

Zukunft des Einzelwagenverkehrs als wettbewerbsfreundliches und offenes System

Der Einzelwagen- bzw. Wagenladungsverkehr als eine wesentliche Produktionsform im Schienengüterverkehr hat nach wie vor einen erheblichen Anteil (schätzungsweise 30 Prozent) an der gesamten Verkehrsleistung. Die sinkende Wettbewerbsfähigkeit zum Lkw und zum Kombinierten Verkehr hat dem Produktionssystem des großen Betreibers DB Cargo zunehmend Ladung und Auslastung entzogen, die Sanierung durch Rückzug hat die Wirtschaftlichkeit nicht nachhaltig sichern können. Die geringe technologische Modernisierungsgeschwindigkeit in der gesamten Produktion hat ebenso wie überholte Leistungsparameter (Transportgeschwindigkeit, Zuverlässigkeit, Sendungsverfolgung, etc.) und eine zu geringe Produktivitätsentwicklung dazu beigetragen, dass der Einzelwagenverkehr vor der Alternative einer weiteren Runde des „Gesundenschumpfens“ oder einer Modernisierungsstrategie steht.

Für eine Modernisierungsstrategie spricht vor allem das politische Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, dass mit einem aus dem bisherigen Einzelwagenverkehrssystem entwickelten Produktionssystem nicht nur die derzeitigen Verkehre auf der Schiene gehalten, sondern vor allem neue Verkehre gewonnen werden könnten. Wir bezweifeln, dass bei einer schnellen Aufgabe des Einzelwagenverkehrs dessen verkehrliche Funktionen umfassend vom Kombinierten Verkehr übernommen werden könnten.

Die Subventionierung eines weitgehend unveränderten Produktionssystems aus staatlichen Mitteln würde allerdings weder dem bestehenden Einzelwagenverkehr noch dem Verkehrsverlagerungsziel eine gute Perspektive bieten.

Da eine Modernisierungsstrategie zunächst nur geringe positive wirtschaftliche Effekte nach sich ziehen würde, ist ein Mix aus Investitionen, Veränderung der Rahmenbedingungen für den Lkw und die Schiene sowie gezielte Überbrückungshilfen erforderlich.

Die Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrssystems innerhalb der heutigen Logistikketten ist keine Privatangelegenheit der DB Cargo AG und keine unternehmerische Aufgabe des Staates. Sie muss mit einer konsequenten politischen Führung durch den Bund und eine Rückbindung auf europäischer Ebene von der Eisenbahnbranche zusammen mit der verladenden Wirtschaft und in Diskussion mit dem Straßengüterverkehrsgewerbe möglichst einvernehmlich voran gebracht werden.

Die benötigten finanziellen Mittel müssen verkehrsmittelübergreifend („Verkehr finanziert Verkehr“, Transportkosten sollen grundsätzlich von den Nutzern und nicht von der öffentlichen Hand getragen werden) aufgebracht und sicher bereitgestellt werden.

Wesentliche Elemente dieser Strategie sind:

- Verbesserung der relativen Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs durch den Abbau von Subventionen und die Erhebung lenkender Abgaben im Straßengüterverkehr sowie den Verzicht auf schienenverkehrs-schwächende Parallelinvestitionen (insb. Ausbau der Straßeninfrastruktur) und -subventionen (z.B. Subventionen für klimafreundliche Antriebe) und den Abbau von Vollzugsdefiziten (Verkehrssicherheit, Kontrolle bestehender Vorschriften)
- Überarbeitung des Produktionssystems durch Öffnung des Systems für weitere Akteure und die Ausschreibung der Teilleistungen
- Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur, insb. auch Zugänge zur Verladung
- Innovationsförderung für Traktion, Wagen, Ladeeinheiten, Verladesysteme, Feinverteilung
- Größtmögliche finanzielle Unterstützung durch den Bund bei der Minimierung der Infrastrukturnutzungskosten

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeleing

Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Ursula Vogt

Geschäftsführer: Peter Westenberger

Vereinssitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B