

Berlin, August 2023

Einzelwagenverkehrsförderung: Ja, aber richtig!

Im Einzelwagenverkehr (EWV) geht es darum, auf der Schiene kleine Sendungsgrößen (das sind einzelne Wagen oder Wagengruppen) zu transportieren. Eisenbahnen holen diese in Gleisanschlüssen von Industrie, Handel, Speditionen, Häfen oder Verladestellen ab und bündeln sie so bald wie möglich mit anderen Wagen(gruppen), um den wirtschaftlichen Vorteil der Zugbildung (bis zu 50 Wagen mit 1 Lokführer:in; 1-mal Trassenentgelt; nahezu gleichbleibender Energieverbrauch) für eine längere Strecke zu nutzen. Der Zug wird in Zielnähe in umgekehrter Reihung wieder aufgelöst und die Wagen(gruppen) in den Gleisanschlüssen der Kunden zugestellt.

Dieses Produktionssystem steht unter hartem wirtschaftlichem Druck im Wettbewerb mit dem Lkw und ist insgesamt viele Jahre lang geschrumpft. Mehr und bessere Straßen, keine neuen Gleisanschlüsse, höhere Flexibilität und Geschwindigkeit des Lkw und geringe Effizienzsteigerung in den Abläufen des EWV waren maßgeblich dafür, dass sich die staatlichen Eisenbahnen in vielen Ländern immer weiter und teilweise ganz aus dem Geschäft zurückgezogen haben. In Deutschland werden etwa 14 Prozent der Verkehrsleistung auf der Schiene im EWV erbracht, das sind bezogen auf den gesamten Güterverkehr etwa drei Prozent.

Um Güterverkehr auf die Schiene zu bekommen und so Straßen und Klima zu entlasten und der verladenden Wirtschaft wieder stärker als sichere und effiziente Transportalternative zu dienen, sollte der Anteil der Schiene bei kleinen Sendungsgrößen wieder gesteigert werden.

Bundestag und Bundesregierung haben dieses Ziel aufgegriffen, Budget bereitgestellt und die Arbeit an einer Förderrichtlinie aufgenommen. Dies wurde einhellig von der verladenden Wirtschaft wie auch von der Eisenbahnbranche begrüßt. Die Verbände VDV und NEE, in denen die Unternehmen des Schienengüterverkehrs organisiert sind, hatten bereits im Dezember 2022 dem Bundesverkehrsministerium (BMDV) ein zuvor ausführlich diskutiertes Grundkonzept („Branchenmodell“, siehe [hier](#)) vorgeschlagen.

Der im Ministerium seit Jahresbeginn ausgearbeitete und mit der Branche dabei diskutierte Entwurf der Förderrichtlinie befindet sich zurzeit in der regierungsinternen Abstimmung und muss anschließend von der EU-Kommission auf seine Vereinbarkeit mit dem EU-Beihilferecht, also auf seine Wettbewerbsneutralität und Übereinstimmung mit den EU-Zielen, geprüft werden. Ab September wird der Bundestag im Zuge der Haushaltsberatungen für 2024 direkt über die Höhe der Fördermittel und dabei auch mittelbar über die Ziele und Mechanismen der letztlich von der Administration in Kraft zu setzenden Förderrichtlinie beraten.

DIE GÜTERBAHNEN haben den derzeitigen Entwurfsstand der Förderrichtlinie grundlegend kritisiert, weil das Bundesverkehrsministerium damit in seiner Doppelrolle als Fördergeber und als Eigentümerversorger die wirtschaftlichen Nöte des EHV-Hauptbetreibers DB Cargo statt den Verkehrszuwachs auf der Schiene in den Mittelpunkt der Förderlogik stellt.

In der weiteren Beratung sollte daher die von der DB eingebrachte Förderlinie 2 wieder gestrichen werden. Die wesentlichen Argumente sind:

Fehlleitung: Statt des Einzelwagens könnte mit der Förderlinie 2 - wirtschaftlich betreibbarer – gebündelter Fernverkehr eine Förderung erhalten.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Verhältnis zum Lkw entscheidet sich bei den kleinen Sendungsgrößen im EHV auf der ersten und letzten Meile: hohe Kosten, geringe Transportmenge. Mit der Bündelung der Wagen kann die Zugbildung ihre Wirtschaftlichkeitsvorteile ausspielen. Die Fernzüge im EHV können grundsätzlich förderfrei betrieben werden. Das zeigen die Unternehmen jenseits der DB Cargo, die heute etwa zehn Prozent des EHV abwickeln. Daher hat das Branchenmodell eine komplette Verwendung der 2023 beschlossenen Fördermittel (80 bzw. 100 Millionen Euro) für die Nahverkehre („Bedienfahrten“) vorgeschlagen. Nach dem Motto: Kleine Bäche speisen den großen Strom. Die Bundesnetzagentur hat festgestellt, dass etwa die Hälfte der bestehenden Gleisanschlüsse nicht mehr genutzt wird und in sehr vielen Anschlüssen kaum Verkehr stattfindet – weil keine kostenattraktive Bedienung angeboten werden kann. Dem würde die Förderung nach dem Branchenmodell abhelfen. Sie sollte degressiv ausgestaltet sein. Der Fördersatz je Bedienfahrt sollte von 900 Euro auf Null sinken, je mehr Wagen in einem Anschluss befördert werden, denn größere Mengen sind ein Indiz für eine eigenwirtschaftliche Bedienbarkeit. Die Förderrichtlinie hat sich diesen Gedanken mit einer Förderlinie 1 – zu allerdings niedrigeren Fördersätzen – zu eigen gemacht. Gut so!

Auf Vorschlag der Roland Berger GmbH, die DB Cargo beraten und weitgehend in den Diskussionen mit Bund und Verbänden vertreten hat, sollen a) die Mittel des Bundes ab 2024 verdreifacht (300 Millionen Euro pro Jahr) und b) in einer Förderlinie 2 sogenannte „Anschlussfahrten“ finanziell unterstützt werden. Der Begriff führt in die Irre, denn damit würden nicht Fahrten von/zu Gleisanschlüssen, sondern alle Zugfahrten mit bis zu 15 Güterwagen jenseits der Bedienfahrten gefördert werden – also alle Verkehre mit bereits gebündelten Wagenmengen incl. der Fernfahrten beispielsweise von Maschen bei Hamburg bis Kornwestheim bei Stuttgart. Die Förderung soll mit einem jährlich zu berechnenden kilometerabhängigen Fördersatz je Zug an die Betreiber – nach unserer Einschätzung gezielt – vorhandener Verkehre gehen.

Zielverfehlung: Bestands- statt Verlagerungsförderung

Weil das Gros der Fördermittel nicht die heute fehlenden Fahrten über die erste und letzte Meile wirtschaftlich machen, sondern Deckungsbeiträge im Fernverkehr liefern würde, gibt die Förderlinie 2 praktisch keine Anreize zur Verlagerung von Verkehren auf die Schiene. Der richtige wirtschaftliche Druck auf die EVU, die Einzelwagen möglichst effizient in Ganzzügen zu bündeln, würde mit der Förderlinie 2 außerdem deutlich

reduziert. Eine Abschätzung der erwarteten Verlagerungs- und damit verfolgten Klimaeffekte der Förderrichtlinie in der jetzigen Fassung ist nicht bekannt.

Ungenauigkeit: Defizit des EKV der DB Cargo unklar

Ob und welche Defizite beim maßgeblichen Betreiber des EKV-Fernverkehrs, DB Cargo, wirklich entstehen, ist den Verbänden und möglicherweise auch dem BMDV nicht bekannt. Dass das heutige System der DB Cargo mit großen Umwegen, sehr häufigem Rangieren und speziellen Regelungen nicht effizient betrieben wird, ist hingegen in der Branche unstrittig.

Verzerrung: Quersubventionierung nicht ausgeschlossen

Schon heute wird der EKV der DB Cargo dazu genutzt, Leistungen für andere Verkehrssysteme zu erbringen – etwa den Transport von Leerwagen in Ganzzugsystemen, bei denen DB Cargo mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht. Die Förderrichtlinie bietet keine Sicherheit, dass die Empfänger von Fördermitteln diese nicht zur Quersubventionierung von eigenwirtschaftlich erbringbaren Verkehrsangeboten nutzen und damit den fairen Wettbewerb verzerren.

Kurzatmigkeit: Investitionen sind besser als Beihilfen

Die mit behaupteten EKV-Defiziten von der DB geforderte Steigerung der EKV-Fördermittel auf 300 Millionen Euro pro Jahr bindet in großem Umfang knappe Bundesmittel, die entweder besser in EKV-nützigen Zukunftsinvestitionen eingesetzt wären oder aber wirklich eine Verkehrsverlagerung anreizen sollten.