

A photograph of a railway yard. In the foreground, a signal post with a white and black circular sign showing the number '26' is visible. The tracks curve to the right. In the background, an orange locomotive is partially visible, and a building with large windows is behind it. The scene is brightly lit, suggesting daytime.

GLEISANSCHLUSS-CHARTA

GLEISANSCHLÜSSE BRINGEN GÜTER AUF DIE SCHIENE



Gleisanschlüsse bringen Güter auf die Schiene

Politik, Wirtschaft und weite Teile der Bevölkerung setzen sich immer stärker für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene ein und damit für mehr Klimaschutz, bessere Mobilität und echte Nachhaltigkeit. Der Kombinierte Verkehr (KV) auf der Schiene macht bereits vor, wie Verkehrsverlagerung in der Praxis erfolgreich gelingen kann.

Trotz des Wunsches nach mehr Schienenverkehr und einem Gleisanschlussförderprogramm des Bundes sinkt die Zahl der Gleisanschlüsse in Deutschland aber von Jahr zu Jahr immer weiter. Dies hat z. B. negative Auswirkungen auf Wagenladungsverkehre, die auf Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen angewiesen sind. Damit auch der Wagen-

ladungsverkehr seinen Beitrag zum Verkehrswachstum auf der Schiene leisten kann, bedarf es einer deutlichen Stärkung von Gleisanschlüssen und multimodalen Konzepten über kundennahe Zugangsstellen.

Dafür setzen sich namhafte Verbände und Vereine aus Industrie, Handel und Logistik und öffentlichen Einrichtungen mit einer von ihnen erstellten Gleisanschluss-Charta ein. Diese Charta knüpft an den Masterplan Schienengüterverkehr an und enthält 53 konkrete Vorschläge. Die Charta beschränkt sich nicht nur auf den Gleisanschluss, sondern unterbreitet auch Vorschläge zur Stärkung trimodaler/multimodaler Knoten/Umschlagterminals und vorgelagerter Infrastrukturen. Denn nur dann, wenn auch leistungsfähige regionale Infrastrukturen zur Verfügung stehen, können Verkehre über Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen attraktiv und wettbewerbsfähig gestaltet werden. Das Ziel ist es, dem Markt leistungsfähige und wirtschaftlich darstellbare Transportsysteme im KV und im Wagenladungsverkehr anbieten zu können.

Wenn auch Sie das Ziel und die Vorschläge der Charta begrüßen, sollten Sie sich als Unterstützer der Charta registrieren lassen. Dazu laden wir Sie herzlich ein. Weitere Informationen finden Sie unter www.gleisanschluss-charta.de

JOACHIM BERENDS

Vizepräsident Schienengüterverkehr
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)



Was möchte die Charta erreichen?

Die Gleisanschluss-Charta zeigt Wege auf, wie die Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse, kundennahe Zugangsstellen, Umschlagterminals, trimodale/multimodale Knoten und vorgelagerte Infrastrukturen signifikant verbessert werden können. Davon würden bestehende Transportsysteme und neue Konzepte unter Einbindung von Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen profitieren. Für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung auf die Schiene!

Dazu bedarf es aber neuer Wege auch im Zusammenspiel der Akteure. Die Gleisanschluss-Charta richtet sich daher an Bund, Länder, Kommunen, Industrie, Handel, Logistik und die Eisenbahnbranche.

» CHARTA KONKRET



Seit Jahren sinkt die Zahl der Gleisanschlüsse, wodurch auch die chemische Industrie, besonders in NRW, immer weniger die Möglichkeit hat, Verkehre zwischen zwei Gleisanschlüssen abzuwickeln. Das passt überhaupt nicht zum verkehrspolitischen Ziel, Verkehre auf die sichere und umweltfreundliche Schiene verlagern zu wollen ohne kostenaufwendige Zwischenschritte. Auch aus Sicht der Kunden ist es deshalb höchste Zeit für eine Stärkung von Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen zu sorgen und dies mit effizienten und vereinfachten Antrags- und Genehmigungsverfahren und einer höheren finanziellen Förderung.

GERD DEIMEL

Sprecher · VCI-NRW Aktionsbündnis Infrastruktur

Die Bauer Spedition hat sich aus guten Gründen für einen eigenen Gleisanschluss entschieden. Der Weg bis zur Inbetriebnahme war allerdings sehr zeit- und kostenintensiv. Als Spediteur fällt mir ein Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern insbesondere der Straße sehr leicht. Und dann frage ich mich, warum der Bau und Betrieb eines eigenen Gleisanschlusses so schwierig und komplex sein muss. Diese Auswirkungen beeinflussen schließlich die Kalkulation, was der Kunde so nicht akzeptiert, er will einfache und unkomplizierte Lösungen.

TINO BAUER

Geschäftsführer · Bauer Spedition GmbH

Bürokratie abbauen und Regularien vereinfachen

- Modernisierung des Landesrechts/Standardisierung der Genehmigungs- und Planungsverfahren erreichen
- Passfähigkeit von Bundes- und Landesrecht herstellen
- Muster-Bedienungsanweisung erstellen
- Leitfaden entwickeln mit Informationen zum Genehmigungsverfahren
- Gleisanschlussförderung besser mit den baulichen Genehmigungsverfahren koordinieren
- Gleisanschlüsse mit einfachen Betriebsverhältnissen bzw. wenig Verkehr entlasten



Die Gleisanschlussförderung des Bundes hilft uns Verladern, die Schiene intensiver nutzen zu können. Allerdings enthält die aktuelle Förderrichtlinie bestimmte Bedingungen, die sehr viel Aufwand für Antragsteller bedeuten und konkrete Vorhaben sogar ausbremsen können. Darüber sollten wir den Dialog zwischen den Beteiligten intensivieren und gemeinsam nach sinnvollen Lösungen suchen.

JES-CHRISTIAN HANSEN

Prokurist · HaBeMa Futtermittel GmbH & Co. KG

Gleisanschlussförderung verbessern

- Förderrichtlinie weiterentwickeln und attraktiver/nutzerfreundlicher gestalten
- Förderung auf die Erneuerung und Modernisierung von Gleisanschlüssen ausweiten
- Förderung auch auf Zuführungsgleise/Industriestammgleise erweitern
- 100-Prozent-Förderung von Anlagen für den Anschluss ans öffentliche Eisenbahnnetz
- Gleichbehandlung aller Fördermittelnehmer erreichen
- Fördermittelbeantragung vereinfachen durch behördliche Unterstützung, einen Förderleitfaden und einen Förderrechner
- Förderprogramm stärker bewerben
- Mehr Transparenz über bestehende Fördermöglichkeiten von EU, Bund und Ländern schaffen

Kosten für den Anschluss ans öffentliche Netz senken

- 100-Prozent-Förderung für Neubau und Erneuerung von Anlagen für den Anschluss ans öffentliche Eisenbahnnetz erreichen
- Vorübergehende Sperrung von Anschlussweichen ermöglichen
- Keine Mehrbelastung bei technischen Aufrüstungen vorgelagerter öffentlicher Infrastruktur
- Anschlussrecht konkretisieren

Nur wenn ein Gleisanschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz angeschlossen ist, können darüber auch Verkehre mit Lieferanten und Kunden abgewickelt werden. Der Anschluss an das Netz kostet aber viel Geld, das in der Regel hauptsächlich vom Gleisanschließer aufzubringen ist. Kein Wunder, dass wegen hoher Zusatzkosten Gleisanschlüsse aufgeben bzw. nicht gebaut werden. Hier muss sich die öffentliche Hand finanziell deutlich mehr engagieren.

DR. AGNES EIBAND

Geschäftsführerin · ERFA Gleisanschluss GmbH

Vorgelagerte Infrastrukturen sichern und leistungsfähiger machen

- Kapazität und Ausstattung von vorgelagerten Infrastrukturen sichern, (wieder-)herstellen bzw. ausbauen
- Gesamtkonzept zur Finanzierung vorgelagerter Infrastrukturen realisieren, unabhängig von Eigentumsverhältnissen der Betreiber
- Kleinmaßnahmen mit kapazitätssteigernder Wirkung finanzieren
- Elektrifizierungen/Reaktivierungen/Modernisierungen im regionalen Eisenbahnnetz vornehmen
- Trassen- und Anlagepreise dauerhaft senken

» CHARTA KONKRET

In unserer Region wurden zahlreiche Abstellgleise und Rangieranlagen zurückgebaut. Die Flächen wurden zum Teil für immer umgewidmet. Dadurch fehlt uns heute Gleiskapazität für Zugbildung/-auflösung und Abstellungen. Damit wird es immer schwieriger, Gleisanschlüsse zu attraktiven Bedingungen zu bedienen und anspruchsvolle Wagengruppensysteme anzubieten. Teilweise scheitert eine Bedienung von Anschlüssen hierdurch ganz. Die Förderung von Gleisanschlüssen wird nur dann ihre volle Wirkung erzielen, wenn auch die vorgelagerte Gleisinfrastruktur berücksichtigt wird und dort wieder ausreichende Kapazitäten in technisch einwandfreiem Zustand geschaffen werden.

MARCEL DE LA HAYE

*Geschäftsführer · Dortmunder Eisenbahn GmbH
Ein Unternehmen der Captrain Deutschland-Gruppe*





Wir hatten einmal einen aktiven Gleisanschluss. Den würden wir gern wieder nutzen, denn wir kennen aus langjähriger Erfahrung die logistischen Vorteile eines eigenen Gleisanschlusses. Externe Faktoren hindern uns aber daran, wieder Wagenladungsverkehre über unseren Gleisanschluss abzuwickeln. Damit stellt sich die Frage, warum ein Unternehmen in einen eigenen Gleisanschluss investieren soll, wenn sein Anschluss an das öffentliche Netz und/oder seine Bedienung in Gefahr geraten können. Solche Szenarien kennt der Straßengüterverkehr übrigens nicht.

RALF NIESS

Leiter Logistik · Häffner GmbH & Co. KG

Bedienung sicherstellen

- Rahmenbedingungen für eine wirtschaftlich darstellbare Bedienung von Gleisanschlüssen schaffen
- Handlungsempfehlungen für einen wirtschaftlichen Betrieb von Einzelwagenverkehren formulieren

Gewerbeflächen an Schiene anbinden, Flächen sichern

- Verbindliche Berücksichtigung von Schienenanbindungen im Planungs-/Umweltrecht bei Genehmigung und Bau von aufkommensstarken Industrie- und Logistikstandorten prüfen
- Kommunen (insbesondere die Stadt- und Stadtentwicklungsplanung und Wirtschaftsförderung) unterstützen durch die Eisenbahnbranche, um eine Stärkung der Schienenkompetenz zu erreichen
- Austausch mit den Kommunen stärken für eine sinnvolle Flächensicherung
- Konzept zur strategischen Flächensicherung derzeit nicht genutzter Infrastrukturen (Bestandssicherung als Zukunftsoption) erstellen

Auch der kommunale Raum leidet unter dem zunehmenden Lkw-Verkehr. Es geht ja nicht nur um den Stau auf den Autobahnen, sondern auch um die täglichen Verstopfungen regionaler Straßen und die Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Abgase. Daher haben die Kommunen ein großes Interesse daran, dass mehr Güter auf der Schiene am Stau vorbei bis in die Gleisanschlüsse und kundennahen Zugangsstellen transportiert werden. Dafür bedarf es aber auch Flächen für die Ansiedlung bahnbasierter Transportkonzepte, Verbesserungen bei der Raumplanung und einer unterstützenden Wirtschaftsförderung.

ROUVEN KÖTTER

Mobilitätsdezernent des Regionalverband FrankfurtRheinMain





Multimodale Knoten wie See- und Binnenhäfen sowie Logistik-, Industrie- und Gewerbeparks sind Heimat zahlreicher Gleisanschlüsse und wichtige Bündelungspunkte für Bahnverkehre. Ihnen sollte in der regionalen Verkehrsplanung eine zentrale Rolle eingeräumt werden. Insbesondere die Binnenhäfen als trimodale Standorte ermöglichen eine optimale Verknüpfung der Verkehrsträger und sollten bei verkehrspolitischen Entscheidungen stärker berücksichtigt werden. Wegen fehlender Kapazitäten in vorgelagerten Infrastrukturen können zahlreiche Häfen die hohe Nachfrage nach Bahnverkehren nicht bedienen. Manche Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung könnten sogar mit vergleichsweise wenig Geld umgesetzt werden.

ELISABETH LEHNEN

Geschäftsführerin · Hafen Krefeld GmbH & Co. KG

Trimodale/Multimodale Knoten stärken

- Häfen und Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks stärken
- Bessere Anbindung an das überregionale Eisenbahnnetz erreichen
- Kapazitäten in vorgelagerten Infrastrukturen schaffen
- Knoten sind zentraler Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zur Finanzierung regionaler Infrastrukturen

Immer mehr Speditionen nutzen den Kombinierten Verkehr und tragen so aktiv zur Verkehrsverlagerung bei. Immer mehr Speditionen investieren aber auch in den eigenen Gleisanschluss – um z. B. darüber multimodale Verkehre abzuwickeln. Dafür benötigen sie auch den Zugang zum Wagenladungsverkehr und hier insbesondere zum Einzelwagenverkehr. Aus Sicht der Speditionen ist es zur Steigerung des Transportaufkommens sehr sinnvoll, auch in diesem Bereich zu vergleichbaren Kooperationsmodellen zu kommen wie im Kombinierten Verkehr.

AXEL PLASS

Geschäftsführer · Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG
Präsident · DSLV Bundesverbandes Spedition und Logistik e. V.

Multimodalität fördern

- Förderbedingungen für multimodale Wagenladungs-
terminals verbessern
- Rahmenbedingungen für Vor-/Nachläufe auf der Straße
zu Umschlagterminals der Schiene gleichstellen
- Multimodale/modulare Fahrzeuge/Behältersysteme
entwickeln und einsetzen
- Neue Transportkonzepte über Gleisanschlüsse und
kundennahe Zugangsstellen realisieren
- Öffentliche Ladestellen für den Eigenumschlag stärken

Innovationen voranbringen, Unternehmen überzeugen

- Energiesparende und emissionsarme Lokomotiven einsetzen
- Die letzte Meile digitalisieren und automatisieren
- Interesse am eigenen Gleisanschluss steigern
- Informationen/Beratung/Dienstleistungen für Gleisanschließer schaffen

Dem eigenen Gleisanschluss und dem Schienengüterverkehr haftet in einigen Kreisen das Image „veraltet“ an. Die derzeit im Schienengüterverkehr eingesetzte Technik wirkt insbesondere in Unternehmen, in denen ein hohes Maß an Digitalisierung und Automatisierung entscheidend zum Unternehmenserfolg beiträgt, oft wie eine Zeitreise in die Vergangenheit. Tatsächlich kann aber die Schiene als spurgebundenes System auch auf der ersten und letzten Meile durch moderne Technik begeistern. Durch passgenaue Lösungen steigt so die Effizienz und die Logistikfähigkeit, die Kunden erfahren und nutzen wollen.

PROF. DR.-ING. UWE CLAUSEN

Institutsleiter · Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML)

Zeichner und Unterstützer der Gleisanschluss-Charta



ERFA Gleisanschluss
Erfahrung auf Schiene.

**Fachvereinigung
Stahlflanschen e.V.**
Steel Flanges Association

**Forum für Verkehr
und Logistik**

GD HOLZ

HDE
Handelsverband
Deutschland

BAU INDUSTRIE

IBS

LVU
DIE UNTERNEHMER
IN RHEINLAND-PFALZ

Regionalverband
FrankfurtRheinMain

UVMB
Unternehmensverband
Mineralische Baustoffe

vch
Verband Chemiehande

DIE BAHNINDUSTRIE.
VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

VERBAND DER
CHEMISCHEN INDUSTRIE e.V.
WIR GESTALTEN ZUKUNFT.

VCI

OVID
VERBAND DER ÖLSAATEN-
VERARBEITENDEN INDUSTRIE
IN DEUTSCHLAND

DIE PAPIERINDUSTRIE

VDV Die Verkehrs-
unternehmen

VSW
VEREINIGUNG DER
SÄCHSISCHEN WIRTSCHAFT

VKS
Verband der Kali- und Salzindustrie e.V.

VPI
VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E.V.

en2X
Wirtschaftsverband Fuels
und Energie e.V.

Stahl | Wirtschaftsvereinigung
Stahl

**Wirtschaftsvereinigung
Stahlrohre e.V.**
German Steel Tube Association

ZDS
Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.

Unterstützer der Charta
VAD
cargorail.ch

Impressum

Kontakt

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln

Georg Lennarz
0221 57979-146 · lennarz@vdv.de

Judith Mattke
0221 57979-145 · mattke@vdv.de

www.gleisanschluss-charta.de

Stand: April 2022

Bildquellen: Titel und Seite 19: KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH · Seite 2: Kraftverkehr Emsland GmbH · Seite 9: Michael Neuhaus für DB Schenker Rail AG · Seite 12: Hafen Stuttgart GmbH



WERDEN SIE UNTERSTÜTZER DER CHARTA!

NÄHERE INFORMATIONEN UNTER WWW.GLEISANSCHLUSS-CHARTA.DE