



GLEISANSCHLUSS-CHARTA

GLEISANSCHLÜSSE BRINGEN GÜTER AUF DIE SCHIENE

Zeichner und Unterstützer der Charta



Arbeitsgemeinschaft Rohholz e. V.



BDG – Bundesverband der Deutschen Gießerei-Industrie e. V.



Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V.



Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e. V. (bbs).



Bundesverband der Agrargewerblichen Wirtschaft e. V. (BVA)



Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)



Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) e. V.



Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e. V. (BME)



Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (DSLV)



Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e. V.



Bundesvereinigung (BVL) Logistik e. V.



Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e. V. (BDSV)



bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e. V.



Deutscher Brownfield Verband e. V.



Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH



Deutsche Säge- und Holzindustrie Bundesverband e. V. (DeSH)



Deutscher Forstwirtschaftsrat e. V.



Deutscher Raiffeisenverband e. V. (DRV)



Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)



Deutscher Städtetag



Deutscher Verband Flüssiggas e. V. (DVFG)



Deutsches Verkehrsforum e. V. (DVF)



ERFA Gleisanschluss GmbH



Fachvereinigung Stahlfanschen e. V.



Forum für Verkehr und Logistik e.V.



International Rail Freight Business Association (IBS) e.V.



Unternehmerverband Mineralische Baustoffe e.V. (UVMB)



Verband der Ölsaaten-Verarbeitenden Industrie in Deutschland e.V. (OVID)



Verband der Kali- und Salzindustrie e.V.
VKS – Verband der Kali- und Salzindustrie e.V.



Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.



Gesamtverband Deutscher Holzhandel e.V. (GDHOLZ)



Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz e.V. (LVU)



Verband Chemiehändler e.V. (VCH)



DIE PAPIERINDUSTRIE e.V.



Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V.



Unterstützer der Charta
Verband der verladenden Wirtschaft – VAP



Handelsverband Deutschland
Handelsverband Deutschland – HDE e.V.



Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. (en2x)



Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.



Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)



Wirtschaftsvereinigung Stahl



Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.



Regionalverband FrankfurtRheinMain (Körperschaft des öffentlichen Rechts)



Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI)



Vereinigung der Sächsischen Wirtschaft e.V. (VSW)



Wirtschaftsvereinigung Stahlrohre e.V. (WVSR)

Inhalt

3	Zeichner und Unterstützer der Charta
7	Verkehrsverlagerung kann nur mit Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen gelingen
7	Gleisanschluss-Charta konkretisiert und ergänzt den Masterplan Schienengüterverkehr
7	Ausgangssituation – wo stehen wir heute?
9	Gemeinsam eine Trendwende einleiten!
10	Zielsetzung der Charta
12	Handlungsfelder und Maßnahmen
14	Handlungsfeld 1: Bürokratie abbauen und Regularien vereinfachen
14	Vereinfachung der Regularien bei Bau und Betrieb von Gleisanschlüssen
15	Entlastung von Gleisanschlüssen mit einfachen Betriebsverhältnissen und/oder wenig Verkehr
17	Handlungsfeld 2: Gleisanschlussförderung verbessern
17	Weiterentwicklung der Gleisanschlussförderrichtlinie
18	Gleichbehandlung aller Fördermittelnehmer
18	Vereinfachung der Förderungsbeantragung
19	Stärkere Bewerbung des Gleisanschlussförderprogramms
19	Transparenz bestehender Fördermaßnahmen von EU, Bund und Ländern erhöhen
20	Handlungsfeld 3: Kostenbelastung durch Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz verringern
20	Neubau von Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz
20	Erneuerung von Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz
21	Vorübergehende Sperrung von Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz anstelle von Rückbauverpflichtungen
21	Technische Aufrüstung von Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz
21	Anschlussrecht konkretisieren

22	Handlungsfeld 4: Risiken für die Betreiber minimieren
22	Bestandssicherung und Leistungsfähigkeit vorgelagerter Infrastrukturen
25	Sicherstellung der Bedienung von Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen
27	Handlungsfeld 5: Gewerbeflächen an Schiene anbinden, Flächen sichern und trimodale/multimodale Knoten stärken
27	Anbindung von Gewerbeflächen an das Schienennetz
28	Sicherung von Flächen für die Schienenlogistik
29	Trimodale/multimodale Knoten stärken
29	Sicherung und Ausbau öffentlicher Ladestellen
30	Handlungsfeld 6: Industrie, Handel und Logistik von den Vorteilen eines eigenen Gleisanschlusses überzeugen
30	Interesse am eigenen Gleisanschluss steigern
30	Informationen/Beratung/Dienstleistungen für Gleisanschließer
30	Personalmangel bei Gleisanschlüssen (Anschlussbahnen) beheben
32	Handlungsfeld 7: Multimodalität fördern
32	Weiterentwicklung der bestehenden Förderrichtlinien
32	Gleichstellung und Anpassung der Rahmenbedingungen der Vor-/Nachläufe
33	Multimodale/modulare Fahrzeuge/Behältersysteme entwickeln und einsetzen
35	Handlungsfeld 8: Neue Transportkonzepte über Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen realisieren
35	Gemischte Systeme aus Kombiniertem Verkehr und Wagenladungsverkehr
35	Kombinierter Verkehr in/aus Gleisanschlüssen
35	Ausbau von Kooperationen
36	Handlungsfeld 9: Innovationen auf erster/letzter Meile voranbringen
36	Digitalisierung und Automatisierung der ersten/letzten Meile
36	Einsatz energiesparender und emissionsarmer Lokomotiven
37	Aufruf zur Umsetzung der Charta
38	Impressum Bildquellen



Verkehrsverlagerung kann nur mit Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen gelingen

Gleisanschluss-Charta konkretisiert und ergänzt den Masterplan Schienengüterverkehr

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Juni 2017 den Masterplan Schienengüterverkehr vorgestellt. Der Koalitionsvertrag der Regierungsparteien hat ihn und seine Ziele ausdrücklich bestätigt.

Erklärtes Ziel dieses Planes ist es, den Schienengüterverkehr für die Zukunft zu rüsten und dafür zu sorgen, dass die Wachstumspotenziale der Schiene umfassend erschlossen werden. Er enthält zahlreiche Maßnahmen, von denen Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen direkt und indirekt profitieren werden. Neben durchgängigen Transporten von Gleisanschluss zu Gleisanschluss setzt er auch auf multimodale Transportketten mit Hauptlauf auf der Schiene.

Weiterhin schlägt er die stetige Entwicklung neuer Produkte und eine Steigerung der Effizienz des Gesamtsystems vor. Dafür sollten Transportsysteme zur Verfügung stehen, die den Anforderungen des Marktes an Preis, Qualität und Zuverlässigkeit entsprechen. Hierzu gehören Einzelwagen-/Wagengruppensysteme, Ganzzüge für Wagenladungen, Züge des Kombinierten Verkehrs (KV), gemischte Züge aus KV und Wagenladungsverkehren sowie logistikfähige Laderaumsysteme (klassische Güterwagen, Ladeeinheiten des KV und spezielle Behältersysteme).

Die Unterzeichner und Unterstützer der Gleisanschluss-Charta fordern die konsequente und zeitnahe Umsetzung insbesondere der Maßnahmen des Masterplans, die Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen stärken können. Sie teilen die Auffassung des Masterplans, dass aufkommensstarke industrielle und logistische Standorte über einen Gleisanschluss verfügen und andere Standorte über multimodale Systeme im KV und im Wagenladungsverkehr Zugang zur Schiene haben sollten. Sie weisen darauf hin, dass diese Maßnahmen nur wirken können, wenn auch die Attraktivität von See- und Binnenhäfen sowie von Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks im Schienengüterverkehr gesteigert wird. Diese trimodalen/multimodalen Knoten sind wichtige Konzentrationspunkte für Bahnverkehre und Heimat zahlreicher Gleisanschlüsse.

Des Weiteren setzen sich die Unterzeichner und Unterstützer der Charta für eine Stärkung vorgelegter Infrastrukturen ein, da Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen ohne sie nicht bedient und nicht an das überregionale Eisenbahnnetz angeschlossen werden können.

Die Charta zeigt Wege auf, wie durch eine Attraktivitätssteigerung von Gleisanschlüssen, kundennahen Zugangsstellen, trimodalen/multimodalen Knoten und vorgelagerten Infrastrukturen bestehende Transportsysteme gestärkt und neue Konzepte für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung auf die Schiene entwickelt werden können.

Ausgangssituation – wo stehen wir heute?

Der Schienengüterverkehr konnte seine Transportleistung seit 1994 nahezu verdoppeln. Dieses Wachstum ist aber vor allem dem KV zu verdanken. Allein im Zeitraum von 2005 bis 2013 ist dieser laut Statistischem Bundesamt um mehr als 50 Prozent gewachsen und hat sich mit einem intramodalen Anteil von über 40 Prozent an der Verkehrsleistung mittlerweile zum stärksten Segment entwickelt. Dahinter folgt der Ganzzugverkehr, dessen Anteil mit 34 Prozent stabil geblieben ist. Nicht am Wachstum beteiligt war der Einzelwagen-/Wagengruppenverkehr mit einem Anteil von nur noch ca. 25 Prozent.

Der Wagenladungsverkehr (Ganzzüge, Wagengruppen und Einzelwagen) und andere Transportsysteme, die auf kundennahe Zugangsstellen aufbauen, sind auf Gleisanschlüsse angewiesen. Deren Bestand ist aber seit Jahren stark rückläufig. Aktuelle Erhebungen der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) lassen befürchten, dass die Zahl der Gleisanschlüsse (Industrie, Handel und Logistik) von ca. 11 000 im Jahre 1997 (laut VDV-Statistik) inzwischen auf etwa 2 000 geschrumpft ist.

Leider existieren keine exakten amtlichen Daten über die Anzahl von Gleisanschlüssen. Ein Grund dafür ist, dass es keine rechtsverbindliche Definition gibt, welche Infrastrukturen konkret zu Gleisanschlüssen zu zählen sind. So kennen das Bundesrecht die „Werksbahnen“, die Landesrechte die „Anschlussbahnen“ und die

Gleisanschlussförderrichtlinie „Gleisanschlüsse im privaten Eigentum“. Unabhängig von den statistischen Unschärfen ist aber von einem dramatischen Rückgang dieser wichtigen Zugangsstellen auszugehen.

Auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) kommt im Oktober 2016 in der Studie „Status quo des Güterverkehrssystems in Deutschland – eine Metastudie unter besonderer Betrachtung der Vernetzung des Verkehrs“ zu der Erkenntnis, dass der Abbau von Infrastrukturen, insbesondere von Gleisanschlüssen und Ladegleisen, in der Vergangenheit den Zugang zur Schiene erschwert hat. Dies gilt primär für Anlagen in der Fläche, wodurch der Verkehrsträger Schiene heute in vielen Regionen nur noch eingeschränkt verfügbar ist.

Werden Gleisanschlüsse von Kunden nicht mehr oder kaum noch genutzt und wird deren Bedienung deshalb aufgegeben, fehlen den aktiven Gleisanschließern zunehmend die Korrespondenzstellen für Verkehre zwischen zwei Gleisanschlüssen. Unter dieser Entwicklung leiden auch trimodale/multimodale Knoten wie Häfen und Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks sowie vorgelagerte Infrastrukturen für die Feinverteilung zu den Gleisanschlüssen. Diese werden von der DB Netz AG, von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), von Häfen, Kommunen oder anderen Akteuren betrieben und wurden in vielen Fällen wegen rückläufiger Gleisanschlussverkehre aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben.

Ein derart schrumpfendes Netzwerk von Gleisanschlüssen, kundennahen Zugangsstellen und vorgelagerten Infrastrukturen führt zwangsläufig zu weiteren Angebotseinschränkungen, insbesondere im Einzelwagen-/Wagengruppenverkehr, und bremst die Entwicklung anderer Transportsysteme über kundennahe Zugangsstellen.

Auch ist derzeit unklar, wie angesichts rückläufiger Gleisanschlusszahlen der Einzelwagen-/Wagengruppenverkehr für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wirtschaftlich darstellbar und damit zukunftssicherer gemacht werden kann. Die Charta unterstützt daher ausdrücklich die Vereinbarungen im Koalitionsvertrag 2018, wonach die Bundesregierung prüfen wird, wie Einzelwagenverkehre wirtschaftlich betrieben werden können.

Bei Unternehmen der verladenden Wirtschaft und der Logistik ist durchaus wieder ein wachsendes Interesse an der Schiene und auch am eigenen Gleisanschluss festzustellen. Auch die Ver- und Entsorgung von Metropolregionen und Logistikzentren per Bahn wird von Kommunen, Ländern und Unternehmen wieder in Betracht gezogen.

Interessierte Unternehmen und Akteure werden jedoch allzu oft von viel zu hohen finanziellen und administrativen Hürden abgeschreckt. Immer wieder ist zu hören, dass man sehr von den Vorteilen eines eigenen Gleisanschlusses überzeugt sein muss, um diese Hürden zu überwinden.

Die zurückgehende Anzahl von Gleisanschlüssen ist ein klares Indiz dafür, dass die Rahmenbedingungen für einen eigenen Gleisanschluss zunehmend unattraktiv sind. Der Vergleichsmaßstab muss hier die Straße sein. Denn oft sind der Betrieb werksinterner Straßeninfrastrukturen und der Anschluss an das öffentliche Straßennetz mit deutlich weniger Aufwand und Risiko verbunden als der eigene Gleisanschluss.

Sollte sich die negative Entwicklung bei den Gleisanschlüssen weiter fortsetzen, werden sich zukünftige Mengensteigerungen auf der Schiene primär wohl nur im KV realisieren lassen. Dieser wird aber kaum in der Lage sein, die gewollte Verkehrsverlagerung auf die Schiene allein zu schultern.

Vor dem Hintergrund, dass Politik, Wirtschaft und Logistik zur Entlastung der Straße und zum Schutz des Klimas ein stärkeres Wachstum des Schienengüterverkehrs wünschen, sind daher zentrale Fragen zu beantworten:

- Wie soll die Verkehrsverlagerung gelingen, wenn immer weniger Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr zur Verfügung stehen?
- Welchen Beitrag zur Verkehrsverlagerung können Gleisanschlüsse, Umschlagterminals, öffentliche Ladestellen, See- und Binnenhäfen, Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks und vorgelagerte Infrastrukturen leisten?
- Welche Lösungen oder Alternativen gibt es, wenn die Flächendeckung des Einzelwagen-/Wagengruppenverkehrs noch weiter zurückgeht oder sogar dessen betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit im intermodalen Wettbewerb zunehmend infrage gestellt wird?

Gemeinsam eine Trendwende einleiten!

Die Unterzeichner und Unterstützer dieser Charta appellieren an die verantwortlichen Akteure, die Abwärtsspirale gemeinsam zu stoppen und Investitionen in Infrastrukturen und

Transportsysteme anzuregen. Dazu müssen die finanziellen und administrativen Rahmenbedingungen für die Betreiber signifikant verbessert werden. Die Gleisanschluss-Charta unterbreitet dazu umsetzungsreife Vorschläge, deren Adressaten Bund, Länder, Kommunen, Industrie, Handel, Logistik und die Eisenbahnbranche sind. Die Charta ist somit auch als eine Art Selbstverpflichtung der Branche zu verstehen und richtet sich nicht nur an die politischen Entscheider.

Die Unterstützung der Gleisanschluss-Charta durch ein breites Bündnis von Verbänden und Vereinen aus Industrie, Handel, Logistik und öffentlichen Einrichtungen zeigt, wie dringlich und notwendig gemeinsame Anstrengungen aller Beteiligten für Gleisanschlüsse, Umschlagterminals, öffentliche Ladestellen, Häfen, Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks und vorgelagerte Infrastrukturen sind.

Über deren Bedeutung zur Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele ist eine stärkere Diskussion auf politischer Ebene erforderlich. Neben dem Bund sind hier auch die Länder und Kommunen wichtige Gesprächspartner. Die Charta soll als eine Grundlage für einen konstruktiven Dialog aller angesprochenen Akteure dienen.



Zielsetzung der Charta

Für die Verkehrsverlagerung und zur Entlastung des regionalen/kommunalen Raums vom Straßengüterverkehr sollen ausreichend Gleisanschlüsse, kundennahe Zugangsstellen, öffentliche Ladestellen, Umschlagterminals, trimodale/multimodale Knoten und vorgelagerte Infrastrukturen für leistungsfähige und wirtschaftlich darstellbare Transportsysteme auf der Schiene (KV und Wagenladungsverkehr) zur Verfügung stehen.

Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn

- Gleisanschließer bei Aufwand und Kosten erheblich entlastet werden,
- Gleisanschließer weitgehend vor externen Risikofaktoren, wie Stilllegung vorgelagerter Strecken und Zuführungsgleise geschützt werden,
- Häfen, Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks als Heimat zahlreicher Gleisanschlüsse/weiterer Zugangsstellen und Bündelungsstandorte für KV und Wagenladungsverkehre gestärkt werden,
- vorgelagerte Infrastrukturen für eine kundengerechte Bedienung zur Verfügung stehen,
- alle Bestandteile der regionalen Infrastruktur, die für die Kundenbedienung auf der Schiene benötigt werden, gemeinsam betrachtet und in ein Gesamtkonzept für Ausbau, Neubau, Reaktivierung, Erneuerung, Erhalt und Betrieb integriert werden,
- die Zukunftssicherung regionaler Infrastrukturen wieder stärker als öffentliche Aufgabe im Sinne einer Daseinsvorsorge verstanden wird,
- ehemalige bzw. brachliegende Infrastruktur mit wesentlich vereinfachten Verfahren wieder verfügbar gemacht werden kann,
- neben den bestehenden Transport- und Laderaumsystemen auch neue/innovative Systeme verfügbar sind, die die Auslastung von Gleisanschlüssen, öffentlichen Ladestellen, multimodalen Knoten und vorgelagerten Infrastrukturen erhöhen können.
- die wirtschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Bedienung von Gleisanschlüssen und weiteren Zugangsstellen verbessert werden,
- die EVU auskömmliche Renditen auch bei Transportkonzepten über Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen erwirtschaften können,
- alle derzeit vorhandenen Transport-/Laderaumsysteme auch weiterhin zur Verfügung stehen, um die Anforderungen der Verlagerer und Logistikdienstleister erfüllen zu können,
- neue/innovative Systeme verfügbar sind, die die Auslastung von Gleisanschlüssen, Umschlagterminals, öffentlichen Ladestellen, trimodalen/multimodalen Knoten und vorgelagerten Infrastrukturen erhöhen können,
- der Zugang der Schiene zu den (künftigen) Transportaufkommen gewährleistet wird.

Unter Zugangsstellen versteht die Charta Gleisanschlüsse von Industrie-, Handels- und Logistikunternehmen, Umschlagterminals für Wagenladungsverkehre, Verteilzentren, Terminals des KV und öffentliche Ladestellen für den Eigenschlag.

Multimodale Knoten sind z. B. Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks. Trimodale Knoten sind See- und Binnenhäfen.

Vorgelagerte Infrastrukturen umfassen u. a. Rangier- und Abstellgleise, Bahnhöfe für die Zugsbildung/-auflösung, Zuführungsgleise/Industriestammgleise und regionale Zulaufstrecken. Diese können auch in See- und Binnenhäfen sowie in Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks liegen.

Unter Wagenladungsverkehr versteht die Charta neben dem Ganzzugverkehr insbesondere den Einzelwagen-/Wagengruppenverkehr. Damit sind die durch Kunden beauftragten Ladungsgrößen gemeint, die in/auf einen Güterwagen verladen werden, und nicht einzelne Transportsysteme von Unternehmen.



Handlungsfelder und Maßnahmen

Im Folgenden konzentriert sich die Charta auf Handlungsfelder und Maßnahmen, die ihrem Ziel einen direkten Nutzen bringen können. Sie ergänzt, präzisiert und benennt hierzu die entsprechenden Maßnahmen des Masterplans.

Jeder Vorschlag für sich ist ein wichtiger Mosaikstein, der allein aber noch nicht den maximalen Effekt erzielen kann. Eine gesamthafte und ggf. schrittweise Umsetzung aller Vorschläge erhöht die Chancen zur Zielerreichung. Ohne näher darauf einzugehen, unterstützt die Charta auch folgende Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr:

- Ausbau der Gütertrassen und Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes,
- längere und leisere Züge,
- kurzfristige Trassenbuchung und -stornierung,
- Entwicklung und Einführung einer standardisierten automatischen Kupplung,
- Implementierung des intelligenten digitalisierten Güterwagens,
- Verbesserungen in der Verfügbarkeit und Distribution von Informationen.



TRANSWAGGON

01-0 4 225
01-3 7 252
01-4 10 240
01-6 13 240
01-8 17 240
01-2 21 240

KE-6P-A
MAX. 50t

2810M

Handlungsfeld 1: Bürokratie abbauen und Regularien vereinfachen

Der enorme bürokratische Aufwand, der mit der Errichtung und dem Betrieb eines Gleisanschlusses verbunden ist, schreckt viele Unternehmen ab. Bei allem staatlichen Handeln ist zu bedenken, dass es sich bei Betreibern von Gleisanschlüssen nicht um klassische Eisenbahnen handelt, sondern um Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik.

Um die angestrebte Güterverlagerung von der Straße auf die Schiene zu realisieren, müssen diese Unternehmen von administrativen und bürokratischen Belastungen so weit wie möglich befreit werden. Wie dies geschehen kann, ist im Detail mit den staatlichen Stellen zu diskutieren. Im Folgenden werden einige Vorschläge dazu formuliert.

Vereinfachung der Regularien bei Bau und Betrieb von Gleisanschlüssen

Wer einen Gleisanschluss baut und betreibt, hat umfangreiche technische und betriebliche Vorschriften zu beachten und durchläuft ein mehrstufiges Genehmigungsverfahren. Die Verfahren und Standards unterliegen ganz überwiegend dem Landesrecht und sind bundesweit nicht einheitlich.

Aus Sicht der Betreiber sollten die landesrechtlichen Bestimmungen modernisiert und (in Teilen) harmonisiert werden. Dies ist notwendig, um die ohnehin angespannte Wettbewerbssituation im Gleisanschlussverkehr nicht weiter zu verschärfen. Ziel muss es sein, die notwendigen staatlichen Eingriffe maßvoll zu gestalten. Insbesondere bauliche und betriebliche Vorgaben verteuern häufig den Betrieb und führen im Einzelfall sogar zum Verzicht bzw. zur Stilllegung eines Gleisanschlusses.

Dabei sollte beachtet werden, dass die Bestimmungen aus Landes- und Bundesrecht zueinander passen, ohne dass dies zu veränderten Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern führt. Weiterhin ist der Einfluss des Regelwerks der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

auf Gleisanschlüsse/Anschlussbahnen einzudämmen. So könnten z. B. die technischen Standards für Oberbau und Signaltechnik um eine Kategorie für Gleisanschlüsse/Anschlussbahnen erweitert werden. Dadurch ließe sich verhindern, dass Aufsichts- oder Genehmigungsbehörden bei den Gleisanschlüssen/Anschlussbahnen technische Standards einfordern, die für öffentliche Eisenbahninfrastrukturen erarbeitet wurden.

Eine Modernisierung und Harmonisierung der staatlichen Bestimmungen könnte die Gleisanschließer zudem erheblich von bürokratischem Aufwand entlasten und den Umfang externer Beratungsdienstleistungen reduzieren.

Ferner könnten auch Regelwerke und Vorschriften, die der Gleisanschließer zwingend aufzustellen hat, weitgehend standardisiert und vereinfacht werden. So könnte z. B. eine bedarfsgerechte „Muster-Bedienungsanweisung für Gleisanschlüsse/Anschlussbahnen“ auf Grundlage der modernisierten staatlichen Bestimmungen entwickelt werden.

Im Genehmigungsverfahren wären eine bessere Zusammenarbeit der beteiligten Genehmigungsbehörden und deren gemeinsames Auftreten nach außen hilfreich, um Hemmschwellen abzubauen und die Effizienz des Verfahrens zu erhöhen. Zur Unterstützung ist ein Leitfaden als Handreichung für Antragsteller sinnvoll. Darüber hinaus sollte die Koordination von Gleisanschlussförderrichtlinie und baulichem Genehmigungsverfahren vorangetrieben werden, um zukünftig zu vermeiden, dass Fördergelder nicht abgerufen werden können, weil die baulichen Genehmigungen (noch) nicht vorliegen.

Die Charta unterstützt außerdem eine Eisenbahnaufsicht mit Augenmaß, welche sich auf Stichproben beschränkt und den laufenden Betrieb möglichst wenig einschränkt. Das hohe Sicherheitsniveau der Eisenbahn darf hierbei nicht infrage gestellt werden.

Vorschläge	Beteiligte
1.1 Modernisierung des Landesrechts/Standardisierung der Genehmigungs- und Planungsverfahren (Landeseisenbahngesetze, Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA)/Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (EBOA); Dialog starten mit Arbeitsgruppe	Länder, Verbände
1.2 Passfähigkeit von Bundes- und Landesrecht herstellen; Dialog starten mit Arbeitsgruppe	Bund, Länder, Verbände
1.3 Ausarbeitung und Bereitstellung einer „Muster-Bedienungsanweisung“ , die von den Betreibern von Gleisanschlüssen/Anschlussbahnen übernommen werden kann	Verbände unter Beteiligung der Länder
1.4 Entwicklung eines Leitfadens , der grundlegende Informationen über Genehmigungsverfahren und Zuständigkeiten inkl. Kontaktdaten enthält	Länder, Verbände
1.5 Bessere Koordinierung von Gleisanschlussförderung und baulichen Genehmigungsverfahren	Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Länder, Verbände, weitere Genehmigungsbehörden

Entlastung von Gleisanschlüssen mit einfachen Betriebsverhältnissen und/oder wenig Verkehr

In der Vereinfachung der Bestimmungen und Regelwerke zum Bau und Betrieb von Gleisanschlüssen/Anschlussbahnen mit einfachen Betriebsverhältnissen und/oder wenig Verkehr

liegt großes Entlastungspotenzial. Dies gilt auch für Gleisanschlüsse, die größtenteils zu bestimmten Jahreszeiten, also periodisch, genutzt werden (z.B. für land- oder forstwirtschaftliche Produkte).

Vorschlag	Beteiligte
1.6 Vereinfachung der Bestimmungen und Regelwerke für Gleisanschlüsse mit einfachen Betriebsverhältnissen und/oder wenig periodischem Verkehr	Länder, Verbände





Handlungsfeld 2: Gleisanschlussförderung verbessern

Die Vorhaltung eines eigenen Gleisanschlusses erzeugt in der Regel deutlich höhere Kosten als werksinterne Straßeninfrastrukturen. Kostentreiber sind Neubau, Ausbau, Reaktivierung, Erneuerung und Instandhaltung von Weichen, Gleisen, Prellböcken, Signaltechniken, Verladeeinrichtungen etc. Um diesen Wettbewerbsnachteil auszugleichen, bedarf es auch in Zukunft einer staatlichen Gleisanschlussförderung.

Weiterentwicklung der Gleisanschlussförderrichtlinie

Die im Masterplan Schienengüterverkehr enthaltene Maßnahme, das existierende Gleisanschlussprogramm fortzuführen, offensiv weiterzuentwickeln und bedarfsgerecht im Bundeshaushalt zu dotieren, wird ausdrücklich begrüßt. Der bislang für alle Beteiligten unbefriedigende Mittelabruf belegt die Notwendigkeit einer Weiterentwicklung der Gleisanschlussförderrichtlinie. Dabei sollten folgende Rahmenbedingungen/Eckpunkte diskutiert werden:

Vorschläge	Beteiligte
2.1 Ein zentraler Hinderungsgrund für die Inanspruchnahme der Fördergelder ist die notwendige langfristige Mengengarantie. Diese Verpflichtung können viele Unternehmen nicht eingehen. Eine Lösung könnte eine weitere Flexibilisierung der Laufzeiten und Verpflichtungszeiträume sein. Auch die (teilweise) Befreiung von Rückzahlungsverpflichtungen in definierten Fällen könnte Abhilfe schaffen.	Bund, Verbände
2.2 Da die Anzahl der Gleisanschlüsse seit Jahren stetig abnimmt, sollte die Förderrichtlinie in Zukunft auch die Modernisierung, die Erneuerung und den Erhalt bestehender Gleisanschlüsse vorsehen, und dies ohne zusätzliche Mengenverpflichtungen des Gleisanschließers. In zahlreichen Gleisanschlüssen ist die Infrastruktur und/oder die Leit- und Sicherungstechnik (LST) – dazu gehören auch Signaltechnik, Stellwerke oder elektrisch ortsbediente Stelltechnik – überaltert. Aufgrund der hohen Kosten können sie durch die Betreiber häufig nicht ersetzt werden.	Bund, Verbände
2.3 Die Gleisanschlussförderrichtlinie sollte künftig auch Zuführungsgleise/Industriestammgleise (im öffentlichen und privaten Eigentum) umfassen und so die Bündelung mehrerer Anschließer, z. B. in einem Gewerbegebiet oder Hafen, unterstützen.	Bund, Verbände
2.4 Die mit der aktuellen Förderrichtlinie ermöglichte Absicherung durch Grundschulden anstelle einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft greift nur bei Unternehmen, die die verlangte Erstrangigkeit einräumen können. Dem stehen aber häufig Einschränkungen entgegen, sei es aufgrund der Bestimmungen des Erbbaurechtsgesetzes oder aber weil die erste Rangstelle bereits der Absicherung von (Bau-)Krediten dient. Es sollten daher auch weitere Formen von Sicherheiten (z. B. Ausfallbürgschaften) zur Absicherung einer möglichen Rückzahlungsverpflichtung bzw. ein kompletter Verzicht darauf geprüft werden.	Bund, Verbände
2.5 Die Förderung sollte zukünftig auch Lagerflächen und Zufahrtsstraßen umfassen.	Bund, Verbände
2.6 Den Bau begleitende bzw. ihm vorangehende Arbeiten und sonstige Aufwendungen sollten in die Gleisanschlussförderrichtlinie aufgenommen werden.	Bund, Verbände
2.7 Die Kosten sämtlicher Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz sollten zu 100 Prozent vom Bund übernommen werden.	Bund, Verbände

Gleichbehandlung aller Fördermittelnehmer

Die Bedingungen für die Antragsteller haben sich mit jeder Evaluierung der Gleisanschlussförderrichtlinie fortlaufend verbessert. So wurde der Beobachtungszeitraum von fünf auf zehn Jahre verlängert, EU-Kilometer werden zu 50 Prozent angerechnet und es gibt die Möglichkeit, eine Grundschuld anstelle einer sehr teuren Bankbürgschaft einzutragen. Von diesen

Verbesserungen profitieren allerdings nur die Unternehmen, die einen Antrag nach der jeweils evaluierten Förderrichtlinie gestellt haben. Benachteiligt sind die Unternehmen, die Anträge nach älteren Förderrichtlinien gestellt haben. Dabei könnten bestimmte Verbesserungen durchaus auch auf diese Antragsteller übertragen werden.

Vorschlag	Beteiligte
2.8 Die im Rahmen der bisherigen Evaluierungen erreichten Verbesserungen sollten allen Fördermittelnehmern zugutekommen. Dies gilt im besonderen Maße für die Anrechnung der EU-Kilometer und die Möglichkeit einer Grundschuldeintragung (anstelle einer sehr teuren Bankbürgschaft).	Bund, Verbände

Vereinfachung der Förderungsbeantragung

Das Antragsverfahren sollte vereinfacht und beschleunigt werden. Dadurch könnten auch ggf. entstehende Beraterkosten für die Beantragung von Fördermitteln vermieden werden. Zur Beschleunigung des Verfahrens muss die Kommunikation des EBA mit den Antragstellern verbessert werden. Auch sollten Zuständigkeiten und Ansprechpartner im EBA nach außen

besser kommuniziert werden. Indem das EBA bei Antragseingang über die voraussichtliche Verfahrensdauer informiert, wird die Planbarkeit für die Antragsteller verbessert. Die in der Förderrichtlinie vorgegebenen Bearbeitungsfristen müssen zwingend eingehalten werden. Die dafür notwendige Personalausstattung des EBA ist sicherzustellen.

Vorschläge	Beteiligte
2.9 Um die Antragsbearbeitung zu erleichtern, muss auch die Qualität der Anträge verbessert werden. Hierzu sollte der Antragsteller mehr und schnellere Unterstützung der staatlichen Stellen bei der Antragstellung erhalten. Auch ist zu prüfen, ob Förderanträge vereinfacht werden können.	EBA, Verbände, Bund
2.10 Die Komplexität des Antragsverfahrens erfordert vielfach auch eine kostenintensive externe Beratung, die viele potenzielle Antragsteller abschreckt. Um erste Berührungspunkte abzubauen und die Antragsqualität zu steigern, ist die Erstellung eines Förderleitfadens sinnvoll.	EBA, Verbände, Bund
2.11 Hilfreich wäre die Einrichtung eines Förderrechners , der unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen eine erste grobe Einschätzung der möglichen Förderhöhe gibt. Damit könnte der Antragsteller seine Chancen vor Beantragung besser einschätzen.	EBA, Verbände, Bund
2.12 Analog zur Förderrichtlinie für den KV könnte auch folgender Passus in eine neue Gleisanschlussförderrichtlinie aufgenommen werden: „Die zuständige Bewilligungsbehörde unterstützt Interessenten und Antragsteller vor Antragstellung und im Bewilligungsverfahren.“	Bund

Stärkere Bewerbung des Gleisanschlussförderprogramms

Die Förderrichtlinie ist bei Verladern und Logistikdienstleistern nicht ausreichend bekannt. Deshalb sollte das Programm mit seinen Fördermöglichkeiten auch durch die mitzeichnenden Verbände (noch) stärker beworben werden.

Vorschlag	Beteiligte
2.13 Es wird eine Informationsoffensive bei Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik gestartet.	Verbände mit Unterstützung von EBA und Bund

Transparenz bestehender Fördermaßnahmen von EU, Bund und Ländern erhöhen

Derzeit existieren unterschiedliche Förderprogramme für Gleisanschlüsse auf verschiedenen staatlichen Ebenen, für die unterschiedliche Stellen zuständig sind. Interessierten Unternehmen sollte der Zugang zu Informationen über diese Förderprogramme erleichtert werden.

Vorschlag	Beteiligte
2.14 Bestehende Förderprogramme von Bund, Ländern und EU sollten auf einer zentralen Informationsplattform abrufbar sein.	Verbände mit Unterstützung von Bund, EBA, Ländern, EU



Handlungsfeld 3: Kostenbelastung durch Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz verringern

Für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz werden Infrastrukturen/Anlagen benötigt. Dies sind neben der Anschlussweiche auch Signalanlagen (inkl. deren technischer Anbindung an den benachbarten Infrastrukturbetreiber) und Flankenschutzeinrichtungen wie Schutzweichen, Stumpfgleise inkl. Prellböcken oder Gleissperren. Auch Personalkosten zum Betrieb dieser Infrastrukturen/Anlagen sind zu berücksichtigen.

Infrastrukturen/Anlagen zum Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz befinden sich nur selten im Eigentum eines Gleisanschließers, sondern werden in der Regel von benachbarten Infrastrukturbetreibern vorgehalten und sind zumeist Bestandteil der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur.

Grundsätzlich werden Gleisanschließer mit sehr hohen Kosten für Vorhaltung, Betrieb und Erneuerung dieser Infrastrukturen/Anlagen belastet. In vielen Fällen überschreiten diese Kosten sogar die Kosten der eigenen Infrastruktur innerhalb des Gleisanschlusses. Insbesondere kleine und mittlere Gleisanschließer können die Plausibilität der Kosten für Infrastrukturen/Anlagen zum Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz selten prüfen. Um Kostentransparenz zu erlangen, müssen sie daher häufig mit entsprechendem finanziellem Aufwand Experten beauftragen oder die Kosten ungeprüft akzeptieren.

Bei der Anbindung von Unternehmensstandorten an das öffentliche Straßennetz fallen vergleichbare Kosten dagegen nicht an. Dies ist eine klare Benachteiligung des Verkehrsträgers Schiene gegenüber der Straße. Im Sinne gleicher Wettbewerbsbedingungen sollten auch Gleisanschließer deshalb von den Kosten für Infrastrukturen/

Anlagen zum Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz (weitestgehend) befreit werden. Dies kann z.B. durch Aufnahme in die bestehenden Finanzierungsinstrumente der öffentlichen Hand geschehen.

Neubau von Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz

Die aktuelle Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes sieht vor, dass auch der Neubau solcher Infrastrukturen/Anlagen mit maximal 50 Prozent gefördert werden kann. Im Handlungsfeld „Gleisanschlussförderung verbessern“ wurde bereits die Ausweitung auf eine 100-Prozent-Förderung vorgeschlagen.

Erneuerung von Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz

Die Erneuerung dieser Infrastrukturen/Anlagen kann den Gleisanschließer in bestimmten Fällen bis zu sechsstelligen Summen kosten. Oftmals ist dies wirtschaftlich nicht tragbar. Kommt er der Zahlungsaufforderung des Infrastrukturbetreibers nicht nach, muss er mit einer behördlichen oder richterlichen Entscheidung rechnen, die ihn entweder zur Zahlung oder zur Aufgabe des Gleisanschlusses mit eventueller Rückbauverpflichtung zwingt. Würde z. B. eine vergleichbare Weiche zwei Strecken im Netz der Schienenwege des Bundes (z. B. DB Netz AG) miteinander verbinden, käme der Bund im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für diese Kosten auf.

Um Gleisanschlüsse in ihrem Bestand nicht zu gefährden, ist es daher sinnvoll, dass der Bund sowohl Ersatzinvestitionen der DB Netz AG als auch der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) für solche Infrastrukturen/Anlagen (mit-)finanziert. Damit würden die Gleisanschließer erheblich entlastet und ein externer Risikofaktor würde entfallen.

Vorschläge	Beteiligte
3.1 Bereitstellung von Mitteln zur Erneuerung von Infrastrukturen/Anlagen im Eigentum der DB Netz AG , die für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz benötigt werden, z. B. in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) oder in der Gleisanschlussförderrichtlinie	Bund, DB Netz AG
3.2 Bereitstellung von Mitteln zur Erneuerung von Infrastrukturen/Anlagen im Eigentum einer Nichtbundeseigenen Eisenbahn , die für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz benötigt werden, z. B. im Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) oder in der Gleisanschlussförderrichtlinie	Bund, Verbände

Vorübergehende Sperrung von Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz anstelle von Rückbauverpflichtungen

Um einen vorzeitigen Rückbau von nicht genutzten Gleisanschlüssen zu vermeiden, sollte geprüft werden, ob solche Infrastrukturen/Anlagen mit behördlicher Zustimmung verstärkt auch als betrieblich gesperrt deklariert werden können. Die Anschlussweiche würde dann für eine bestimmte Zeitperiode nicht bedienbar und der

Gleisanschluss damit nicht erreichbar sein. Dem Gleisanschließer würden dann keine bzw. nur sehr geringe Vorhaltekosten angelastet. Bei Wiederaufnahme von Verkehren könnten diese Infrastrukturen/Anlagen dann mit wenig Aufwand und mit kurzem zeitlichem Vorlauf wieder in Betrieb genommen werden. Diese Option wäre insbesondere dann sinnvoll, wenn ein Gleisanschließer unverschuldet seinen Gleisanschluss aufgeben muss oder keine Bedienung durch ein EVU mehr stattfindet.

Vorschlag	Beteiligte
3.3 Es sollten die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz für eine bestimmte Zeitperiode betrieblich sperren zu können und den Gleisanschließer damit in bestimmten Fällen von Rückbauverpflichtungen zu befreien.	Bund, EBA, Länder, Verbände

Technische Aufrüstung von Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz

Beabsichtigt der Betreiber solcher Infrastrukturen/Anlagen, diese technisch aufzurüsten, z. B. weil auf der Strecke eine höherwertige Stellwerkstechnik eingeführt wird, dürfen die daraus

resultierenden Mehrkosten für Instandhaltung, Instandsetzung, Erneuerung und Rückbau etc. nicht dem Gleisanschließer angelastet werden. Notwendige Anpassungen von solchen Infrastrukturen/Anlagen sollten Bestandteil der Gesamtfinanzierung der übergeordneten Baumaßnahme sein.

Vorschlag	Beteiligte
3.4 Durch Realisierung staatlicher Finanzierungsinstrumente sollten finanzielle Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit Gleisanschließern bei technischen Aufrüstungen von Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz keine Mehrkosten entstehen.	Bund, Länder, Verbände

Anschlussrecht konkretisieren

Der Gesetzgeber regelt in § 13 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) das Anschlussrecht nur sehr allgemein. In einem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) finden sich zur Verteilung von Anschlusskosten zahlreiche Hinweise, die bei weiteren Verfahren beim EBA und vor Verwaltungsgerichten Anwendung finden werden. Zum Thema Angemessenheit der Kosten liegt ein vergleichbares Grundsatzurteil

derzeit nicht vor. Immer häufiger werden Themen im Zusammenhang mit dem Anschlussrecht im juristischen Streit ausgetragen. Auch dies fördert nicht das Image eines eigenen Gleisanschlusses. Der Gesetzgeber sollte deshalb eine Konkretisierung des Anschlussrechtes im Sinne eines fairen Interessenausgleichs aller Beteiligten prüfen, insbesondere um Planungssicherheit für alle Beteiligten zu schaffen.

Vorschlag	Beteiligte
3.5 Konkretisierung des Anschlussrechtes prüfen	Bund, Verbände

Handlungsfeld 4: Risiken für die Betreiber minimieren

Die Entscheidung für den Betrieb eines Gleisanschlusses ist mit hohen Kosten verbunden und wird deshalb langfristig getroffen. Gerade deshalb ist es wichtig, dass die vorgelagerte Infrastruktur, die sich im öffentlichen Eigentum befindet, in ihrem Bestand gesichert ist. Auch die Verlässlichkeit der Bedienung eines Gleisanschlusses durch ein EVU ist ausschlaggebend. Dies gilt vor allem für Unternehmen, die den Gleisanschluss für Einzelwagen-/Wagengruppenverkehre nutzen.

In den zurückliegenden Jahren ist es aus wirtschaftlichen Gründen immer wieder zu Einstellungen von Gleisanschlussbedienungen insbesondere im Einzelwagen-/Wagengruppenverkehr gekommen. Die wesentlichen Gründe dafür sind die hohen Kosten für die Nutzung vorgelagerter Infrastrukturen und ein nicht ausreichendes Transportaufkommen. Je weniger Gleisanschlüsse vorhanden sind, desto schlechter stehen die Chancen für eine Steigerung des Transportaufkommens. Und je geringer das Transportaufkommen ist, desto weniger Gleisanschlüsse werden noch bedient. Diese Entwicklung erinnert sehr stark an das „Henne-Ei-Prinzip“ und muss zwingend gestoppt werden, um weiteren Rückgang zu verhindern.

Aufgrund der Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte muss zunächst das Vertrauen in den eigenen Gleisanschluss wieder zurückgewonnen werden. Hierzu sollte der Gleisanschließer nicht mehr länger das alleinige Risiko des Zugangs zur Schieneninfrastruktur tragen müssen. Auch mengenabhängige Langzeitverträge mit Take-or-Pay-Risiko beim Gleisanschließer sollten abgeschafft bzw. auf ein verkehrsförderndes Maß zurückgefahren werden (können).

Die gängige Praxis, bestehende Gleisanschlüsse, kundennahe Zugangsstellen, öffentliche Ladestellen, trimodale/multimodale Knoten und vorgelagerte Infrastrukturen systematisch allein nach ihrer betriebswirtschaftlichen Tragfähigkeit bewerten zu müssen, sollte überwunden werden. Die Straße kennt solche Rahmenbedingungen nicht und steht jedermann jederzeit zukunftsicher und ohne externes Risiko zur Verfügung.

Unstreitig ist, dass die Bedienung eines Gleisanschlusses in vielen Fällen höhere Kosten erzeugt als eine Bedienung auf der Straße. Aus diesem Grund bedarf es verschiedener Maßnahmen, um diese Kosten zu senken oder auszugleichen und damit die externen Risikofaktoren für Gleisanschließer zu reduzieren sowie die Aufrechterhaltung des Transportangebotes zu ermöglichen.

Bestandssicherung und Leistungsfähigkeit vorgelagerter Infrastrukturen

Um einen Anreiz für Investitionen in den eigenen Gleisanschluss zu schaffen, müssen auch vorgelagerte Infrastrukturen, die sich im öffentlichen Eigentum befinden, in ihrer Existenz und Leistungsfähigkeit gesichert und attraktiver gemacht bzw. ausgebaut werden. Nur mit der Förderung von Gleisanschlüssen allein wird deren Bestand nicht wieder zunehmen. Vielmehr bedarf es einer umfassenden Gesamtbetrachtung aller regionalen Infrastrukturen, die für eine kundengerechte Bedienung von Gleisanschlüssen und weiteren Zugangsstellen benötigt werden. Dieses Bewusstsein sollte auch von der Politik und den staatlichen Stellen auf allen Ebenen gefördert werden.

Durch die „Mauterhebung auf allen Eisenbahninfrastrukturen“ sind die Kosten für den Zugang zur Schiene insbesondere auf der ersten bzw. der letzten Meile überdurchschnittlich hoch. Hier wird vergleichsweise nur eine geringe Verkehrsleistung in der gesamten Transportkette erbracht. Solange die Infrastrukturbetreiber kostenbasierte Entgelte für die Nutzung vorgelagerter Infrastrukturen erheben müssen, um wirtschaftlich über die Runden zu kommen, bleiben die Wettbewerbsnachteile zur Straße bestehen. Schließlich wird die Lkw-Maut in Deutschland lediglich auf Autobahnen und Bundesstraßen erhoben und damit bei Weitem nicht im gesamten Straßennetz.

Die bestehenden Finanzierungsinstrumente für regionale Infrastrukturen setzen bei Infrastrukturbetreibern und EVU einen Anreiz, sich mehr und mehr aus der Fläche zurückzuziehen und sich auf zentral gelegene Zugangsstellen in aufkommensstarken Gebieten zu konzentrieren. So wundert es nicht, dass in der Vergangenheit insbesondere regionale Infrastrukturen



zurückgebaut wurden oder in ihrer Existenz gefährdet sind.

Fehlende Finanzierungsmittel verhindern allzu oft Kapazitätsausbau und Modernisierungen, z. B. durch leistungsfördernde und kostensparende Technik. Veraltete und fehlende Anlagen am Anfang oder Ende der Transportketten machen den gesamten Schienentransport aber häufig kompliziert, unattraktiv und unrentabel. Davon sind auch Häfen, Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks betroffen, die ebenfalls auf eine leistungsfähige Infrastruktur zwischen ihnen und dem überregionalen Streckennetz angewiesen sind. Derzeit mangelt es auf der ersten bzw. der letzten Meile eindeutig an leistungsfähiger Infrastruktur.

Der Schienengüterverkehr benötigt daher auch bei diesen Infrastrukturen eine Neuausrichtung – und zwar über Konjunkturzyklen hinaus. Dies betrifft sowohl die Anzahl als auch die Ausstattung dieser Infrastrukturen, wie z. B. längere Gleise und technische Modernisierung. Zusätzlich müssen auch Weichen und Nebengleise zum Rangieren oder Abstellen von Fahrzeugen in ausreichendem Maße vorgehalten werden. Benötigt werden vor allem Bahnhöfe in der Nähe der Zugangsstellen, Zuführungsgleise, regionale Zulaufstrecken und Zugbildungsanlagen.

Um den Rückbau vorgelagerter Infrastrukturen aufzuhalten und Investitionen auch bei diesen Infrastrukturen zu stimulieren, müssen die finanziellen Rahmenbedingungen dringend verbessert werden. Wenn bspw. ein Gleisanschließer

seine Verkehre steigern kann und dafür eine Kapazitätserweiterung auch bei einer vorgelagerten Infrastruktur notwendig ist, sollten entsprechende Maßnahmen auch förderfähig sein. Gleiches gilt für Kleinmaßnahmen, die sowohl an der Zugangsstelle als auch bei der vorgelagerten Infrastruktur kapazitätssteigernd wirken.

Welche Rolle der Staat bei der Finanzierung regionaler Infrastrukturen einnehmen soll, ist sicher Gegenstand weiterer Diskussionen. Wenn die Bereitstellung der Infrastruktur volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch gewünscht, aber betriebswirtschaftlich nicht tragfähig ist, muss der Staat öffentliche Mittel für die Vorhaltung bereitstellen. Das langfristige Ziel sollte sein, dass sich auch regionale Infrastrukturen ganz oder teilweise aus den Verkehren finanzieren können. Dafür bedarf es aber eines entsprechenden Transportaufkommens, das mit den derzeitigen Finanzierungsinstrumenten für diese Infrastrukturen aber Illusion bleiben wird.

Ein geeignetes Instrument könnte eine (dauerhafte) staatliche Förderung zur Absenkung von Trassen- und Anlagenpreisen sein. Da viele Gleisanschlüsse an die Infrastruktur von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) anschließen, ist die bereits geförderte Absenkung der Trassenpreise auf bundeseigener Infrastruktur auf diese Infrastruktur auszuweiten, um hier gleiche Zugangsbedingungen zu schaffen.

Eine Senkung von Anlagenpreisen mit staatlichen Ausgleichszahlungen an den Infrastrukturbetreiber (DB Netz AG und NE) würde sich positiv

auf die Wirtschaftlichkeit von Einzelwagen-/Wagengruppenverkehren sowie anderen Transportsystemen über kundennahe Zugangsstellen und damit auch auf Gleisanschlussverkehre auswirken. Die Charta unterstützt daher ausdrücklich das Handlungsfeld 7 des Masterplans inkl. der dort aufgeführten Maßnahmen.

Weiterhin sollten die Elektrifizierung und die Reaktivierung von Zulaufstrecken vorangetrieben bzw. geprüft werden. Bei bestimmten Nebenstrecken sollte die Nutzbarkeit durch Ausweitung der Öffnungszeiten und Ausweichstellen sowie

durch Modernisierung der Leit- und Sicherheitstechnik verbessert werden.

Bei Um-/Neubauten oder Modernisierungen ist die Interoperabilität der vom Gleisanschließer und vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Stellwerkstechniken zu gewährleisten. Es sollte auch geprüft werden, ob Zugfahrten in „größeren“ Gleisanschlüssen verstärkt beginnen/enden können und ob die dafür notwendigen Investitionen, z. B. in die Sicherungstechnik, förderfähig sind (siehe Vorschlag zur Gleisanschlussförderrichtlinie auf Seite 17).

Vorschläge	Beteiligte
4.1 Kapazitäten und Ausstattungen vorgelagerter Infrastrukturen zur kundengerechten Bedienung von Zugangsstellen sichern und (wieder-)herstellen bzw. ausbauen; Gesamtkonzept zur Finanzierung vorgelagerter Infrastrukturen realisieren	Bund, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände
4.2 Finanzierung von Kleinmaßnahmen mit kapazitätssteigernder Wirkung sicherstellen	Bund, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände
4.3 Elektrifizierung auch von Zulaufstrecken und vorgelagerten Infrastrukturen vorantreiben (siehe Maßnahme 6.2 des Masterplans Schienengüterverkehr)	Bund, EBA, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände
4.4 Reaktivierung von Strecken; Ausweitung von Öffnungszeiten auf Nebenstrecken inkl. Modernisierung der Leit- und Sicherheitstechnik	Bund, EBA, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände
4.5 Trassen- und Anlagepreise auf der ersten/letzten Meile sowie in Knoten senken	Bund, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände
4.6 Interoperabilität der Stellwerkstechniken von Gleisanschließern und Infrastrukturbetreibern herstellen	Infrastrukturbetreiber, Bahnindustrie, EBA, Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht (LfB), Verbände

Sicherstellung der Bedienung von Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen

Die hohen Kosten für die Bedienung eines Gleisanschlusses belasten gerade Verkehre mit vergleichsweise geringem Aufkommen vor allem im Einzelwagen-/Wagengruppenverkehr. Sie bremsen aber auch die Realisierung anderer Transportsysteme, die auf kundennahen Zugangsstellen basieren.

Das traditionelle Einzelwagensystem steht seit Langem unter wirtschaftlichem Dauerdruck. In Deutschland wurde das Netzwerk zwar aufrechterhalten, aber über die Jahre immer weiter ausgedünnt. In zahlreichen Ländern Europas haben die (ehemaligen) Staatsbahnen ihr Einzelwagensystem sogar aufgegeben oder ihr Angebot drastisch zurückgefahren. Alternative Angebote anderer Unternehmen im Einzelwagen-/Wagengruppenverkehr sind zwar bereits im Markt verfügbar, allerdings nicht flächendeckend und im vergleichsweise geringeren Umfang. Sie beschränken sich meist auf Korridorlösungen und auf kleinere Netzwerke.

Die im Raum stehende Unsicherheit bedeutet für Gleisanschließer ein erhöhtes Risiko. In dieser Situation sind ein klares Bekenntnis zum

Einzelwagen-/Wagengruppenverkehr durch die politischen Entscheider sowie eine entsprechende Unterstützung notwendig.

Ein falscher Weg wäre es, den EVU eine Bedienungspflicht aufzuerlegen. Vielmehr sollten Wege gefunden werden, dass EVU die Bedienung von Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen auf eigenwirtschaftlicher Basis sicherstellen können. Wo dies nicht möglich ist, sollte staatlicherseits erwogen werden, durch zielgerichtete Maßnahmen die existierenden Kostendeckungslücken der EVU zu überbrücken und so höhere Auslastungen einzelner Gleisanschlüsse zu stimulieren, was deren Fortbestehen zunächst sichern würde und langfristig deren vollständig eigenwirtschaftlichen Betrieb ermöglichen könnte. Damit würde die Öffentliche Hand einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der nationalen verkehrs- und umweltpolitischen Ziele leisten. Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr wurde bereits eine Unterarbeitsgruppe Einzelwagenverkehr eingerichtet, mit dem Ziel, Handlungsempfehlungen zu formulieren, wie der Einzelwagenverkehr wirtschaftlich betrieben werden kann. Die Charta unterstützt diese Initiative.

Vorschlag

4.7 | Formulierung von Handlungsempfehlungen durch die Unterarbeitsgruppe Einzelwagenverkehr des Masterplans Schienengüterverkehr

Beteiligte

Mitglieder der Unterarbeitsgruppe Einzelwagenverkehr





Handlungsfeld 5: Gewerbeflächen an Schiene anbinden, Flächen sichern und trimodale/multimodale Knoten stärken

Gleisanschlüsse, Umschlagterminals, öffentliche Ladestellen, Häfen und Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks tragen erheblich zu einer nachhaltigen Entlastung des Straßennetzes von Ländern und Kommunen und zur Senkung von Unfallzahlen sowie lokalen Schadstoffemissionen des Verkehrs bei.

Anbindung von Gewerbeflächen an das Schienennetz

Die Charta unterstützt die Umsetzung der Maßnahme 5.1 des Masterplans Schienengüterverkehr. Diese empfiehlt die Prüfung einer verbindlichen Berücksichtigung von Schienenanbindungen im Planungs-/Umweltrecht bei der Genehmigung und dem Bau von aufkommensstarken Industrie- und Logistikstandorten. Zur erforderlichen Definition des Begriffs „aufkommensstarker Standort“ könnten ergänzend z. B. Standortindikatoren für die Ausweisung von Gewerbeflächen entwickelt und herangezogen werden. Auch sollte dabei das Volumen von land- und forstwirtschaftlichen Produkten im Umland berücksichtigt werden.

Die Charta empfiehlt darüber hinaus, eine notwendige Schienenanbindung schon bei der vorgelagerten Planung solcher Gebiete mitzubedenken.

Es ist festzustellen, dass der Schienengüterverkehr in der regionalen Verkehrsplanung häufig keine bedeutende Rolle spielt. „Der Nutzen, die wirtschaftlichen Vorteile und Potenziale von realen und optionalen Schienenanschlüssen sind kaum oder zu wenig im Bewusstsein der kommunalen Verwaltung und Politik sowie bei Investoren und Betrieben verankert“, schreibt z. B. der Deutsche Städtetag (DST) in seiner „Arbeitshilfe für Gleisanschlüsse in den Städten“ aus dem Jahr 2002.

Infolge der allgemeinen Entwicklung wird bei der Ausweisung von Gewerbeflächen und der

Ansiedlung neuer Unternehmen der Zugang zur Schiene immer weniger berücksichtigt. Die Kommunen könnten die Schiene allerdings nachhaltig fördern, wenn sie Gewerbeflächen mit realem oder optionalem Gleisanschluss nur für Unternehmen vorhalten, die ernsthaft am Schienentransport interessiert sind. Der Nutzungsvorrang bestimmter Flächen sollte in den Flächennutzungsplänen festgeschrieben werden. Die Planung der Gewerbeflächen sollte hierbei den Bahnanschluss berücksichtigen bzw. Flächen, Rädien, Einzelanschlüsse und öffentliche Ladeflächen. Hierbei sollte auch die Möglichkeit der Reaktivierung ehemaliger Zulaufstrecken in Betracht gezogen werden. Hierzu schreibt der DST weiter: „Für die Sicherung des Schienengüterverkehrs [...] ist von den Kommunen eine für Gleisanschlüsse bzw. Nutzung von vorhandenen Gleisanlagen sinnvolle Flächenausweisung für Gewerbe und Industrie zu betreiben und von den Kommunen Bereitschaft zur Übernahme von Kosten für den Erhalt von Infrastrukturen zu zeigen [sowie] eine sinnvolle Kostenteilung anzustreben zwischen Eisenbahnunternehmen, Gemeinden, Landkreisen und Land.“

Es gilt, den Verkehrsträger Schiene bei der Erschließung von Gewerbeflächen auch in der übergeordneten Gesamtplanung, also auch in den Flächennutzungsplänen der Kommunen, der Landes- und Regionalplanung in Umsetzung der Grundsätze der Raumordnung (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 Raumordnungsgesetz (ROG)), stärker zu berücksichtigen. Hierzu ist es von Vorteil, die Bereiche Siedlungsentwicklung und Raumordnung sowie Bahnerschließung in einem interdisziplinären entwicklungsplanerischen Ansatz zusammenzubringen. Eine interessante Option ist die Realisierung von interkommunalen Gewerbegebieten, die größere Transportaufkommen generieren und sogar als multimodale Knoten entwickelt werden könnten.

Vorschläge	Beteiligte
5.1 Umsetzung der Maßnahme 5.1 des Masterplans Schienengüterverkehr durch Schaffung einer Arbeitsgruppe fördern inkl. Definition „Aufkommensstarke Industrie- und Logistikstandorte“	Bund, Länder, Kommunen, Verbände
5.2 Unterstützung der Kommunen (insb. Planer und Wirtschaftsförderer) durch die Eisenbahnbranche, um deren Schienenkompetenz zu stärken	Eisenbahnen, Verbände, Kommunen

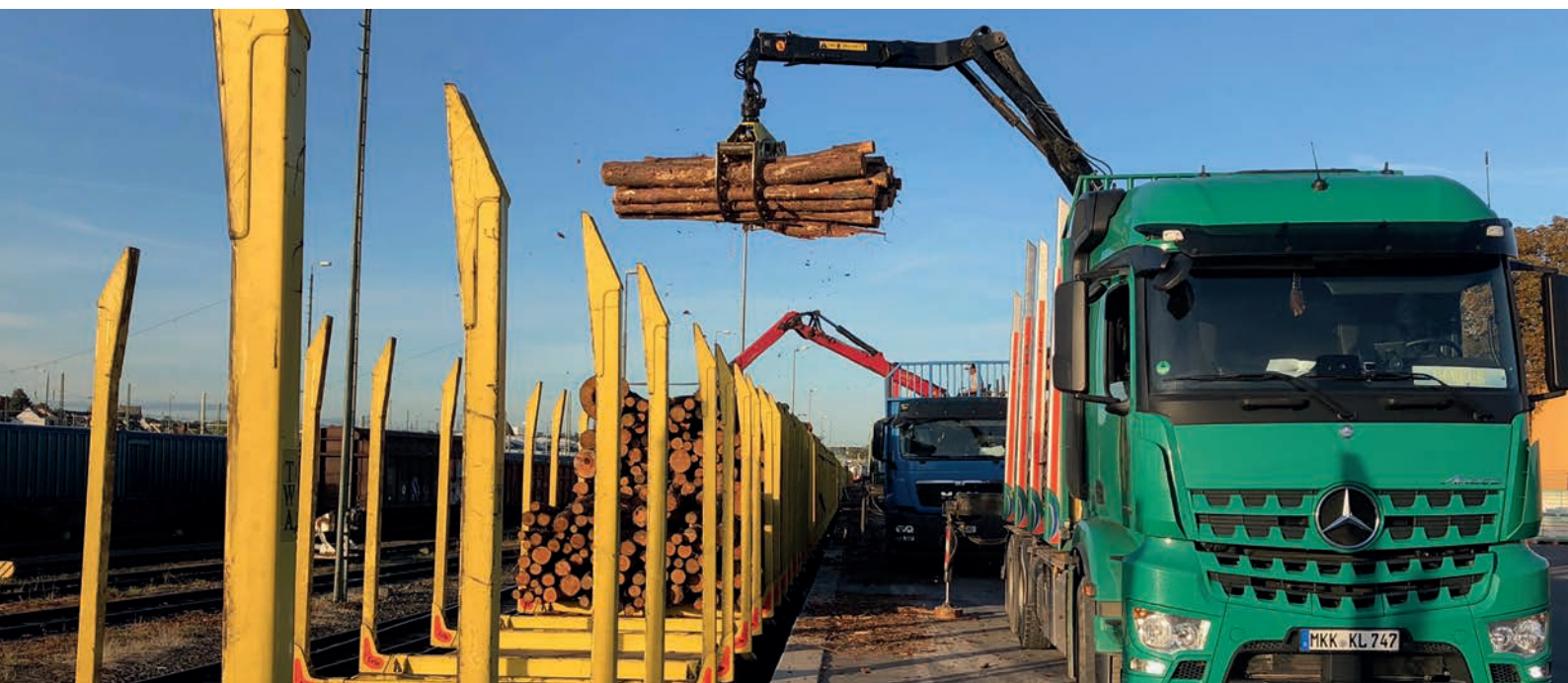
Sicherung von Flächen für die Schienenlogistik

Länder und Kommunen haben auch aus klimapolitischen Erwägungen ein großes Interesse an der Sicherung von Flächen, die für den Schienengüterverkehr (auch perspektivisch) notwendig und nutzbar sind. Diese gilt es in ausreichendem Maß zu erhalten und zu reservieren. Dies gilt auch für Gewerbeflächen in der Nähe von Bahnstrecken sowie für Gleisanschlüsse und Güterverteilanlagen, z. B. für die City-Logistik. Kommunen müssen dabei Abwägungsentscheidungen treffen. Grundstücke, die einmal entwidmet und einer anderen Nutzung, wie etwa dem Wohnungsbau, zur Verfügung gestellt wurden, stehen für eine Schienenerschließung dauerhaft nicht mehr zur Verfügung. Allerdings bedeutet die Flächenvorhaltung für Schienenverkehrszwecke auch einen Verzicht auf andere Planungsoptionen. Auch der knappe Wohnraum oder eine mangelnde Freiflächenversorgung stehen häufig im Konflikt mit der dauerhaften Vorhaltung freier Flächen in Gleisnähe.

Um den Zugang zur Schiene langfristig zu sichern, müssen neben Flächen auch nicht genutzte Gleisanschlüsse, Industriestammgleise und öffentliche Ladestellen unbedingt erhalten werden, um bei Bedarf erweitert oder reaktiviert werden zu können. Auf den Rückbau (zeitweise) nicht mehr genutzter Zugangsstellen und regionaler Infrastrukturen sollte weitgehend verzichtet werden. Damit z. B. Kommunen und regionale Institutionen mit hoheitlichen Aufgaben proaktiv reagieren können, benötigen diese rechtzeitig Informationen über eine beabsichtigte Stilllegung oder einen beabsichtigten Rückbau solcher Infrastrukturen durch die zuständigen Stellen.

Von den Eisenbahnen nicht mehr benötigte Bahnanlagen und Flächen eignen sich ebenfalls zur Flächensicherung für Ansiedlungen aufkommensstarker Industrie- und Gewerbestandorte. Eine Option ist auch eine Umwandlung in ein „kundennahes“ Terminal des KV mit vereinfachtem Ausbauzustand.

Vorschläge	Beteiligte
5.3 Gemeinsam mit den Kommunen sollte ein Austausch für eine sinnvolle Flächensicherung zugunsten des Schienengüterverkehrs stattfinden und bei Bedarf sollten Handreichungen/Best-Practice-Beispiele gesammelt werden.	Eisenbahnen, Kommunen, Verbände
5.4 Erstellung eines Konzeptes zur strategischen Flächensicherung derzeit nicht genutzter Infrastrukturen; Bestandssicherung als Zukunftsoption	Bund, Länder, Kommunen, Verbände, Eisenbahnen



Trimodale/multimodale Knoten stärken

Trimodale/multimodale Knoten spielen bereits heute eine zentrale Rolle bei der Ansiedlung von Unternehmen mit schienenaffinen Transportgütern. So sind in den See- und Binnenhäfen sowie in den Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks zahlreiche Gleisanschlüsse und weitere Zugangsstellen konzentriert. Diese werden durch die Betreiber der Knoten „bahntechnisch“ erschlossen. Trimodale/multimodale Knoten sind auch wichtige Scharniere zwischen den Gleisanschlüssen im Knoten und dem regionalen/überregionalen Schienennetz. Die Kommunen und Länder können im Rahmen ihrer Raum- und Verkehrsplanung sowie Wirtschaftsförderung diese

Knoten als prädestinierte Konzentrationspunkte für Gleisanschlüsse vorsehen und deren Weiterentwicklung aktiv unterstützen.

Von großer Bedeutung ist auch die Anbindung dieser Knoten an das überregionale Schienennetz durch leistungsfähige Infrastrukturschnittstellen und bedarfsgerechte Kapazitäten in vorgelagerten Infrastrukturen. Dieser Aspekt muss besondere Berücksichtigung bei der auf Seite 24 vorgeschlagenen Erstellung eines Gesamtkonzeptes zur Finanzierung regionaler Infrastrukturen finden.

Vorschlag	Beteiligte
5.5 Stärkung trimodaler/multimodaler Knoten in der regionalen Verkehrspolitik und Verbesserung der Anbindung an das überregionale Schienennetz (siehe Gesamtkonzept regionale Infrastruktur auf Seite 24)	Bund, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände

Sicherung und Ausbau öffentlicher Ladestellen

Die Nachfrage nach öffentlichen Ladestellen für den Eigenumschlag hat wieder zugenommen. Die Holz- und Bauwirtschaft sucht z. B. verstärkt Umschlagmöglichkeiten in direkter Nähe zu größeren zusammenhängenden Waldgebieten oder zur Baustelle. Diese Ladestellen werden meist von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, von Betreibern von Häfen, Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks und von den Kommunen vorgehalten.

Da es aber selten zu einer Dauernutzung einer öffentlichen Ladestelle kommt, liegt das komplette wirtschaftliche Risiko derzeit beim Betreiber. Eventuell sind aber gerade auch die Kommunen/Länder daran interessiert, dass solche Ladestellen in ihrer Region bzw. in ihrem Bundesland betrieben werden.

Bislang mangelt es an Förderungen für Vorhaltung, Errichtung, Ausbau, Erneuerung und Reaktivierung von öffentlichen Ladestellen.

Vorschlag	Beteiligte
5.6 Erstellung eines Konzeptes zur Sicherung und zum Ausbau öffentlicher Ladestellen für den Eigenumschlag	Bund, Länder, Kommunen, Verbände, Eisenbahnen

Handlungsfeld 6: Industrie, Handel und Logistik von den Vorteilen eines eigenen Gleisanschlusses überzeugen

Interesse am eigenen Gleisanschluss steigern

Nicht wenige Unternehmen halten einen eigenen Gleisanschluss für verzichtbar, obwohl sie Güter umschlagen, die auf der Schiene transportiert werden könnten. Um das Interesse am eigenen Gleisanschluss zu steigern, sollten in einer

Imagekampagne die Vorteile deutlich und kundengerecht herausgestellt werden. Neben den Aspekten Umwelt-/Klimaschutz und Straßenentlastung sollten dabei auch die konkreten Vorteile in der Supply-Chain benannt werden.

Vorschlag	Beteiligte
6.1 Imagekampagne zur Hervorhebung der Vorteile eines eigenen Gleisanschlusses durchführen	Verbände, Eisenbahnen mit Unterstützung von Bund, Ländern und Kommunen

Informationen/Beratung/Dienstleistungen für Gleisanschließer

Um Güter auf der Schiene transportieren zu lassen oder einen eigenen Gleisanschluss zu errichten, werden viele Informationen und Expertenwissen benötigt. In bestimmten Regionen existiert bereits ein öffentlich gefördertes, neutrales Beratungsangebot (Coaching/regionaler Kümmerer). Dieses umfasst die Unterstützung bei der Verkehrsverlagerung auf die Schiene, bei Bau, Erweiterung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen inkl. Unterstützung bei Förderanträgen und die Sicherung bestehender Gleisanschlüsse. Dieses Angebot sollte dauerhaft eingerichtet und auf weitere Regionen ausgedehnt werden.

zu reaktivieren bzw. zu erweitern. Auch sollte geprüft werden, ob in der Nähe ein anderer Umschlagpunkt existiert, der für den eigenen Umschlag nutzbar ist. Neben entsprechend gestalteten Anreizen könnten hier auch Informationsportale unterstützen, die die Suche nach geeigneten Infrastrukturen erleichtern würden.

Die Eisenbahnen sollten ihr Leistungsangebot für Gleisanschließer erweitern, z. B. Stellen des Anschlussbahnleiters, Erstellen von Bedienungsanweisungen/Verträgen, Übernahme der laufenden Instandhaltung, Begleitung baulicher Maßnahmen, Durchführung werksinterner Rangierleistungen, Übernahme des Notfall- und Unfallmanagements oder Durchführung von Verladungen inkl. Ladungssicherung und Verwiegung.

Vor dem Bau eines Gleisanschlusses kann es sinnvoll sein, bereits vorhandene Infrastrukturen

Vorschläge	Beteiligte
6.2 Transparenz erhöhen und (staatlich) gefördertes Beratungsangebot rund um den Gleisanschluss ausbauen (Coaching, regionaler Kümmerer)	Länder, Kommunen, Verbände, Eisenbahnen
6.3 Dienstleistungen für Gleisanschließer erweitern	Eisenbahnen

Personalmangel bei Gleisanschlüssen (Anschlussbahnen) beheben

Auch Betreiber von Gleisanschlüssen haben zunehmend Probleme bei der Rekrutierung und

Aus- sowie Weiterbildung von Eisenbahnpersonal. Die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr sollten daher auch bei Gleisanschlüssen (Anschlussbahnen) Anwendung finden.

Vorschlag	Beteiligte
6.4 Zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld 10 des Masterplans Schienengüterverkehr	Siehe Masterplan Schienengüterverkehr



Handlungsfeld 7: Multimodalität fördern

Erfreulicherweise investieren zahlreiche Speditionen, Eisenbahnen und Betreiber von Häfen sowie von Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks trotz zusätzlicher Umschlagkosten und Auslastungsrisiken in eigene Umschlaganlagen für den KV und den Wagenladungsverkehr. Diese Aktivitäten sollen durch die Umsetzung der Maßnahmen des Handlungsfeldes 5 des Masterplans Schienengüterverkehr nachhaltig unterstützt werden.

Weiterentwicklung der bestehenden Förderrichtlinien

Für private Betreiber von multimodalen Umschlaganlagen für den Wagenladungsverkehr steht die Gleisanschlussförderrichtlinie zur Verfügung. Für deren Weiterentwicklung hat die Charta bereits konkrete Vorschläge unterbreitet. Bei multimodalen Umschlaganlagen wirken insbesondere die strengen Mengenverpflichtungen abschreckend auf die Betreiber. Die Auslastung ihrer Anlagen können sie nämlich nicht allein steuern, weil sie von entsprechenden Verträgen mit ihren Auftraggebern abhängig sind.

Es sollte auch darüber nachgedacht werden, Umschlaganlagen, die von Unternehmen im öffentlichen Eigentum vorgehalten werden, ebenfalls zu fördern. Neben dem Bund könnten sich hier auch verstärkt die Länder und Kommunen engagieren. Eine solche Förderung könnte auch den Bau bzw. die Reaktivierung von öffentlichen Ladestellen für den Eigenumschlag und trimodale Einrichtungen, z. B. in den Häfen, beinhalten.

Erschwert werden multimodale Konzepte auch durch Einschränkungen in bestehenden Förderrichtlinien. Die aktuelle Förderrichtlinie für den KV unterbindet z. B. den Umschlag großer und schwerer Stückgüter in Terminals des KV.

Vorschläge	Beteiligte
7.1 Weiterentwicklung der Gleisanschlussförderrichtlinie aus dem Blickwinkel privater und öffentlicher Betreiber multimodaler Umschlaganlagen	Bund, Verbände
7.2 Erstellung eines Konzeptes zur Förderung von Umschlaganlagen und öffentlichen Ladestellen für den Eigenumschlag, die von Unternehmen im öffentlichen Eigentum betrieben werden	Bund, Länder, Kommunen, Verbände, Eisenbahnen
7.3 Erweiterung der Förderrichtlinie für den Kombinierten Verkehr auch auf den Umschlag von Wagenladungsverkehren , z. B. Beispiel für schwere Stückgüter oder in zeitlichen Randlagen	Bund, Verbände

Gleichstellung und Anpassung der Rahmenbedingungen der Vor-/Nachläufe

Maßnahme 5.4 des Masterplans Schienengüterverkehr sieht vor, eine Gleichstellung und Anpassung der Rahmenbedingungen der Vor-/Nachläufe zum KV und zum konventionellen Wagenladungsverkehr im Rahmen von multimodalen Transportketten zu prüfen. Es sollte geprüft werden, ob diese derzeit auf den KV beschränkten

Rahmenbedingungen im Interesse von Gleisanschlüssen und trimodalen/multimodalen Zugangsstellen auf weitere Vor- und Nachläufe des Bahntransports ausgedehnt werden können, also auch auf den Vor-/Nachlauf zu Umschlaganlagen des multimodalen Wagenladungsverkehrs. Dabei muss allerdings gewährleistet werden, dass ein Missbrauch dieser Privilegien ausgeschlossen bleibt.

Vorschlag	Beteiligte
7.4 Zeitnahe Umsetzung der Maßnahme 5.4 des Masterplans Schienengüterverkehr	Siehe Masterplan Schienengüterverkehr

Multimodale/modulare Fahrzeuge/Behältersysteme entwickeln und einsetzen

Die bereits im Markt befindlichen Systeme dienen nicht nur dem KV, sondern sind insbesondere für Massengutverkehre über Gleisanschlüsse, öffentliche Ladestellen, Häfen, Industrie-, Gewerbe-

und Logistikparks und multimodale Umschlaganlagen interessant. Diese innovativen Lösungen sind daher in den bestehenden und künftigen Förderprogrammen unbedingt als förderfähig zu berücksichtigen.

Vorschlag	Beteiligte
7.5 Zeitnahe Umsetzung der Maßnahme 4.4. des Masterplans Schienengüterverkehr in Bezug auf Entwicklung und Einsatz multimodaler, modularer Aufbauten	Siehe Masterplan Schienengüterverkehr





Handlungsfeld 8: Neue Transportkonzepte über Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen realisieren

Gemischte Systeme aus Kombinierten Verkehr und Wagenladungsverkehr

Dort, wo es sinnvoll ist, sollte die historisch gewachsene Trennung zwischen Wagenladungsverkehr und KV aufgebrochen werden. Dadurch könnten

im Einzelfall Gleisanschlüsse/regionale Infrastrukturen und Züge/Rangiereinheiten besser ausgelastet sowie Synergien im Bahnbetrieb geschaffen werden. Die heutige Fördersystematik setzt einem operativen Mischbetrieb allerdings häufig Grenzen.

Vorschlag	Beteiligte
8.1 Öffnung bestehender Förderrichtlinien auch für gemischte Systeme	Bund, Länder, Verbände

Kombinierter Verkehr in/aus Gleisanschlüssen

Der Umschlag intermodaler Ladeeinheiten in Gleisanschlüssen von Industrie, Handel und Logistik sowie weiteren Zugangsstellen bietet großes Potenzial, um die Auslastung der Gleisanschlüsse und der regionalen Infrastrukturen dauerhaft zu verbessern. Dabei geht es nicht um

eine Konkurrenzierung des klassischen KV (Seehafenhinterlandverkehre, kontinentale Kombiverkehre etc.), sondern um Logistikkösungen, die eine große Nähe zum Kunden oder Flächen für Zwischenlagerungen (z. B. Nasslager für Holz) benötigen.

Vorschlag	Beteiligte
8.2 Berücksichtigung dezentraler Terminals und Umschlaganlagen in Gleisanschlüssen in den bestehenden Förderrichtlinien	Bund, Länder, Kommunen, Verbände

Ausbau von Kooperationen

Um das Potenzial des Güterverkehrs auf der Schiene größtmöglich auszunutzen, ist neben einer leistungsfähigen Infrastruktur die Entwicklung zukunftsfähiger Transportkonzepte notwendig. Der Trend zu kleinteiligeren Transporten macht Ladungsbündelung zur Voraussetzung für die Behauptung im Markt. Kooperationen regionaler Anbieter und eine bessere Vernetzung von Speditionen und Eisenbahnen versprechen große Impulse für den Bahntransport, insbesondere für den Einzelwagen-/Wagengruppenverkehr und andere Transportsysteme, die über kundennahe Zugangsstellen organisiert werden. Die Entwicklung solcher neuen Konzepte mit Fokus

auf Gleisanschlüsse, kundennahe Zugangsstellen, Häfen und Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks sollte dabei unter Einbeziehung aller relevanten Akteure erfolgen.

Zur Unterstützung von Kooperationen und zur Identifizierung von Bündelungspotenzialen bedarf es auch digitaler Informationssysteme für alle Akteure. Digitale Systeme könnten die Disponenten bei Einkauf und Verkauf freier Kapazitäten unterstützen. Sie könnten es auch Kunden erleichtern, (möglichst) in Echtzeit Transportangebote zu finden oder Transportbedarfe/Ausschreibungen zu platzieren.

Vorschläge	Beteiligte
8.3 Um es Logistikdienstleistern und Eisenbahnen zu erleichtern, sich für Kooperationen/Ladungsbündelungen zusammenzufinden, um gemeinsam Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern zu können, sollten regelmäßig auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene Informationsveranstaltungen stattfinden.	Verbände, Kommunen, Länder, Bund, Marktteilnehmer
8.4 (Weiter-)Entwicklung und Markteinführung digitaler Informationssysteme für Disponenten und Kunden der Eisenbahnen	Verbände, Marktteilnehmer, Bund

Handlungsfeld 9: Innovationen auf erster/ letzter Meile voranbringen

Auch bei Betrieb und Bedienung von Gleisanschlüssen, Häfen, Industrie-, Gewerbe- und Logistikparks, öffentlichen Ladestellen und vorgelagerten Infrastrukturen gibt es viel Potenzial für Innovationen. Bei der Unterstützung solcher Vorhaben sollte allerdings neben einer Herstellerförderung auch die Betriebskostenförderung Berücksichtigung finden.

Digitalisierung und Automatisierung der ersten/letzten Meile

Auf der ersten bzw. der letzten Meile sind die derzeit eingesetzten Techniken und die praktizierten Betriebsverfahren wesentliche

Kostentreiber. Die Digitalisierung der gleisanschlussbezogenen Prozesse und die Einführung der Telematik könnten helfen, deren Produktivität und Zuverlässigkeit zu steigern. Darauf aufbauend kann die Automatisierung von Rangiervorgängen und „Last-Mile-Verkehren“ vorangetrieben werden. Hierzu ist die weitere Entwicklung von automatischem Rangiergerät notwendig. Potenzial besteht auch bei der Automatisierung der Be- und Entladeprozesse. Um (teil-)autonome Prozesse allerdings auch praktisch anwenden zu können, müssen die gesetzlichen Bestimmungen entsprechend angepasst werden.

Vorschlag	Beteiligte
9.1 Konsequente Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr	Siehe Masterplan Schienengüterverkehr

Einsatz energiesparender und emissionsarmer Lokomotiven

Heute übernehmen fast ausschließlich dieseltreibene Rangierlokomotiven die erste und letzte Meile. Die Zukunft liegt im Einsatz von Lokomotiven mit alternativen Antrieben bzw. Hybridlokomotiven und in der weiteren Elektrifizierung, auch der ersten/letzten Meile. Damit könnten Verkehre zwischen zwei Gleisanschlüssen unschlagbar umweltfreundlich bis hin zur CO₂-freien Transportkette gestaltet werden.

In der Übergangsphase besteht ein hohes Potenzial bei den bestehenden Rangierlokomotiven, die mit modernen Dieselmotoren und Steuerungstechnik nachgerüstet werden können. Des Weiteren können modulare Lösungen den Austausch der Antriebstechnik in Zukunft ermöglichen.

Vorschlag	Beteiligte
9.2 Konsequente Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr	Siehe Masterplan Schienengüterverkehr

Aufruf zur Umsetzung der Charta

Das Interesse von Verladern und Logistikdienstleistern am Schienengüterverkehr und auch am eigenen bzw. kundennahen Gleis steigt wieder. Dies spricht für die Zukunftsfähigkeit von Zugangsstellen in der Region. Um diese für Verkehrsverlagerungen zu stärken, müssen aber insbesondere die negativen Entwicklungen rund um Gleisanschlüsse und vorgelagerte Infrastrukturen gestoppt und umgekehrt werden.

Nur durch das Engagement aller angesprochenen Akteure und durch die konsequente Umsetzung der hier vorliegenden Vorschläge kann das gemeinsame Ziel der Charta erreicht werden, die gewünschte Verkehrsverlagerung auf

die Schiene durch ausreichend Gleisanschlüsse, kundennahe Zugangsstellen, Umschlagterminals, trimodale/multimodale Knoten und vorgelagerte Infrastrukturen für leistungsfähige und wirtschaftlich darstellbare Transportkonzepte auch im Wagenladungsverkehr zu realisieren.

Die Unterzeichner und Unterstützer der Charta erklären sich bereit, das Ziel und die Vorschläge der Charta voranzutreiben und ihren Beitrag zur Umsetzung zu leisten. Sie appellieren an Politik und staatliche Stellen auf Ebene des Bundes, der Länder und der Kommunen, dies ebenfalls zu tun und die Vorschläge gemeinsam mit der verladenden Wirtschaft und der Logistik umzusetzen.



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: März 2022

Bildquellen

Titel	KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH
Seite 6	tetsuomorita istockphoto.com
Seite 9	BSH Hausgeräte GmbH
Seite 11	Michael Neuhaus für DB Schenker Rail AG
Seite 12/13	Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH
Seite 15	Kraftverkehr Emsland GmbH
Seite 16	Ralf Lehmann für InfraLeuna GmbH
Seite 19	onlyyouqj stock.adobe.com
Seite 23	Michael Neuhaus für DB Schenker Rail AG
Seite 25	Joachim Kochsiek
Seite 26	GuerraGPhoto stock.adobe.com
Seite 28	Rail&Sea Logistics GmbH
Seite 31	Calado stock.adobe.com
Seite 33	Hafen Stuttgart GmbH
Seite 35	Innofreight Solutions GmbH
Seite 37	KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH

WERDEN SIE UNTERSTÜTZER DER CHARTA!
NÄHERE INFORMATIONEN UNTER WWW.GLEISANSCHLUSS-CHARTA.DE