

Wie ist das eigentlich mit dem Einzelwagenverkehr?

Der Schienengüterverkehr ist eminent wichtig für das Gelingen der Verkehrswende in Deutschland. **Wer die Verkehrswende will, muss dafür sorgen, dass mehr Güter auf der Schiene transportiert, dass mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden.** Die Ampelkoalition hat dieses Ziel auch in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart. Doch die aktuellen Weichenstellungen im Entwurf des Bundeshaushalts 2023 und in der Finanzplanung bis 2026 weisen in die gegenteilige Richtung.

Worum geht es?

Dabei geht es vor allem um den Einzelwagenverkehr (EV). Er ist neben dem Ganzzugverkehr und dem kombinierten Verkehr die dritte und unverzichtbare Säule des Schienengüterverkehrs.

Im Einzelwagenverkehr werden einzelne Güterwagen oder -wagengruppen verschiedener Verloader zu Güterzügen zusammengestellt. Am Zielort werden sie wieder entkoppelt und einzelne Wagen oder Wagengruppen können direkt zum Empfänger gebracht werden. So können die Güter verschiedener Art so zielgenau wie möglich von einem Sender zu einem Empfänger transportiert werden. Aufgrund der Komplexität (Züge müssen gekoppelt und entkoppelt, ggf. in den Zugbildungsanlagen mehrfach neu zusammengestellt werden) erbringt in Deutschland lediglich die DB Cargo AG diese Leistung.

Ein paar Fakten hierzu:

→ Der EV erbringt rund 18% der Verkehrsleistung des gesamten Schienengüterverkehrs in Deutschland.

- Für die Industrie ist der EV unverzichtbar: Er erbringt 50% der Schienentransporte der deutschen Stahlindustrie (damit ca. 25% ihrer gesamten Transporte!) und hat auch eine große Bedeutung für Logistikketten von Chemie, Papier & Zellstoff, Holz, Entsorgung, Bahnbau etc. Der Bundesverband der Deutschen Industrie hat sich daher sehr klar zum EV geäußert. 
- Der EV ersetzt bis zu 40.000 Lkw-Fahrten täglich und spart somit auf's Jahr gesehen rund 2 Millionen Tonnen CO₂ ein. Würde man dieselbe Menge an Waren per Lkw statt mit dem EV transportieren, würde 5,5-mal so viel Energie benötigt.
- Für den EV stehen derzeit 140 Zugbildungsanlagen (Rangierbahnhöfe, Knotenbahnhöfe sowie Satelliten mit oder ohne Rangiermittel) zur Verfügung. Dabei werden die Güterwagen auf mehr als 1.000 Güterverkehrsstellen verteilt.
- Im Güterverkehr und in der Infrastruktur arbeiten mehr als 10.000 Beschäftigte für den EV: Rangierer:innen, Wagenmeister:innen, Lokführer:innen, Beschäftigte in der Produktionsplanung, Instandhaltung, Ausbildung und Verwaltung.

Zitat BDI:

„Der Einzelwagenverkehr bildet das unverzichtbare Rückgrat für zahlreiche Schlüsselindustrien und hat dadurch eine kaum unterschätzbare volkswirtschaftliche Bedeutung. Es ermöglicht den Kunden, nicht nur komplette Züge, sondern auch Wagengruppen oder einzelne Wagen befördern zu lassen. Als Schienensegment mit großen Potenzialen für Wachstum und Portfolioausweitung kommt dem Einzelwagenverkehr eine besondere Rolle für die Erreichung der CO₂-Minderungsziele zu. Sein wirtschaftlicher Betrieb stellt unter den aktuellen Rahmenbedingungen europaweit eine große Herausforderung dar, die nur durch öffentliche Förderung aufgefangen werden kann.“ (BDI, 2021)

Die regierende Ampelkoalition hat den ökologischen Nutzen des EV anerkannt und im Koalitionsvertrag seine Förderung vereinbart:

„Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung wollen wir beschleunigen, den Einzelwagenverkehr stärken und Investitionsanreize für Gleisanschlüsse setzen.“

Denn: je mehr Gleisanschlüsse vorhanden sind, desto mehr Unternehmen können am Einzelwagenverkehr teilnehmen. Und die Digitale Automatische Kupplung beschleunigt die Rangiervorgänge enorm und macht den EV wirtschaftlicher.

Jetzt aber passiert genau das Gegenteil:

Im Bundeshaushalt 2022 wurde die Förderung des EV, die dort unter dem Stichwort „Anlagenpreisförderung“ enthalten sind, von 80 auf 40 Millionen Euro reduziert. Im Entwurf für den Bundeshaushalt 2023 sind ebenfalls nur 40 Millionen Euro hierfür enthalten. Das macht es am Ende für die Kunden teurer. Und damit unattraktiver. Die weitere Finanzplanung sieht vor, dass 2024 und 2025 die Förderung sogar auf jeweils 20 Millionen Euro reduziert werden und ab 2026 ganz wegfallen soll.

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Trassenpreisförderung. Die Trassenpreise, die die SGV-Unternehmen zu zahlen haben, werden aktuell mit 350 Millionen Euro p.a. bezuschusst, das entspricht bei diesem Kostenblock einer Entlastung um 50 %. Aber: Ab 2024 soll die Trassenpreisförderung auf 162 Millionen Euro halbiert werden, für 2025 sind dann überhaupt keine Mittel mehr vorgesehen. **Auch hier: Förderung runter, Kosten hoch – der SGV wird damit für die Verlader teurer und unattraktiver.**

Die Bundesregierung verabschiedet sich damit faktisch vom Ziel, dass der Schienengüterverkehr bis 2030 einen Marktanteil von 25 % erreichen soll. Darüber hinaus riskiert sie den Abbau von mehr als 10.000 Arbeitsplätzen und eine Rückverlagerung von Güterverkehren auf die Straße, somit einen erhöhten CO₂-Ausstoß im Güterverkehr und damit auch ihre Klimaziele. Die Strafzahlungen, die dafür geleistet werden müssen, wären wahrlich besser investiert. **Der Gesamt-Förderbedarf im Einzelwagenverkehr beträgt rund 300 Mio. Euro pro Jahr.** Zum Vergleich: Das 9-Euro-Ticket hat den Bund für 3 Monate 2,5 Milliarden Euro gekostet.

Was wollen wir erreichen:

Im dritten Entlastungspaket ist vorgesehen, die Haushaltsmittel für die Schiene um 1,5 Milliarden Euro aufzustocken. Dieser Puffer muss für die Schiene ausgereizt werden. **Wir wollen erreichen, dass die Kürzung der Anlagenpreisförderung zurückgenommen wird; im Gegenteil muss sie erhöht werden, um den ökologisch sinnvollen Schienengüterverkehr zu fördern.**

Zudem gilt es auch, die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung stärker zu fördern und die Trassenpreissenkung nicht zu kürzen.