



### VCI-Position zur

## Stärkung des Kombinierten Verkehrs

Mobilität im Güterverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige Industrie und wirtschaftliches Wachstum. Dazu ist ein starkes logistisches System erforderlich. In diesem spielt der Kombinierte Verkehr (KV) als Wachstumssegment zugunsten effizienter und umweltfreundlicher Transporte für die chemische Industrie eine wichtige Rolle. Es müssen jedoch Maßnahmen ergriffen werden, um die Attraktivität des KV zu steigern; nur dann kann sein Anteil noch weiter erhöht werden.

Im Jahr 2017 lag der Anteil des KV an der gesamten Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr (= 349 Mio. Tonnen) bei 25% (= 88 Mio. Tonnen), im Binnenschiffsverkehr (gesamt: 223 Mio. Tonnen) waren es 11% (= 22,7 Mio. Tonnen). Die Beförderungsmengen im KV in Deutschland stieg in der Zeit von 2005 bis 2016 um knapp 60 %: Während 2005 70,3 Mio. Tonnen im KV befördert wurden, waren es im Jahr 2017 111,5 Mio. Tonnen<sup>1</sup>.

Die Gründe für diese Steigerungen – und damit die Vorteile des KV – liegen auf der Hand: Die Vernetzung der Vorteile von Schiene bzw. Binnenschiff im Hauptlauf (Umweltfreundlichkeit, Entlastung der Straße, Transportsicherheit) und Straße im Vor- und Nachlauf (hohe Flexibilität, höhere Zuladung im KV [44 t]) werden – auch von der chemischen Industrie – zunehmend und gerne genutzt. Hohe Potentiale hat er für unsere Branche beim Transport von loser Ware (unverpackten Gütern) im Kontinentalverkehr sowie zur Seehafenhinterlandanbindung.

### Bedeutung des Kombinierten Verkehrs für die chemische Industrie

Die Struktur des KVs in der chemischen Industrie ist vorwiegend gekennzeichnet durch

- unbegleiteten KV, in dem nur Ladeeinheiten transportiert und umgeschlagen werden,
- ein besonders hohes Aufkommen von Flüssig- und Schüttgütern in Tank- und Silo - aber auch verpackter Ware in Box-Containern, kranbaren Trailern und Wechselbrücken,
- einen Volumenschwerpunkt auf der Nord-Süd Achse, von Standorten der chemischen Industrie in Deutschland und Benelux, in die Schweiz, nach Österreich und Italien,
- einen geographisch bedingten hohen Anteil des KV für Transporte in das Vereinigte Königreich, nach Irland und in skandinavische Länder.

---

<sup>1</sup> Quelle: Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr, Zahlen und Fakten 2018, Berichtsjahr 2017. - Eine Differenzierung nach Güterabteilungen liegt nicht vor; damit auch keine Datenbasis für den Anteil von beförderten chemischen Produkten.

Damit die Verlagerer der chemischen Industrie die Vorteile des KV weiterhin und künftig noch stärker nutzen können (z.B. auf zusätzlichen Relationen), stellen sie hohe Anforderungen an Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit. Diese muss in Zukunft noch deutlich verbessert werden. Dann kann der KV dazu beitragen, um

- der zu erwartenden deutlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens in den nächsten Jahren gerecht zu werden,
- die Voraussetzungen für eine politisch gewollte Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene<sup>2</sup> zu schaffen,
- bei der chemischen Industrie Investitionssicherheit zu gewährleisten (Anlagenbau mit speziellen Be- und Entladeeinrichtungen für Container sowie Schienenanlagen in den großen Chemiewerken) und
- durch die Erhöhung der Nutzung des Schienengüterverkehrs einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

### Maßnahmen zur Verbesserung des Kombinierten Verkehrs

Um die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des KVs zu steigern und einen guten Zugang zum KV-Netz sicherzustellen, sollten dabei vor allen Dingen folgende Aspekte berücksichtigt und entsprechende Maßnahmen ergriffen werden:

#### ■ Terminals

- Sicherstellung ausreichender geeigneter<sup>3</sup> KV-Terminalkapazitäten in den Ballungszentren wie auch Absatzmärkten der chemischen Industrie
- Einleitung einer systematischen Überprüfung und übergreifend abgestimmte Planung einer optimalen Netzwerkstruktur von KV-Terminals im Hinblick auf deren Verfügbarkeit und Leistungsangebot (wie. z.B. räumliche Dichte und Nähe zu Be- und Entladeorten, Terminalöffnungszeiten, Terminalkapazitäten, Eignung von Umschlagseinrichtungen, adäquaten Angeboten von Zugverbinden und deren Abfahrtfrequenzen)<sup>4</sup>.
- Sicherstellung einer definierten Infrastrukturplanung: Vermeidung eines unkoordinierten „Wildwuchses“ von oft nicht ausreichend produktiven und damit unwirtschaftlichen KV-Terminals

---

<sup>2</sup> Vgl. Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission (2011) [\[Link zum Weißbuch\]](#)

<sup>3</sup> Erfüllung der TEN-T Infrastrukturparameter insbesondere nach Artikel 12 und 39 der VERORDNUNG (EU) Nr. 1315/2013 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes [\[Link zur Verordnung\]](#)

<sup>4</sup> Siehe dazu auch Forderung der UIRR zur Definition des „suitable terminal“ gemäß „Amendment of the CT Directive 92/106 - the sector proposal to the trialogue negotiators“ vom 8.1.2019 [\[Link zur UIRR-Position\]](#)

- Sicherstellung ausreichender Abstellmöglichkeiten (mehr Abstellflächen) in den Terminals zur Vermeidung von Engpässen (geringere Wartezeiten)
  - Sicherstellung einer angemessenen Straßenanbindung (ausreichende Kapazität/optimale Verkehrsführung zur Vermeidung von Rückstaus)
  - Sicherstellung ausreichender Ein- und Ausfahrgleise und Kapazitäten in den Vorbahnhöfen und Vorhandensein von Rangier- und Abstellgleisen zur Optimierung der Schnittstelle zwischen Terminal und Netz
  - Bei nicht gegebener Terminalverfügbarkeit, Flexibilisierung der bisherigen Einschränkungen (z.B. sollte eine Überschreitung der 150-km-Reglung für den Vorlauf in begründeten Einzelfällen zulässig sein)
  - Mehr Standardisierung der Ladeeinheiten als Grundlage für automatisierte und innovative Umschlagstechniken
  - Verbesserung der Anbindung der Terminals (auf der ersten und letzten Meile) und damit Sicherstellung einer pünktlichen Übergabe und Übernahme der KV-Züge an und aus den Terminals
  - Ein weiterer Aspekt ist das Erfordernis einer potentiellen Verknüpfung von Umschlag (durch das KV-Terminal) mit Zwischenabstellmöglichkeiten für Pufferbestände (auch für Gefahrgüter). KV-Terminals dienen aktuell ausschließlich dem Umschlag. Wünschenswert wäre jedoch eine Leistungserweiterung, um KV-Transportketten mit terminalnahen Zwischenabstellmöglichkeiten (transportbedingter Zwischenaufenthalt) zu ergänzen (Mengenbündelung). Dieses wäre sicherlich ein weiterer Beitrag zur Steigerung des Volumenanteils des KVs am Gesamtgüterverkehrsaufkommen.
- Schieneninfrastruktur: Planung und Bau / Erhalt und Wartung**
- Ersatzneubauten sollten verfahrensrechtlich als Instandsetzung und nicht als Neubau behandelt werden (beschleunigtes Genehmigungsverfahren; Forderung an die Politik)
  - konsequenteres europäisches Korridormanagement entlang der Hauptkorridorstrecken, Verbindungsstrecken zwischen Korridoren, wie auch Ausweichstrecken im Falle von geplanten und ungeplanten Streckenunterbrechungen schaffen bzw. fortentwickeln
  - eine national, regional und europäisch abgestimmte Infrastrukturplanung (systematische konsequente Umsetzung des TEN-T Masterplanes für die Schienengüterverkehrskorridore sowie darüber hinaus gehende Bedarfe) durchführen und umsetzen
  - Optimierung der Finanzierungsanreize (insbesondere für Erhalt und Wartung)
  - Erhöhung der Transportkapazitäten für den Schienengüterverkehr insbesondere entlang stark frequentierter Hauptstrecken

- Errichtung zusätzlicher Schienenverkehrswege für Ausweich- und Entlastungsstrecken und Ausbau der Tunnelprofile für KV (P400)
- Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen des Güterverkehrs in Bezug auf Zuglänge (740 Meter), Zuggewicht (2.000 t mit einer Lok), Vermeidung von Doppeltraktionen und Schiebeloks sowie Überhol- und Parkspuren (notwendige Produktionsressourcen im Mischverkehr Personen/Güter), ECTS-Ausbau zur Verdichtung der Zugfolgen zur Erhöhung der Zugkapazitäten
- Verbesserung der nationalen und grenzüberschreitenden Koordination sowie frühzeitigen Information über die Einrichtung von Baustellen im Netz.
- **Kapazitätsmanagement: Trassenvergabe und Betrieb**
  - Bereitstellung ausreichender Kapazitäten für den Schienengüterverkehr; wo möglich: ausschließlich für SGV (Vermeidung von Konflikten mit dem Personenverkehr)
  - Bei der Zugtrassenvergabe darauf achten, dass diese europäisch abgestimmt und den operativen Bedarfen und Anforderungen der KV-Operateure und Eisenbahnverkehrsunternehmen gerecht wird
  - Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit der Infrastrukturmanager und Eisenbahnverkehrsunternehmen, vor allen Dingen auch bei Störfällen, Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen des Güterverkehrs in Bezug auf Personalressourcen und Störfallmanagement für die am Wochenende verkehrenden Güterzüge (Güterverkehr läuft sieben Tage die Woche und darf nicht gegenüber den aktuell am Wochenende veränderten Personenverkehrsfahrplänen benachteiligt werden)
- **Eisenbahnverkehrsunternehmen und Binnenschifffahrt**
  - Etablierung von Initiativen zur Gewinnung von Fachkräften (insbesondere Lok- und Schiffsführer), um der demografischen Entwicklung entgegenzuwirken
  - Senkung der systembedingten Kosten im Hauptlauf (wie z.B. Kosten der Infrastruktur) zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit intermodaler Transportketten
  - Etablierung und Umsetzung des Masterplans für die Binnenschifffahrt, in dem Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Binnenschifffahrt im KV definiert werden. Beispielhaft seien erwähnt:
    - die Schaffung weiterer (trimodaler) Anbindungen und deren Optimierung bezüglich Terminalkapazitäten und –betrieb, in den Seehäfen wie auch im Hinterland
    - Verbesserung des Zeitfenstermanagements und Erreichbarkeit der Terminals in den Seehäfen (bessere zeitliche Abstimmung der Binnenschifffahrtsfahrpläne mit den vorrangigen Liegezeiten der Seeschiffe
    - die Erhöhung von Transportkapazitäten für den Containertransport (z.B. Brückenerhöhung für zwei- und dreilagigen Containertransport)

- die beschleunigte Umsetzung dringend erforderlicher Schleusensanierungsbedarfe
- sowie die Abladeoptimierung im Bereich Mittel- und Niederrhein zur Reduzierung der Auswirkungen von Niedrigwasserperioden

### ■ **Verkehrsträgerintegration und Transportkettenbildung durch die Spediteure**

Darüber hinaus gilt es, die Bündelung von Teilladungen im Bereich der verpackten Ware zu verbessern (dies ist ein bislang nur begrenzt erschlossenes Potential: Ausschöpfung von Synergieeffekten zur Produktivitätssteigerung). Diese Bündelung ist aufgrund der strengen Taktung von Verkehren aktuell sehr schwierig. Um sie zu optimieren, sollte sich der KV an die Taktung dieser Verkehre anpassen (oder umgekehrt). Dies erfordert

- entweder ein ganzheitliches Zeitfenstermanagement durch den Systemspediteur (Integration des KV in den Hauptlauf des Systemspediteurs: Vorlauf – Hauptlauf – Nachlauf aufeinander abgestimmt)
- oder eine systemübergreifende Planung (Verknüpfung von Terminals mit Logistikzentren)
- sowie Konzepte zur Einbindung der mittelständischen Industrie in den regionalen Standorten.

### ■ **Digitalisierung**

Der Digitalisierung kommt gerade auf Grund der Vielzahl der am KV beteiligten Akteure und Schnittstellen eine besonders große Bedeutung zu. Unbedingt erforderlich sind daher für eine durchgängig digitale und transparente Transportkette

- ein papierloses Dokumentenmanagement (elektronisch),
- ein systemübergreifendes Tracking und Tracing (open-data-Konzept) mit Einbindung des Straßenvorlaufs zur Optimierung der Visibilität und des Terminalbetriebs und
- bedarfsgerechte, proaktive Verspätungsmeldungen mit der Angabe einer zuverlässigen voraussichtlichen Ankunftszeit (ETA<sup>5</sup>) sowohl im Terminal als auch an der Be- oder Entladestelle<sup>6</sup>.

### ■ **Qualitätsmanagement**

- In Abstimmung mit allen an der Leistungserbringung Beteiligten: Etablierung eines ganzheitlichen (und damit effektiveren) Qualitätsmanagementsystems

---

<sup>5</sup> Estimated Time of Arrival

<sup>6</sup> Siehe in diesem Zusammenhang auch Projekte „KV 4.0“ [\[Link zu KV 4.0\]](#) sowie „ELETA“ (Electronic ETA) Projekt [\[Link zu ELETA\]](#)

zwecks Messung und Management der Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit) des KV auf ausgewählten internationalen Schienengüterverkehrsstrecken („end-to-end“ = von KV-Terminal zu KV-Terminal, europäisch einheitlich definiert):

- Messung der Abfahrts- und Ankunfts-pünktlichkeit in Terminals sowie auf ausgewählten Wege- und Übergabepunkten
- Angabe der Bereitstellungszeiten der Ladeeinheiten in den Terminals zur effizienten Nachlaufsteuerung
- Messung des Verspätungsgrades auf der Zeitachse in einer sinnvollen Abstufung von 30 Minuten bis zu Verspätungen von mehr als 6 Stunden
- Erhebung von Verspätungsursachen und Verursacher)
- Etablierung von „Quality Circles“ zur gemeinsamen Festlegung von Verbesserungsmaßnahmen (Netzbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen, KV-Operateure, Terminalbetreiber, Logistikdienstleistern und Verladervertretern an einem Runden Tisch)
- Schaffung von Transparenz über die Entwicklung der Qualität (Pünktlichkeit)

#### ■ **Besondere Anforderungen der chemischen Industrie**

Die chemische Industrie benötigt ausreichende Möglichkeiten für den Umschlag und die Beförderung temperaturgeführter sowie gefährlicher Güter. An den Terminals wie auch auf den KV-Zügen fehlt es oft an Möglichkeiten für das Heizen und die Temperaturüberwachung von Thermogütern und erfordert die Einrichtung entsprechender Anschlussmöglichkeiten.

#### **Forderungen an die Verkehrspolitik, Bundesverkehrsministerium und Behörden des Eisenbahngüterverkehrs**

- Im Zuge der Etablierung des „Single European Railway Areas“ ist die europäische Zusammenarbeit weiter zu intensivieren. In diesem Zusammenhang sind folgende Aspekte von besonders großer Bedeutung:
  - die Optimierung und Stärkung der Rolle der europäischen Schienengüterverkehrskorridore, als Grundlage und Treiber für die Harmonisierung von Prozessen und Konzepten zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des grenzüberschreitenden Güterbahnverkehrs entlang der Korridorstrecken<sup>7</sup>,
  - die Unterstützung der European Union Agency for Railways (ERA) bei der Umsetzung ihres Auftrages der Harmonisierung nationaler Regelwerke und Vorschriften für den internationalen Eisenbahngüterverkehr; dazu gehören die europaweite Harmonisierung und Vereinfachung der Betriebsvorschriften (z.B. Betriebssprache) als Grundlage zur besseren Nutzung von Zugkapazitäten und personellen Ressourcen und

---

<sup>7</sup> Festlegung im Rahmen der bevorstehenden Überarbeitung der EU Verordnung 913/2010

- Harmonisierung der technischen Anforderungen an Equipment zur Erhöhung der Interoperabilität.
  - Förderrichtlinie KV (Ausbau der Förderung zugunsten des KV) z.B. de Minimis Förderung für den Einsatz standardisierter Ladeeinheiten. Nationale Übernahme europaweit einheitlicher Definitionen im Kombinierten Verkehr und harmonisierte Umsetzung der KV-Richtlinie 92/106/EWG (oder deren bevorstehenden Revision) und damit Sicherstellung der Durchgängigkeit grenzüberschreitender KV-Verkehre.
  - Fortsetzung und Intensivierung des europäischen Dialoges und weiteren Zusammenarbeit in Anlehnung an die 2016 Rotterdam Ministerial Declaration und Unterstützung bei der Umsetzung der aus dem 2016 Rotterdam Sector Statement "Boosting International Rail Freight" abgeleiteten Sektorprioritäten<sup>8</sup>.
- Bürokratieabbau/Beschleunigung von Genehmigungsverfahren
  - Vorschriften aus anderen Rechtsbereichen darauf überprüfen, ob sie für den KV kontraproduktiv sind.

## Fazit

Der weitere Auf- und Ausbau des KV erfordert eine konsequente Umsetzung der hier aufgezeigten Maßnahmen. Nur mit seiner Hilfe wird es möglich sein, die Herausforderungen, vor denen der Güterverkehr als Gesamtsystem steht, zu bewältigen.

Ansprechpartnerin:

Andrea Heid, Leiterin des Bereichs Umweltschutz, Anlagensicherheit, Verkehr  
Abteilung Wissenschaft, Technik und Umwelt  
Telefon: +49 (69) 2556-1444  
E-Mail: heid@vci.de

Internet: [www.vci.de](http://www.vci.de) · Twitter: <http://twitter.com/chemieverband> · Facebook: <http://facebook.com/chemieverbandVCI>

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

- Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40
- Der VCI ist in der „öffentlichen Liste über die Registrierung von Verbänden und deren Vertretern“ des Deutschen Bundestags registriert.

*Der VCI vertritt die wirtschaftspolitischen Interessen von rund 1.700 deutschen Chemieunternehmen und deutschen Tochterunternehmen ausländischer Konzerne gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. Der VCI steht für mehr als 90 Prozent der deutschen Chemie. Die Branche setzte 2018 über 204 Milliarden Euro um und beschäftigte rund 462.000 Mitarbeiter.*

---

<sup>8</sup> [Link zu Sector Statement](#)