

Berlin, 08. August 2023

Einzelwagenverkehrsförderung: Ja, aber richtig!

Was ist der Einzelwagenverkehr (EWV)?

Der Einzelwagenverkehr ist ein Schienentransportsystem, bei dem einzelne Güterwagen oder Wagengruppen verschiedener Versender und Empfänger über ein mehrstufiges Transportnetz transportiert werden. Es handelt sich um einen Teil des Schienengüterverkehrs, der im Gegensatz zum Ganzzugverkehr flexibler ist, da die kleinste Sendungseinheit ein einzelner Güterwagen ist. Dieser wird zum Beispiel an einem Gleisanschluss abgeholt und zu einem Rangierbahnhof gebracht, an dem er zusammen mit anderen einzelnen Wagen zu einer größeren Wagengruppe verbunden wird. Diese fährt zu einem weiterentfernten Knoten, an dem sie dann wieder einzeln aufgeteilt werden.

Warum wird im Zusammenhang mit dem EWV von „kleinen Sendungsgrößen“ gesprochen?

Güterzüge bestehen hierzulande aus bis zu 50 Wagen. Dagegen ist ein einzelner Wagen, der zwischen Unternehmen transportiert wird, eine „kleine“ Sendungsgröße, selbst wenn darin die Ladung von zwei Lkw befördert wird. Viele gewerbliche Versender oder Empfänger benötigen keine langen Züge für ihre Transporte, stellen aber Quelle oder Ziel für einzelne Wagen oder Wagengruppen dar. Für sie werden im Einzelwagenverkehr Güter individuell mit einzelnen Wagen oder Wagengruppen flexibel auf der Schiene transportiert, die ansonsten mit dem Lkw unterwegs wären – das spart CO₂.

Was wird im Einzelwagenverkehr transportiert?

Typischerweise Rohstoffe, Halbfertigprodukte und Fertigwaren, die in mittelgroßen Mengen benötigt, hergestellt oder vertrieben werden – von Holz und Spezialchemikalien über Autoteile, Metallerzeugnisse und Druckpapierrollen bis hin zu Lebensmitteln oder Waschmaschinen. In Spezialbehältern können aber auch sogenannte Massengüter, etwa Baustoffe, Holzhackschnitzel, Getreide o. ä. im Einzelwagenverkehr befördert werden. Bis auf Tiere ist alles möglich.

Betreibt nur die DB Cargo Einzelwagenverkehre?

Nein, nicht nur die DB Cargo, sondern auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen betreiben Einzelwagenverkehre in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei etwa zehn Prozent.

Wie unterscheidet sich der EWV von anderen Verkehren auf der Schiene?

Im Ganzzugverkehr wie auch im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene fahren die Züge normalerweise komplett vom Start bis zum Ziel. Viele typischen Transporte bei Massengütern pendeln (voll/leer), im Kombinierten Verkehr wird die Ladeeinheit am Ziel idealerweise durch die gleiche Menge anderer Ladeeinheiten für die Rückfahrt ersetzt. Im Einzelwagenverkehr werden dagegen längere Züge für möglichst lange, wirtschaftliche Laufwege aus einzelnen Güterwagen oder Wagengruppen gebildet (und nahe ihrem Ziel wieder vereinzelt).

Woran erkenne ich einen Zug des Einzelwagenverkehrs?

Vereinfacht gesagt daran, dass eine größere Zahl deutlich unterschiedlicher Wagentypen im Zug zu sehen ist.

Warum muss im EWV so viel rangiert werden?

Im Einzelwagenverkehr müssen aus einzelnen Wagen und Wagengruppen ganze Züge gebildet werden. Dazu werden Wagen(gruppen) an andere angehängt, schon das kann die erste Rangierfahrt sein, die von einer Lok oder einem kombinierten Straße-Schiene-Fahrzeug gemacht wird. Da die einzelnen Wagen von verschiedenen Absendern stammen und zu verschiedenen Empfängern gehen, werden manche Wagen mehrfach auf Unterwegsbahnhöfen oder in großen Rangierbahnhöfen rangiert, um die Wagen in den richtigen Zugverbänden zusammenzustellen. Die Betreiber von Einzelwagenverkehren sollten versuchen, das zeit- und personalaufwändige Rangieren möglichst zu minimieren.

Wofür benötige ich einen Ablaufberg im EWV?

Ein Ablaufberg ist eine kleine Anhöhe, über die zu sortierende Güterzüge langsam geschoben werden und hinter der mittels Schwerkraft die einzelnen Wagen langsam in das jeweils durch Weichen angesteuerte Richtungsgleis rollen, wo dadurch „automatisch“ ein „zielreiner“ Zug gebildet werden kann. Am Schluss übernehmen an der Spitze der Züge neue Loks die Weiterbeförderung.

Welche Rolle spielt ein sogenannter Gleisanschluss für den EWV?

Ein Gleisanschluss ist ein Anschluss an das Schienennetz, der es dem Unternehmen ermöglicht, Güterwagen direkt auf dem eigenen Gelände zu be- oder entladen. Für den Einzelwagenverkehr ist der Gleisanschluss von großer Bedeutung, da er den direkten Zugang von einem Werk oder einem Industriegebiet zum „öffentlichen“ Schienennetz ermöglicht. Der Anschluss gehört in der Regel dem verladenden Unternehmen und wird anders als der Straßenanschluss nicht prinzipiell durch die öffentliche Hand finanziert.

Was ist eine Bedienfahrt im EWV?

Als „Bedienfahrt“ wird eine Zug- oder Rangierfahrt bezeichnet, bei der Güterwagen(gruppen) zu den Kunden gebracht oder von ihnen abgeholt werden. Die Bedienfahrt endet, sobald aus mehreren Wagen(gruppen) ein „richtiger Zug“ gebildet wird. Umgekehrt beginnt eine Bedienfahrt, sobald ein(e) Wagen-(gruppe) nur noch zu einem Empfänger befördert wird.

Warum sind Bedienfahrten das Hauptproblem für den EWV?

Bedienfahrten sind häufig zeitaufwendig und kostenintensiv. Die Beförderung von nur einem oder wenigen Wagen bedeuten zusammen mit den Kosten für Lok, Personal, Trassenentgelt und Energie für diesen Abschnitt des Einzelwagenverkehrs eine sehr schlechte Wirtschaftlichkeit. DB Cargo und viele andere Betreiber im Einzelwagenverkehr haben deswegen Güteranschlüsse weniger oder gar nicht mehr angefahren, wo die Kosten durch geringe Menge und/oder besonders hohen Aufwand nicht gedeckt werden konnten. Das hat aber auch die Auslastung des Gesamtsystems Einzelwagen verschlechtert.

Was ist unter einer „Anschlussfahrt“ zu verstehen?

Es handelt sich um eine Namensschöpfung der DB. Anders als vermutet, handelt es sich nicht um eine Fahrt von einem oder in einen Gleisanschluss. Vielmehr bezeichnet die DB Fahrten vor bzw. im Anschluss an Bedienfahrten im Kontext mit der geplanten Einzelwagenförderung als Anschlussfahrten, grundsätzlich also alle Fahrten, die keine Bedienfahrten sind. Anschlussfahrten sollen neben den Bedienfahrten pro Zug und Kilometer nach den Vorstellungen der DB und des Bundesverkehrsministeriums gefördert werden.

Warum ist der EWV eine wichtige Alternative zum Lkw?

Weil nicht jedes am Schienentransport interessierte verladende Unternehmen Mengen für Ganzzüge hat und die Beförderung kleiner Sendungsgrößen auf der Schiene eine Sammlung und Verteilung benötigt, damit wiederum der wirtschaftliche Vorteil der Bündelung zu einem längeren Zug auf dem Hauptlauf gelingen kann. Der Einzelwagenverkehr kann den Straßengüterverkehr und das Klima entlasten.

Kann der EWV durch den Kombinierten Verkehr ersetzt werden?

Der Kombinierte Verkehr ist auf die gebündelte Beförderung großer Mengen von (See-)Containern, Wechselbrücken, Lkw-Sattelaufleger zwischen Terminals spezialisiert. Viele gewerbliche Verloader können jedoch mit speziellen Wagen wirtschaftlicher transportieren oder sie benötigen keinen Wechsel der Ladeinheit zwischen Schiene und Straße, weil sie über ihren Gleisanschluss komplett auf der Schiene erreicht werden können. Statt einem Ersatz könnte eher eine Kooperation zwischen Kombiniertem- und wieder

gestärktem Einzelwagenverkehr eine Möglichkeit sein, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Ersetzen kann der Kombinierte Verkehr den Einzelwagenverkehr nur in wenigen Fällen.

Was passiert, wenn die DB Cargo ihren Einzelwagenverkehr einstellt?

Wenn die DB Cargo ihren Einzelwagenverkehr aus wirtschaftlichen Gründen einstellen würde, könnte sie die bisher eingesetzten Loks und Wagen an Unternehmen verkaufen oder vermieten, die die bisherigen Verkehre ganz oder teilweise übernehmen.

Wie hat sich der EWW in den letzten Jahrzehnten entwickelt?

Der Einzelwagenverkehr hat durch den massiven Ausbau der Straßeninfrastruktur und die Effizienzsteigerung beim Lkw samt stagnierender Zahlen von Gleisanschlüssen immer mehr Verkehre verloren. Der Hauptbetreiber DB Cargo hat sich aus Kostengründen von immer mehr aufkommensschwachen Ladestellen zurückgezogen, so dass die transportierten Mengen gesunken sind. Das Produktionssystem der DB Cargo wurde nur geringfügig modernisiert, andere Betreiber haben nur wenige Verkehre übernommen oder neu angeboten. Zuletzt hatte der Einzelwagenverkehr noch einen Anteil von 14 Prozent an der Verkehrsleistung des gesamten Schienengüterverkehrs.

Ist der EWW grundsätzlich nicht wirtschaftlich zu betreiben?

Einzelwagenverkehre können wirtschaftlich betrieben werden. Die Wirtschaftlichkeit hängt stark von der frühen Bündelung von Mengen und Auslastung der Züge, dem Grad der Automatisierung, der Infrastruktur und den Rahmenbedingungen des Lkw als Hauptwettbewerber ab. Vor allem die erste und letzte Meile ist wirtschaftlich kritisch.

Was will die Bundesregierung erreichen mit der Förderung des EWW?

Die Bundesregierung strebt mit der Förderung des Einzelwagenverkehrs eine Stärkung des Schienengüterverkehrs an und möchte die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene fördern. Dies soll zur Reduzierung von CO₂-Emissionen und zur Entlastung des Straßenverkehrs beitragen.

Wie sieht die Industrie den EWW?

Die Industrie, vor allem die metallverarbeitende und chemische Industrie, aber auch viele Konsumgüterhersteller oder die Automobilindustrie sehen den Einzelwagenverkehr als wichtigen Bestandteil des Schienengüterverkehrs und ihrer eigenen Bemühungen an, größere Verkehrsmengen mit geringeren CO₂-Emissionen zu bewältigen.

Muss der Einzelwagenverkehr gefördert werden?

Die Förderung des Einzelwagenverkehrs kann dazu beitragen, die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene zu unterstützen und den Schienengüterverkehr zu stärken. Der Umfang einer zielgerichteten und effektiven Förderung muss sich an den gesetzten Zielen orientieren und wettbewerbsfreundlich analysieren, wo Unterstützung tatsächlich neue Verkehre auf die Schiene bringt. Die größten Effekte dürften durch die Förderung der Fahrten auf der ersten und letzten Meile sowie effizientere Prozesse bringen.

Funktioniert E WV auch ohne Förderung?

Hoch gebündelte Verkehre zwischen aufkommensstarken Regionen lassen sich wirtschaftlich auch ohne spezielle Förderung betreiben.

Was ist unter dem Branchenmodell im E WV zu verstehen?

Unter dem Dach des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und zusammen mit Unternehmen aus dem Verband NEE/DIE GÜTERBAHNEN wurde ein Vorschlag zur Förderung des Einzelwagenverkehrs erarbeitet, der eine – nach Aufkommen degressiv gestaltete – Förderung von Fahrten zur Bedienung von Gleisanschlüssen, also der „ersten und letzten Meile“ vorsieht und dem Bundesverkehrsministerium vorgelegt wurde. Er ist [hier](#) näher beschrieben.

Was sind die konkreten Unterschiede zwischen dem BMDV- und dem Branchenmodell?

Das Bundesverkehrsministerium will den Einzelwagenverkehr mit deutlich mehr Mitteln fördern als der Bundestag vorsah (300 statt 100 Millionen Euro pro Jahr). Neben der Förderung von Bedienfahrten, ähnlich wie im „Branchenmodell“ (allerdings mit niedrigeren Fördersätzen), soll der Rest der Mittel unter dem Begriff „Anschlussfahrten“ an alle Betreiber von Zügen im Einzelwagenverkehr mit nicht mehr als 15 Wagen in Form eines kilometerabhängigen Zuschusses ausgeschüttet werden. Im Branchenmodell ist dies nicht vorgesehen, weil davon ausgegangen werden kann, dass zumindest sehr viele dieser Fahrten schon heute wirtschaftlich betrieben werden können.

Wie viel Klimaschutz steckt in den jeweiligen Konzepten?

Hierzu liegen keine konkreten Berechnungen vor. Das Fördermodell des Bundesverkehrsministeriums zielt allerdings vorrangig auf eine Stabilisierung der DB und damit auf die bestehenden Verkehre, wohingegen das Branchenmodell vor allem zusätzliche Verkehre, die bisher mit dem Lkw stattfanden, auf die Schiene bringen und damit CO₂ einsparen will.

Steht die ganze Branche hinter dem Konzept des BMDV?

Q&A

Nein, denn die Branche besteht zu 40 Prozent aus DB Cargo und mit 60 Prozent überwiegend aus Wettbewerbern. Diese fordern eine Verbesserung der Bedingungen im EWV und daher eine Förderung, die dieses Ziel beinhaltet und die dazugehörigen Maßnahmen wählt. Die bisher vorgesehene Förderrichtlinie 2 würde dieses Ziel verfehlen.