
TOP 31:

EntschlieÙung des Bundesrates zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs

- Antrag der Länder Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen -

Drucksache: 746/16

I. Zum Inhalt der EntschlieÙung

Ein wesentliches Ziel der Bahnreform 1993/1994 war und ist auch im Güterverkehr Mehrverkehr auf der Schiene. Dies gilt umso mehr vor dem aktuellen Hintergrund der notwendigen Klimawende bei einem weiter steigenden Transportvolumen. Als einziger bereits heute weitgehend elektromobiler Transporteur in einer Welt begrenzter fossiler Brennstoffe hätte die Schiene das Potenzial zu einer die Umwelt schonenden Abwicklung.

Die vorgelegte EntschlieÙung geht davon aus, dass es bisher zwar gelungen sei, Wettbewerber für den Markteinstieg zu gewinnen und die Verkehrsleistung moderat zu steigern. Doch sei die angestrebte Verlagerung von Marktanteilen auf die Schiene noch nicht in dem wünschenswerten Ausmaß gelungen. Im Gegenteil: Der Güterverkehr auf der Schiene stehe unter einem zunehmenden Wettbewerbsdruck und verdiene kaum noch das nötige Geld für Investitionen in seine Zukunftsfähigkeit. Durch überwiegend externe Einflüsse seien seine Kosten gegenüber dem Hauptkonkurrenten, der Straße, überproportional gestiegen.

Besonders kritisch sei die Situation des Einzelwagenverkehrs als wesentliches Kernelement des Schienengüterverkehrs. Seine Aufgabe würde umfassende Güterverlagerungen auf die Straße bedeuten. Auf der Grundlage des Artikels 87e Grundgesetz habe der Bund die Pflicht, gegenzusteuern und dem Gemeinwohl Rechnung zu tragen. Die Schiene dürfe bei ihren sicher nötigen eigenen Anstrengungen nicht alleine gelassen werden. Insbesondere brauche es Kraft für Investitionen in einen zukunftsfähigen Wagenpark.

Bislang sei der Güterverkehr auf der Schiene jedoch bei wichtigen Kostenpositionen im Hintertreffen. Der LKW profitiere derzeit unter anderem von niedrigen Dieselpreisen. Er könne das Tarif- und Sozialgefälle innerhalb Europas besonders bei grenzüberschreitenden Verkehren nutzen und werde nicht mit seinen vollen externen Kosten belastet. Der deutsche Schienengüterverkehr habe dagegen steigende Trassenpreise zu verkraften und würde über

Energieabgaben wie EEG- oder CO₂-Abgaben mit dreistelligen Millionenbeträgen je Jahr belastet.

Die vorliegende Entschließung spricht die Situation des Schienengüterverkehrs insgesamt an, richtet einige wesentliche Kernforderungen an die Bundesregierung und fordert sie zum Gegensteuern auf. Entscheidend sei dabei die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern.

II. Empfehlungen der Ausschüsse

Der **federführende Verkehrsausschuss**, der **Gesundheitsausschuss** und der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfehlen dem Bundesrat, die Entschließung zu fassen.