

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 29./30. März 2017 in Berlin und
zur Verkehrsministerkonferenz am 27./28. April 2017 in Hamburg

TOP 5.2 / Entwicklungsperspektiven des Schienengüterverkehrs TOP 5.1

Bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) handelt es sich um ein in privatrechtlicher Form geführtes, gewinnorientiertes Wirtschaftsunternehmen, das der Vorstand gemäß § 76 Abs. 1 AktG in eigener unternehmerischer Verantwortung führt. Daher obliegt auch die Bedienung der Güterverkehrsstellen (Gvst) nach wirtschaftlichen Kriterien der operativen Verantwortung des Vorstands.

Die DB Cargo AG (vormals DB Schenker Rail AG) befindet sich seit einigen Jahren in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage und arbeitet nicht profitabel. Es erscheint daher angemessen, dass die DB AG nun im Rahmen des Projektes „Zukunft Bahn“ auch das Geschäftsmodell der DB Cargo AG kritisch hinterfragt, um die Gesellschaft auf Dauer wirtschaftlich betreiben zu können. Die Überprüfung der Bedienung der Gvst stellt dabei eine der Maßnahmen dar. Es wurden durch die DB Cargo AG zunächst 215 Gvst identifiziert, welche zwar 15 % der Gesamtzahl entsprechen, aber lediglich einen Anteil von 0,4 % zum Gesamtumsatz beitragen. Im Ergebnis konnten für 42 dieser 215 Gvst Lösungen gefunden werden, die eine Weiterbedienung ermöglichen.

Zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in Deutschland wurde im September 2016 mit der Branche ein Runder Tisch unter Leitung von Sts Odenwald eingerichtet. Das Ziel ist die Erstellung eines Masterplans Schienengüterverkehr. Darin werden Maßnahmen enthalten sein, mit denen Wirtschaft und BMVI gemeinsam dazu beitragen, den Schienengüterverkehr nachhaltig zu stärken.

Die Bundesregierung hat darüber hinaus bereits eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene weiter zu verbessern. Diese umfassen unter anderem die folgenden Punkte:

Im Bereich der Infrastruktur haben DB AG und Bund mit Wirkung zum 01.01.2015 eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) zur Finanzierung von Ersatzinves-

titionen in das bestehende Netz (Investitionen zum Ersatz der verbrauchten Anlagen) mit einer Laufzeit bis 31.12.2019 abgeschlossen.

Ein wesentliches Element zur weiteren Steigerung der Netzkapazität ist die durchgehende Befahrbarkeit der Hauptachsen für 740 Meter lange Güterzüge. Die Bewertung der hierfür erforderlichen Maßnahmen ist im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung eingeleitet.

Das am 29.12.2016 in Kraft getretene dritte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes enthält auch Projekte in der Kategorie Potentieller Bedarf. Darin ist das Programm zur Schaffung der Überholgleise für 740 m lange Züge explizit enthalten. Sobald die Voraussetzungen (in der Regel eine positive gesamtwirtschaftliche Bewertung) erfüllt sind, steigen die Projekte aus dem Potenziellen in den Vordringlichen Bedarf auf. Die Bewertung der Projekte des Potentiellen Bedarfs wird erst in diesem Jahr abgeschlossen. Im Rahmen der Haushaltsgesetzgebung entscheidet der Deutsche Bundestag abschließend über die Finanzierung und damit Realisierung der Projekte.

Der Bund unterstützt in Form von Baukostenzuschüssen den Aus- und Neubau von schienen- und wasserseitigen Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) und durch eine Förderrichtlinie für nicht bundeseigene Unternehmen. Zur Verlagerung weiterer Gütertransporte auf die Schiene können private Wirtschaftsunternehmen außerdem für den Neubau, den Ausbau und die Reaktivierung von Gleisanschlüssen im Rahmen einer Gleisanschlussförderrichtlinie Zuwendungen erhalten.

Nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) fördert der Bund Investitionen in den Ersatz der förderfähigen Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen.