

14.10.26**Antrag
des Saarlandes**

**Entschlieung des Bundesrates: Einzelwagenverkehr als
Rückgrat des Schienengüterverkehrs erhalten und dauerhaft
absichern**

Staatskanzlei Saarland
Chef der Staatskanzlei
Staatssekretär

Saarbrücken, 14. Oktober 2026

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Dr. Andreas Bovenschulte

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

namens der Regierung des Saarlandes leite ich dem Bundesrat die in der Anlage
beigefügte

Entschlieung des Bundesrates: Einzelwagenverkehr als Rückgrat
des Schienengüterverkehrs erhalten und dauerhaft absichern

zu.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäß § 36 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Bundes-
rates in die Tagesordnung der 1069. Sitzung des Bundesrates am 16. Oktober 2026
aufzunehmen und eine sofortige Sachentscheidung herbeizuführen.

Mit freundlichen Gren
David Lindemann

EntschlieÙung des Bundesrates: Einzelwagenverkehr als Rückgrat des Schienengüterverkehrs erhalten und dauerhaft absichern

Der Bundesrat möge folgende EntschlieÙung fassen:

1. Der Bundesrat stellt fest, dass der Einzelwagenverkehr (EV) ein essenzieller Bestandteil eines leistungsfähigen und flächendeckenden Schienengüterverkehrssystems ist. Der EV sichert kleineren und mittleren Unternehmen den Zugang zur Schiene, erbringt Vorleistungen für den Ganzzug- (GV) sowie den Kombinierten Verkehr (KV) und ist vor allem unverzichtbar für die Logistik der Stahl-, Chemie- und Automobilindustrie sowie den Transport militärischer Güter. Er ist darüber hinaus vernetzt mit den Verkehren und Märkten unserer europäischen Nachbarländer.
2. Zugleich gibt der Bundesrat zu bedenken, dass der Einzelwagenverkehr wegen seiner aufwendigen, mehrstufigen und personalintensiven Prozesse, bei der kleine Transportmengen gebündelt werden und zugleich hohe Fixkosten für die Vorhaltung der notwendigen infrastrukturellen und personellen Ressourcen anfallen, nicht kostendeckend betrieben werden kann. Der EV erbringt also einen gesamtwirtschaftlichen Mehrwert, der nicht vollständig über Marktpreise refinanziert werden kann.
3. Der Bundesrat erkennt an, dass der Bund mit der bisherigen Förderung für den Einzelwagenverkehr einen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs leistet, weist jedoch darauf hin, dass im aktuellen Entwurf des Bundeshaushaltes 2027 erhebliche Einsparungen bei der Förderung des Einzelwagenverkehrs durch eine Absenkung der verfügbaren Mittel von 384 Mio. € in 2026 auf 274 Mio. € in 2027 vorgesehen sind.
4. Mit großer Sorge sieht der Bundesrat, dass eine dadurch ausgelöste weitere Verteuerung mindestens einen Einbruch und schlimmstenfalls einen Entfall des Einzelwagenverkehrs bedeuten würde. Angesichts der Systemrelevanz des Einzelwagenverkehrs hätte dieses gravierende volkswirtschaftliche und sicherheitspolitische Folgen weit über die unmittelbar betroffenen Unternehmen in Deutschland und Europa hinaus. Neben der Gefährdung von Lieferketten in der Industrie wäre eine Verkehrsverlagerung auf die Straße das Resultat.
5. Vor diesem Hintergrund fordert der Bundesrat den Bund auf, den Einzelwagenverkehr seiner gesamtgesellschaftlichen Bedeutung entsprechend ab 2027 und über 2029 hinaus auf gesetzlicher Grundlage mit einer auskömmlichen Finanzierung mindestens auf dem Niveau der Mittel des Jahres 2026 auszustatten. Eine entsprechende Förderung sollte dabei so ausgestaltet sein, dass die bereitgestellten Mittel vollständig und zweckgerichtet zur Aufrechterhaltung des Einzelwagenverkehrs verwendet werden.

6. Der Bundesrat fordert den Bund außerdem auf, zeitnah eine Reform des Trassenpreissystems umzusetzen, um die bundeseigene Schieneninfrastruktur für alle Nutzergruppen bezahlbar zu halten.

Begründung:

Um die verlässliche Fortführung des Einzelwagenverkehrs insbesondere für die deutsche Wirtschaft zu gewährleisten, bedarf es von Seiten des Bundes dringend einer angemessenen Förderkulisse.

Zur Sicherstellung der Bezahlbarkeit der Trassenpreise für den gesamten Schienenverkehr ist zudem umgehend eine Reform des derzeitigen Systems durch den Bund erforderlich.