entlang der Transportkette Beteiligten (Verkehrsträger, Schnittstellen) vollständig zu **vernetzen**. Die Digitalisierung ermöglicht unter Einsatz entsprechender (Informations-) Technologien ein Potenzial zur Kostensenkung, CO2-Minderung, Flexibilitätssteigerung, Transparenzerhöhung sowie Effizienz- und Qualitätssteigerung. Insbesondere bei Schiene und Binnenschiff gibt es hier Nachholbedarf

## Wie beurteilen wir das grundsätzlich?

- ???
- Was soll das heißen?
- Das meiste Potenzial zu CO2-Minderung etc. liegt in der Verlagerung auf die Schiene und das Binnenschiff
- Was soll dazu konkret unternommen werden



## Probleme

- Vernetzung greift immer auch in Geschäftsprozesse privatwirtschaftlicher Unternehmen ein. Wie soll das gehen?
- Wer steuert das Ganze? (In der DDR gab es z.B. einen „steuernden“ Kreis bzw.-Bezirkstransportausschuss)



## Was steht nicht im Koalitionsvertrag

- Wichtig ist, dass bereits bei Ansiedlung von Unternehmen (möglicherweise mit Förderung durch das Land) auf die Nutzung der **vorhandenen** Schieneninfrastruktur hingewirkt wird. Dazu findet sich kein Passus im Vertrag
- Keine Aussage zur Benachteiligung des Schienengüterverkehrs durch das EEG. Das Land könnte im Bundesrat auf Erleichterungen hinarbeiten
- Noch immer gibt es kein Fördergesetz für die SGV-Infrastruktur nichtbundeseigener Bahnen. Damit könnten die Mittel des Bundesgesetzes ko-finanziert werden.
- Wünschenswert wäre auch eine Förderung moderner Fahrzeuge, z.B. „Hybridloks aus Sachsen-Anhalt für Güterbahnen in Sachsen-Anhalt“ (auch als Umweltziel)





## Gesamteinschätzung

- Der Schienengüterverkehr erfährt eine gewisse verbale Wertschätzung. Das freut uns.
- Einige Punkte sind nicht zu Ende gedacht und erzeugen mehr Fragen als Antworten
- Das leidige Thema „Finanzierung“ steht noch immer in den Sternen
- Wer Verlagerung will, muss dafür auch etwas tun und vor allem finanzielle Unterstützung leisten.
- Der Stellenwert des Schienengüterverkehrs in Sachsen-Anhalt wird auch in dieser Koalitionsvereinbarung noch immer unterschätzt, auch wenn ein paar Schritte in die richtige Richtung erkennbar sind. Es fehlt auch ein deutliches Bekenntnis zur Güterbahn aus ökologischer Sicht. **Sachsen Anhalt war und ist ein „Bahnland“.**

# Vielen Dank

---



**Michael Koch**

Geschäftsführer Mitteldeutsche  
Eisenbahn GmbH

Stellvertretender Vorsitzender VDV-Ost  
Vorsitzender Logistikbeirat Sachsen-  
Anhalt