Stand: 05.11.2025

VCI-Position zur

Stärkung des Kombinierten Verkehrs

Im Kombinierten Verkehr (KV) werden Ladeinheiten wie Container, Wechselbrücken oder Sattelauflieger zwischen verschiedenen Verkehrsträgern umgeschlagen. Damit vereint der KV die Vorteile von Eisenbahn bzw. Binnenschiff im Hauptlauf (Transportsicherheit, Umweltfreundlichkeit, Entlastung der Straße,) mit der Flexibilität der Straße im Vor- und Nachlauf. Entsprechend positiv hat sich der KV entwickelt:

Die Beförderungsmenge im Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland stieg in der Zeit von 2005 bis 2015 um knapp 60 % von 70,3 Mio. Tonnen im Jahr 2005 bis 111,1 Mio. Tonnen[1] im Jahr 2015. Seit 2015 hat sich dieses Wachstum abgeschwächt. 2023 – aktuellere Daten liegen noch nicht vor – verzeichnete der KV in Deutschland sogar einen deutlichen Rückgang von 8,2 % in der Verkehrsmenge gegenüber dem Vorjahr. Als Gründe gibt die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) den Nachfragrückgang nach Transportleistung, Baumaßnahmen und die Sperrung des Gotthardbasistunnels an[2].

2024 und 2025 hat sich das Baugeschehen im deutschen Schienennetz weiter intensiviert. Neben den Beeinträchtigungen in der Angebots- und Leistungsqualität des Kombinierten Verkehrs wirken sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen durch den starken Anstieg der Trassenpreise sowie baubedingte Mehrkosten zulasten der verladenden Wirtschaft und damit zum Nachteil für den Kombinierten Verkehr aus.

Aus Sicht der chemisch-pharmazeutischen Industrie besteht daher dringender Handlungsbedarf, die aktuelle Negativentwicklung umzukehren und den KV zurück auf die Erfolgsspur zu führen, damit wir das große Potenzial des KV nutzen können.

Bedeutung des KV für die Chemie heute…

- Hohe Bedeutung für die chemisch-pharmazeutische Industrie haben sowohl der maritime Kombinierte Verkehr bei der Anbindung der Produktionsstandorte an die Seehäfen als auch der europäischen Kontinentalverkehr: Insbesondere im alpenquerenden Güterverkehr ist der kombinierte Schienengüterverkehr unverzichtbar.
- Der unbegleitete Kombinierte Verkehr bietet der chemischen Industrie den Vorteil, das Risiko des Fahrermangels gerade auf den langen Distanzen zu reduzieren, indem nur Ladeeinheiten transportiert und umgeschlagen werden.
- Das besonders hohe Aufkommen von Flüssig- und Schüttgütern in Tank- und Silobehältern aber auch an verpackten Waren in Boxcontainern, kranbaren Trailern und Wechselbrücken bilden optimale Ladeeinheiten und damit ideale Potentiale für den Kombinierten Verkehr.

[1] SGKV: Zahlen und Fakten 2019
[2] SGKV: Zahlen und Fakten 2024

...und in Zukunft

Der KV bietet durch seine Flexibilität den größten Hebel für Modal Shift (Verlagerung auf Schiene bzw. Wasserstraße im Hauptlauf). Damit ist der KV eine wichtige Antwort auf die Herausforderungen der Zukunft:

- Prognostizierte Zunahme des Güterverkehrs um 31 % bis 2040[3]
- Emissionsreduzierung im Güterverkehr
- Fahrermangel

Zugleich stellt er aber auch hohe Anforderungen an Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Kosten. Der Benchmark ist hier der reine Straßenverkehr.

Um den KV weiterhin bzw. in Zukunft stärker nutzen zu können, bedarf es aus Sicht der chemisch-pharmazeutischen Industrie insbesondere folgender

Maßnahmen zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs

Zuverlässig verfügbare Infrastruktur

Schienennetz
Ziel: Zuverlässigkeit steigern und Kapazitäten erhöhen trotz hoher Bautätigkeit.

Maßnahmen:

- Effizienteres Baustellenmanagement und Koordination der Kapazitäten bei Einschränkungen durch Baustellen – dies gilt für die Generalsanierung ebenso wie für andere Baumaßnahmen für Ausbau und Instandhaltung.
- Einrichtung leistungsfähiger Umleitungsstrecken für den Güterverkehr und Priorisierung des Güterverkehrs bei der Vergabe von Trassen
- Frühzeitige Information und Einbindung aller relevanten Akteure, inkl. KV-Operateure und Verlader
- Bessere Abstimmung und Koordination innerhalb von und zwischen den Infrastrukturbetreibern: DB InfraGO, Straßenbaulastträger, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

Wasserstraßen
Ziel: Transportfähigkeit der Wasserstraßen sicherstellen.

Maßnahmen:

- Beschleunigte Umsetzung Abladeoptimierung Mittelrhein und Abladeverbesserung Niederrhein zur Verbesserung der Schiffbarkeit bei Niedrigwasser
- Sanierung der Kanäle und Schleusen, insb. im Westdeutschen Kanalnetz
- Erhöhung der Durchfahrtshöhe unter den Brücken im Kanalnetz, um doppellagigen Containertransport zu ermöglichen.

[3] Veränderung der Transportleistung 2040 im Vergleich zum Basisjahr 2019, Güterverkehr gesamt, alle Verkehrsträger. Quelle: BMV: Verkehrsprognose 2040, Band 6.1 E Verkehrsentwicklungsprognose – Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ (Ergebnisse), S. 198

Wettbewerbsfähige Preise/Kosten

Problemstellung: Die stark steigenden Trassenpreise für die Nutzung des Schienennetzes benachteiligen den Verkehrsträger Eisenbahn, gefährden die Wettbewerbsfähigkeit des KV und führen zu Unsicherheit bei Investitionen.

Ziel: Der KV muss weiterhin bezahlbar bleiben. Der Benchmark Straße spielt für den KV eine große Rolle, da Transporte auch im reinen Straßenverkehr abgewickelt werden können. Dazu bedarf es einer dauerhaften Kostenentlastung für die Nutzung des Schienennetzes durch Reduzierung der Trassenpreise.

Maßnahmen:

- Eine grundlegende **Reform des Trassenpreissystems**, die nicht nur den weiteren Anstieg der Trassenpreise stoppt, sondern diese signifikant reduziert und eine Nutzung der Schieneninfrastruktur zu Grenzkosten ermöglicht. Zudem muss die aktuelle Benachteiligung des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Schienenpersonennahverkehr beendet werden.
- Bis zur grundlegenden Reform mit Reduzierung der Trassenpreise ist die **Trassenpreisförderung** weiterzuführen und nach Bedarf zu erhöhen.
- Fortführung des Programms zur **Förderung von Investitionen in Umschlagsanalgen des Kombinierten Verkehrs**, aktuell bis 31.12.2026 befristet.

Bessere und mehr Angebote

Ein zuverlässiges und leistungsstarkes Angebot des Kombinierten Verkehrs benötigt eine hohe Terminaldichte für wirtschaftlich kurze Straßenvor- und Nachläufe mit hoher Netzabdeckung der Zieldestinationen. Planbarere Zugfrequenz in einer Taktung zur Erzielung wettbewerbsfähiger Laufzeiten sind unabdingbar.

Infrastrukturmaßnahmen:

- Hubs schaffen, um neue Verlagerungspotenziale zu erschließen durch Umschlag von Bahn auf Bahn bzw. Bahn auf Binnen-/Seeschiff.
- Terminalkapazitäten für den Transport von Gefahrgut erhöhen durch mehr Zwischenabstellflächen und/oder bessere Verkehrsanbindung
- Angebote für Fahrpersonal in Terminalbereichen ausbauen (Parkplätze und Serviceeinrichtungen)

Prozessmaßnahmen

- Anreize für die Nutzung des KV durch flexible End-to-End-Lösungen schaffen

Strategische Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen

- Generelle Kranbarkeit von Sattelaufliegen durch Nutzfahrzeughersteller einführen

Stärkere Resilienz und höhere Qualität

Zunehmende systembedingte Störungen bei Weichen, Oberleitungen, Signalen aber auch mehr Unwetter wie Überschwemmungen, Blitzeinschläge bzw. vermehrte Böschungsbrände und Stürme verlangen bei Störungen im Schienennetz zeitnah geeignete elektrifizierte Alternativstrecken und Notfallprozesse.

Infrastrukturmaßnahmen

- Ausbau alternativer Streckenführungen und Umschlagterminals.
- Investitionen in redundante Systeme und Notfallkapazitäten.

- Stärkung der internationalen Netzwerke zur Flexibilisierung, EU-weite Koordination und Harmonisierung grenzüberschreitender KV-Strecken/Korridore.

Betriebliche/Prozessmaßnahmen:

- Echtzeit-Tracking und -Steuerung von Transportketten
- Plattformen zur schnellen und transparenten Kommunikation zwischen Partnern/Beteiligten
- Automatisierte Alternativplanung und back-up Prozesse bei Störungen durch Entwicklung von Notfallfahrplänen und Umleitungsstrategien im Rahmen eines integrierten Korridormanagements.

Strategische Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen und Organisationsstrukturen

- Entwicklung und Integration von Resilienzstrategien z. B. auch in Ablauf und Notfallprozesse der Beteiligten.
- Schulungskonzepte für Mitarbeitende im Krisenmanagement
- Aufbau strategischer Partnerschaften zwischen beteiligten Organisationen und Unternehmen zur gemeinsamen Krisenvorsorge.

Fazit

Der Kombinierte Verkehr ist der zentrale Hebel, um die dringend notwendige Verkehrsverlagerung zu erreichen, Emissionen nachhaltig zu senken und den Fahrermangel bei wachsenden Transportmengen abzufedern. Voraussetzung dafür ist insbesondere eine leistungsfähige, bezahlbare und resiliente Infrastruktur.

Zahlreiche und vielfältige Maßnahmen der beteiligten Partner erfordern eine hohe Kooperations- und Investitionsbereitschaft, um komplexe Prozesse und deren Wechselwirkungen zu optimieren und reformieren.

Dabei kommt der Digitalisierung eine herausragende Rolle zu. Der digitale Wandel bietet viele Möglichkeiten – vom papierlosen Transportdokument bis zu der Nutzung digitaler Daten in der gesamten logistischen Transportkette – die es zu nutzen gilt.

Ansprechpartner:

Tilman Benzing
Senior Manager Abteilung Umweltschutz, Anlagensicherheit, Verkehr
Bereich Wissenschaft, Technik und Umwelt
T +49 69 2556- 1414 | **E** tbenzing@vci.de

Verband der Chemischen Industrie e.V. – VCI
Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt

www.vci.de | Datenschutzhinweis | Compliance-Leitfaden | Transparenz

- Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40
- Der VCI ist unter der Registernummer R000476 im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und gegenüber der Bundesregierung registriert.

Der VCI und seine Fachverbände vertreten die Interessen von rund 2.300 Unternehmen aus der chemisch-pharmazeutischen Industrie und chemienaher Wirtschaftszweige gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. 2024 setzten die Mitgliedsunternehmen des VCI rund 240 Milliarden Euro um und beschäftigten über 560.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.