

Antrag

der Abgeordneten Matthias Gastel, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Michael Kellner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Zukunft des Einzelwagenverkehrs sichern – Wirtschaftsstandort Deutschland stärken und klimafreundliche Logistik ermöglichen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Einzelwagenverkehr, also der Transport einzelner oder weniger Güterwagen, die zu einem Zug zusammengestellt und an verschiedenen Orten wieder getrennt werden, bildet eine wichtige Grundlage für viele Industriebranchen in Deutschland. Besonders die Industrie in Deutschland ist auf zuverlässige Eisenbahntransporte angewiesen. Diese Betriebe verfügen häufig nicht über Transportvolumina, die den Betrieb von Ganzzügen wirtschaftlich machen. Der Einzelwagenverkehr ermöglicht ihnen dennoch einen Zugang zur Schiene. Er stabilisiert regionale Wirtschaftskreisläufe und trägt zu einem resilienteren Logistiksystem bei.

In den vergangenen Jahren ist die wirtschaftliche Lage des Einzelwagenverkehrs zunehmend unter Druck geraten. Hohe Kosten für personalintensive Rangierprozesse, steigender Instandhaltungsaufwand sowie Trassenpreise, ein komplexer operativer Betrieb und unzureichende Anreize für zusätzliche Transporte führen zu einer angespannten Lage. Die Zukunft des Einzelwagenverkehrs hängt derzeit in hohem Maße von den Geschäftsentscheidungen der DB Cargo AG ab sowie davon, ob und wie es Wettbewerbsunternehmen schaffen, in dieses Segment (verstärkt) einzusteigen. Eine verlässliche Perspektive besteht nicht. Dies birgt erhebliche Risiken für zahlreiche Industriezweige und für die Zielsetzung, den Schienengüterverkehr insgesamt zu stärken.

Ein Abbau des Einzelwagenverkehrs würde zu zusätzlichem Verkehr auf der Straße führen. Dies hätte höhere Emissionen, mehr Lärm und stärkere Belastungen der Straßeninfrastruktur zur Folge. Viele Betriebe wären gezwungen, Transporte vollständig auf Lkw zu verlagern oder sogar Standorte aufzugeben. Ein solcher Rückzug gefährdet den Wirtschaftsstandort Deutschland und verschärft die Klimakrise.

Um den Einzelwagenverkehr nachhaltig zu sichern, sind Investitionen in technische Innovationen notwendig. Die Digitale Automatische Kupplung, moderne Rangiertechnik und kranbare Wageneinheiten können zu erheblichen Effizienzsteigerungen führen. Gleichzeitig müssen bestehende Förderprogramme weiterentwickelt werden. Die Gleisanschlussförderung ist ein weiteres Instrument, das dazu beiträgt, Schienenzugänge zu erhalten oder neu zu schaffen.

Deutschland steht vor der Aufgabe, ein leistungsstarkes und zukunftsfähiges Schienengüterverkehrssystem aufzubauen. Der Einzelwagenverkehr ist dafür unverzichtbar. Mit klaren politischen Leitlinien, gezielten Fördermaßnahmen und einer strategischen Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen kann der Einzelwagenverkehr zu einem modernen und dauerhaft tragfähigen Baustein der Verkehrswende werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Förderprogramme so auszugestalten, dass die unrentablen Fahrten an Gleisanschlüsse auskömmlich werden und dabei Anreize gesetzt werden, zusätzliche Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Die Möglichkeit der Subvention der Fahrten in die Gleisanschlüsse ist zu prüfen, wenn nachgewiesen wird, dass ein dauerhaft eigenwirtschaftlich tragfähiges Modell nicht möglich ist;
2. einen verbindlichen Umsetzungsplan für die Digitale Automatische Kupplung vorzulegen und die Finanzierung der notwendigen Umrüstungen beim Wagenpark in Koordination mit der Europäischen Union sicherzustellen;
3. Maßnahmen für eine stärkere Verzahnung von Einzelwagenverkehr und Kombiniertem Verkehr zu entwickeln. Dies umfasst die Einführung eines Pilotnetzes von Umschlagpunkten und den Ausbau der Nutzung kranbarer Wageneinheiten;
4. die Gleisanschlussförderung fortzuführen, in Bereichen mit bestehenden Einzelwagennetzwerken zu stärken und flexibler an den realen Problemen der Unternehmen auszurichten;
5. die Rangierbahnhöfe nach dem Vorbild Österreich inklusive des Betriebs in die Verantwortung des Infrastrukturbetreibers zu legen und somit die ausführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Kosten zu entlasten;
6. sicherzustellen, dass die notwendige Logistik für die Industrie in Deutschland gesichert wird und die entstehenden Kosten für den zwingend benötigten Einzelwagenverkehr nicht allein den ausführendem Unternehmen DB Cargo überlassen werden;
7. die Instandhaltungskapazitäten in ganz Deutschland zu sichern. Insbesondere in Ostdeutschland dürfen vorhandene Kapazitäten und gewachsene Kompetenzen in der Wagenwartung nicht aufgegeben werden. Dies würde die Logistik regionaler Industriestandorte schwächen und zu unnötigen Überführungsfahrten im bereits stark ausgelasteten Netz führen.

Berlin, den 2. Dezember 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.