

SCHIENENGÜTERVERKEHR IN DEUTSCHLAND NACHHALTIG STÄRKEN

BESCHLUSS DES MIT-BUNDESVORSTANDS VOM 30. APRIL 2021

Die Mittelstands- und Wirtschaftsunion (MIT) fordert eine Nachbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr auf Grundlage der Beschlüsse der Bundesregierung und der Verbände zum Zukunftsbündnis Schiene/Masterplan Schienenverkehr. Oberstes Ziel muss es sein, weiterhin bestehende Hürden durch geltende Gesetze und veraltete Strukturen abzubauen, für Planungssicherheit und fairen Wettbewerb.

Die MIT fordert:

1. Intramodaler Wettbewerb im Schienenverkehr zu Lasten des Schienengüterverkehrs begegnen

Die Bundesnetzagentur soll beauftragt werden, den intramodalen Wettbewerb zwischen den unterschiedlichen Verkehrsangeboten über die Schiene intensiver zu beobachten, um geplante Entscheidungen der Aufgabenträger zu Lasten des Schienengüterverkehrs frühzeitig begegnen zu können.

2. Gewährung Anschlussgleisförderung nur im Zusammenhang mit der Zusicherung der Anschlussqualität an das regionale und überregionale Schienennetz

Bei der Planung unter Einbindung der DB Netz AG und der Aufgabenträger ist sicherzustellen, dass im Rahmen einer verbindlichen Machbarkeitsstudie die Anforderungen und Erwartungen an die geplante Gleisanbindung geprüft und transparent gemacht werden. Bei Annahme der Empfehlung der Machbarkeitsstudie ist zu gewährleisten, dass die zugesicherte Anschlussqualität des Gleisanschlusses an das regionale und überregionale Schienennetz vertraglich in Ergänzung zum Infrastrukturanschlussvertrag verbindlich zugesichert wird. Diese Vorgehensweise ist auf bestehende oder reaktivierte Gleisanschlüsse zu erweitern.

3. Anhebung des zulässigen max. Gesamtgewichtes im LKW-Vor- und Nachlauf zu multimodalen Umschlagplätzen von 40t auf 44t

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Kombinierten Verkehrs der umweltfreundlichen Kombinationen von Schiene/Straße und Binnenschiff/Straße ist ein um 4 Tonnen höheres zulässiges Gesamtgewicht der Lastkraftwagen gegenüber dem durchgängigen Straßentransport.

4. Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahngleisen bundesweit einheitlich gestalten

Über den Bau und den Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) bzw. die Anpassung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBOA) soll eine deutschlandweit gültige Verordnung erlassen werden.

Begründung:

zu 1.

Die Einführung des (Deutschlandtaktes/Studentaktes) zur Stärkung der Leistungsfähigkeit im Schienenpersonenverkehr (SPV) durch den Bund sowie der fortwährende Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch die Bundesländer (Aufgabenträger) führt zu einem verstärkten intramodalen Wettbewerb zum Nachteil des Schienengüterverkehrs (SGV) und konterkariert damit die Bemühungen des Mittelstands, mehr Güter über die Schiene zu transportieren und gefährdet damit die Klimabilanz der Unternehmen.

zu 2.

Mit Wirkung zum 01. März 2021 wird mit der Einführung der neuen Förderrichtlinie für den Aus- und Neubau sowie die Revitalisierung von Gleisanschlüssen für den Schienengüterverkehr eine wichtige Voraussetzung zur Steigerung des nationalen und internationalen Schienenverkehrsaufkommens umgesetzt. Ziel des Zukunftsbündnisses Schiene für den Schienengüterverkehr ist u.a. mehr Güter aus den Bereichen Handelsgüter, Halb- und Fertigprodukte und Onlinehandel auf die Schiene zu verlagern. Mit dem erwarteten Anstieg der Anzahl von Gleisanschlüssen soll das nationale Aufkommen im Einzelwagenverkehr (EWV) drastisch gesteigert werden. Die Anforderungen im nationalen Wettbewerb zum Straßengüterfernverkehr sind extrem hoch, da wettbewerbsfähige Transportzeiten im innerdeutschen Straßengüterverkehr je nach Entfernung zwischen 6 und 12 Stunden liegen. Für mittelständische Unternehmen ist die Entscheidung für den Bau eines Gleisanschlusses nicht nur eine nachhaltige Entscheidung mit Auswirkungen auf die gesamten internen Betriebsabläufe und Geschäftsbeziehungen, sondern trägt zur Erreichung der Klimaziele bei.

zu 3.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Transport von Massengütern (z.B. Schüttgüter/ Agrarprodukte/Baustoffe/Metalle/Schrott/Mineralöl) auf der langen Strecke über die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene oder Binnenwasserstraßen und auf der ersten oder letzten „Meile“ mit dem Lkw nicht mit der 44t-Genehmigung für den kombinierten Verkehr gleichgestellt und dadurch der Wettbewerb gegenüber dem durchgehenden Lkw erhöht wird. Durch die Maßnahme würden zusätzlich zur CO₂-Reduzierung und Verbesserung der Klimabilanz die externen Kosten des Straßengüterverkehrs deutlich reduziert.

zu 4.

Verlader werden durch diverse Maßnahmen des Bundes motiviert mehr Güter über die Schiene zu transportieren. Hierzu gehört auch die Förderung des Baus von Anschlussgleisen. Für den Betrieb eines Anschlussgleises gibt es in Deutschland bundesländerspezifische Verordnungen (BOA und EBOA), die teilweise gravierend abweichen und von den Infrastrukturbetreibern (Anschlussgleis) zu beachten sind. Die Verordnungen sind bis zu 100 Jahre alt, haben heute noch Gültigkeit und sorgen für Verwirrung, insbesondere sofern die Unternehmen an unterschiedlichen Standorten in Deutschland Werke bzw. Niederlassungen unterhalten und die Zwischenwerksverkehre über einen Gleisanschluss abwickeln wollen. Diese Situation ist nicht weiter vertretbar und dringend durch eine weitestgehend standardisierte Verordnung im gemeinsamen Interesse durch die Bundesländer zu beseitigen.