



Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

office@netzwerk-bahnen.de
www.die-gueterbahnen.com

Tel: +49 30 531 491470

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin

An den
Verkehrsausschuss des
Deutschen Bundestages

- verkehrsausschuss@bundestag.de -

Berlin, 27. März 2023

STELLUNGNAHME

anlässlich der öffentlichen Sachverständigenanhörung zum Antrag der CDU/CSU-Fraktion vom 11. Oktober 2022 „Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen“ sowie der Stellungnahme der Abgeordneten Schiefner, Gastel und Sauter

Der hohe Anteil der vergleichsweise personalintensiven Straßengüterverkehrslogistik sorgt angesichts wachsender Transportnachfrage und steigender Durchschnittsentfernungen für wachsende Unruhe angesichts sinkender Personalverfügbarkeit.

Während der dadurch ausgelöste Anstieg der Personalkosten nach den vorliegenden Berichten des BALM ebenso wie steigende Energiekosten überwiegend an die Auftraggeber aus Industrie und Handel weitergegeben werden konnte, ist eine Entspannung bei den personellen Kapazitätsengpässen nicht in Sicht.

Eine stärkere Einbindung der Schiene in intermodale Logistikketten könnte auch mittel- und langfristig aufgrund der schon heute geringeren Personalintensität für eine Stabilisierung von Transportketten sorgen. Allerdings sind hierfür auch im Schienengüterverkehr signifikante Veränderungen erforderlich – höhere Verlässlichkeit, kürzerer Vorlauf bei der Transportplanung und Wagenverfügbarkeit, Ausbau der limitierenden Schieneninfrastrukturen, kürzere Transportdauer, Harmonisierung der Betriebsbedingungen im grenzüberschreitenden/internationalen Verkehr, Stärkung der Fähigkeit zum gebündelten Transport von kleinen Sendungsgrößen sind einige der wesentlichen Handlungsfelder der Schienenbranche, die in einigen Teilen wiederum staatliches Handeln voraussetzen.

Je nach „Produktionssystem“ stellt sich die Relevanz der Schiene im Verhältnis zum Straßentransport unterschiedlich dar. So werden im Kombinierten Verkehr seit vielen Jahren starke Wachstumsraten auf der Schiene registriert. Bei der Verlagerung von Trailern auf die Schiene wird auch ein darüber hinausgehendes erhebliches Potenzial

gesehen. Parallel sank die Bedeutung des sogenannten Einzelwagenverkehrs auf einen Anteil von nur noch etwa 14 Prozent des gesamten Schienengüterverkehrs.

Während immer wieder Initiativen zur stärkeren Kooperation der Verkehrsmittel, so auch in den drei einschlägigen „Masterplänen“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, gestartet werden, ist die Situation ungeachtet des starken KV-Wachstums durch einen starken intermodalen Wettbewerb vor allem auf längeren Strecken gekennzeichnet. Ab einer Transportentfernung von ca. 300 Kilometern übersteigt der Schienenanteil den Durchschnittswert der Schiene im Markt (zuletzt 20,2 Prozent), weil bei längeren Transporten die Vorteile der Bündelung immer stärker zum Tragen kommen. Gerade angesichts des großen Anteils von internationalen Transit- sowie Ziel- und Quellverkehren kommt der Schaffung einheitlicher Bedingungen eine besondere Bedeutung für die Stärkung der klimafreundlichen und energieeffizienten Schiene zu, denn im grenzüberschreitenden Verkehr liegt der Anteil der Schiene wiederum niedriger als im rein nationalen Transport, gerade bei personalintensiven und klimarelevanten besonders langen Transportentfernungen.

Die Unternehmen der Schienengüterverkehrsbranche registrieren seit etwa drei Jahren ein deutlich steigendes Interesse der verladenden Wirtschaft an Schienentransporten. Auslöser sind in den meisten Fällen die besagten Kapazitätsprobleme im Straßengüterverkehr (in geringerem Maße und zeitweise, vor allem verursacht durch Niedrigwasser, auch im Binnenschiffsverkehr) sowie die steigenden gesellschaftlichen Anforderungen an klimafreundliche Logistik. Zudem gelang es der Schiene in der Corona-Pandemie, die Transportketten weitgehend aufrechtzuerhalten.

Die Entscheidung der Verloader über die Wahl des Verkehrsmittels wird in der Regel nach den Kriterien Qualität, Preis und Geschwindigkeit getroffen.

Insofern muss ein Bündel von Maßnahmen ergriffen werden, um intermodale logistische Konzepte mit der Schiene als Rückgrat attraktiver zu machen. Unter dieser Prämisse und daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen gehen die GÜTERBAHNEN davon aus, die Güterverkehrsleistung auf der Schiene stark steigern zu können. Ein Marktanteil von 25 Prozent (entsprechend einer Steigerung der Verkehrsleistung um etwa die Hälfte) bis 2030 bzw. von 35 Prozent bis 2035 wird in der Branche für erreichbar gehalten. Die in der kürzlich vom BMDV vorab vorgestellten „Langzeit-Verkehrsprognose“ enthaltenen

Abschätzungen, wonach der Schienengüterverkehr in den kommenden 30 Jahren schwächer als bisher (insgesamt um 24 Prozent) und vor allem als der Lkw-Verkehr (plus 54 Prozent) wachsen soll, werden ausdrücklich als abwegig zurückgewiesen.

Staatliche Institutionen sind bei der Stärkung der Schiene nicht allein gefragt, aber als glaubwürdiger Taktgeber unerlässlich, damit vor allem bei den typischerweise langfristigen unternehmerischen Entscheidungen für logistische Konzepte sowie für die Beschaffung von Fahrzeugen Verlässlichkeit herrscht.

Zurzeit und seit längerer Zeit sind diese Bedingungen nicht gegeben. Insbesondere die nachhaltige Verbesserung der intermodal relevanten Rahmenbedingungen sowie der Ausbau der Schieneninfrastruktur bleiben weit hinter dem Bedarf und den mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz von 2016 sowie zahlreichen politischen Absichtserklärungen verbundenen Erwartungen zurück. So hatten die Antragsteller in der 19. Legislaturperiode zusammen mit der SPD-Fraktion einen wegweisenden Antrag unter dem Titel „Der Schiene höchste Priorität einräumen“ (Drs.19/9918, siehe hier) in den Deutschen Bundestag eingebracht, dem am 27. Juni 2019 die beiden Koalitionsfraktionen und die seinerzeitige Oppositionsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN zugestimmt haben. Im Unterschied zu diesem Antrag und der Stellungnahme der Abgeordneten Schiefner, Gastel und Sauter betont der Antrag der CDU/CSU-Fraktion zwar einige „verkehrsträgerübergreifende“ Ansätze, konzentriert sich jedoch weitgehend auf Maßnahmen zur Stärkung des Straßengüterverkehrsgewerbes allein.

Wesentliche Stellhebel zur Attraktivitätssteigerung intermodaler Logistikketten sind aus Sicht der GÜTERBAHNEN:

1. Entschlossener intermodal ausgerichteter Infrastrukturausbau (Schienenstrecken, Verladeeinrichtungen, Abstellflächen, Leit- und Sicherungstechnik)
2. Modifikation der Lkw-Maut (s.u.) und Orientierung der Trassenentgelte im Schienengüterverkehr am Grenzkostenniveau
3. Energieeffizienz und Klimafreundlichkeit fördernde Erzeugung und Abgabenbelastung von landgüterverkehrsrelevanten Energieträgern (Strom)

4. Innovationsförderung, insbesondere bei automatisierten Betrieben (Schienenverkehr, Verladung) und deutlich stärkeres koordinierendes Engagement von EU und/oder supranationalen Organisationen bei der Marktdurchdringung interoperabler Transportgefäße und Verladetechniken
5. Intermodal vergleichbare Gestaltung von Zulassungsverfahren, Vorschriften und Kontrollen
6. Kundenorientierte und gewinnfreie Organisation des Schieneninfrastrukturbetriebs
7. Verlagerungsfreundliche Gestaltung der Einzelwagenverkehrsförderung durch eine degressiv ausgestaltete Förderung von Bedienfahrten auf der letzten Meile (sog. „Branchenmodell“ von VDV/NEE)
8. Erarbeitung eines langfristigen KV-Konzepts
9. Anpassung der Ausbildung, um regelmäßig fundierte Kenntnisse von schienen-spezifischen und intermodalen Kenntnissen sicherzustellen

Zu Punkt 2: Die Anlastung der externen Kosten für die Treibhausgasemissionen über die Lkw-Maut hat zahlreiche Vorteile (diskriminierungs- bzw. vorteilsfreie Erfassung ausländischer Fahrzeuge; Einfachheit in der Erhebung; Anreiz zur Verbesserung der Auslastung; Verwendungsmöglichkeit für intermodal angelegte Verbesserung des Transportangebots für die verladene Wirtschaft). Die seit der Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie im vergangenen Jahr mögliche Anlastung der gesellschaftlichen Folgekosten der Treibhausgasemissionen und die Erhebung der Maut auf dem gesamten Straßennetz sind daher mit die wichtigsten Handlungsfelder für die Politik, um den Gütertransport nachhaltig weiterzuentwickeln.

Die Einnahmen aus den sogenannten Maut-Teilbeiträgen der externen Kosten (und der ebenfalls möglichen „Staugebühr“) dürfen verkehrsträgerübergreifend eingesetzt werden. Das bedeutet, dass neben der Sanierung der Straßeninfrastruktur auch – nach dem Vorbild der Schweiz – die Alternativen der Zukunft für die verladende Wirtschaft damit gestärkt und geschaffen werden können.