



VCI-Position zur

Bedeutung des Schienengüterverkehrs für die chemische Industrie

Mobilität im Güterverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige Industrie und wirtschaftliches Wachstum. Dazu ist ein starkes logistisches System erforderlich. In diesem spielt die Bahn als umweltfreundliches und sicheres Transportmittel für die chemische Industrie eine wichtige Rolle: Im Jahr 2017 wurden allein in Deutschland 26,5 Millionen Tonnen chemische Erzeugnisse mit der Bahn transportiert. Damit verantwortet unsere Branche 7,6 Prozent der gesamten Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr (= 348,5 Mio. Tonnen).¹

Dieser hohe Anteil besteht, weil der Bahntransport für chemische Erzeugnisse häufig prädestiniert ist: Der Schienengüterverkehr ist besonders geeignet für größere Ladungseinheiten, insbesondere für Massengüter, die über längere Distanzen transportiert werden müssen. Daneben hat er, speziell für die sensiblen Produkte der chemischen Industrie, verkehrsträgerspezifische Vorteile.

Die Struktur der Bahntransporte in der chemischen Industrie ist vorwiegend gekennzeichnet durch

- Versand und Empfang in privaten Bahnkesselwagen,
- dem Transport unserer Produkte in geeigneten Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs Straße/Schiene,
- Einzelwagen- und Wagengruppentransporte im Direktverkehr zwischen Gleisanschlüssen ohne Umladungen im Versandgeschäft sowie zur Produktionsversorgung und
- Ganzzüge, primär für die Versorgung der Chemiestandorte mit aufkommensstarken Rohstoffen und Zwischenwerkverkehren der Verbundchemie.

Damit wir die Vorteile des Schienengüterverkehrs voll nutzen können, haben wir ein großes Interesse an seiner Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit. Diese muss für die Zukunft nicht nur sichergestellt, sondern auch verbessert werden, um

- der zu erwartenden deutlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens in den nächsten Jahren gerecht zu werden².

¹ [Beförderungsleistung chemische Erzeugnisse = 9.372 Millionen Tonnen-Kilometer von 116.632 Millionen Tonnen-Kilometern insgesamt im Jahr 2016] Quelle: Statistisches Bundesamt

² Vgl. z. B. Prograns-Studie im Auftrag des BMVBS „Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050“ [[Link Prograns](#)]

- die Voraussetzungen für eine politisch gewollte Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene³ zur schaffen,
- bei der chemischen Industrie Investitionssicherheit zu gewährleisten (Anlagenbau mit speziellen Be- und Entladeeinrichtungen für Kesselwagen und Tankcontainer, Schienenanlagen in den großen Chemiewerken) und
- durch die Nutzung des Schienengüterverkehrs einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten zu können.

Dazu sollte(n) beispielsweise

- die Transportkapazitäten erhöht und zusätzliche Schienenverkehrswege geschaffen werden für Ausweich- und Entlastungsstrecken (z.B. ÜberholungsKapazitäten entlang stark frequentierter Hauptstrecken);
- die Schieneninfrastrukturen Reserven vorhalten, um weiteres Wachstum aufnehmen zu können;
- die Zusammenarbeit von Infrastruktur und Eisenbahnverkehrsunternehmen, vor allen Dingen auch im europäischen Kontext, deutlich verbessert werden;
- Planungsverfahren beschleunigt werden, so dass Baumaßnahmen schneller umgesetzt werden können;
- das Informationsmanagement (z.B. hinsichtlich Baustellen) und die Zusammenarbeit der Bahnen (z.B. bei Störfällen) verbessert werden; das gilt vor allen Dingen für die internationale Zusammenarbeit;
- die Voraussetzungen für durchgängige 740 Meter lange Züge sowie weitere technische TEN-T Parameter zumindest auf den Transeuropäischen Netzen (TEN) schnellstmöglich geschaffen werden⁴;
- die durchschnittliche Geschwindigkeit der Güterzüge erhöht und Konflikte mit dem Personenverkehr durch Vorhalten ausreichender Kapazität vermieden werden (z.B. durch Etablierung von reinen Güterverkehrskorridoren auf strategisch wichtigen Strecken und stark belasteten Verkehrsknoten);

³ Vgl. Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission (2011) [[Link Weißbuch](#)] sowie Masterplan Schienengüterverkehr des BMVI (2017) [[Link Masterplan SGV](#)]

⁴ Wichtige Strecken des 740 m-Netzes sind zwischenzeitlich in den vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen worden; sie müssen jetzt zügig realisiert werden; [vgl. auch [Link zu Antwort der BReg auf Kleine Anfrage](#)]

- Automatisierung und Digitalisierung im Schienengüterverkehr noch stärker vorangetrieben werden (z.B. durch automatische Kupplungssysteme, Sensorik für Güterwagen und Ladung, Einführung erster Pilotstrecken für autonomes Fahren);
- proaktive Verspätungsmeldungen mit zuverlässigen neuen voraussichtlichen Ankunftszeiten an (Chemie-)Verlader übermittelt werden;
- gezielt Fachkräfte (insbesondere Lokführer) gewonnen werden, um der demografischen Entwicklung entgegenzuwirken;
- europaweit Anforderungen z.B. an Lokführer (Sprach- und Streckenkenntnis) harmonisiert und vereinfacht werden (z.B. durch Einführung einer gemeinsamen europäischen Betriebsprache und/oder technologiegestützten Lösung), um Kapazitäten besser nutzen zu können.

Darüber hinaus gilt es, die europaweite Schrumpfung des Einzelwagenverkehrs aufzuhalten: Der Einzelwagenverkehr, an dem unsere Branche einen hohen Aufkommensanteil hat, steht in direkter Konkurrenz zum Straßengüterverkehr, Einschränkungen führen zu einer Verlagerung von Transporten zurück auf die Straße. Um jedoch das Gegenteil, nämlich eine Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene voranzubringen, muss der Einzelwagenverkehr – in ganz Europa – wieder deutlich gestärkt werden.

Gleichzeitig muss den negativen Aspekten des Verkehrsträgers entgegengewirkt werden: Insbesondere an stark befahrenen Strecken bringt der Schienengüterverkehr erhebliche Lärmbelästigungen für die Anwohner mit sich. Es ist für uns sehr wichtig, dass es durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu ihrer Entlastung kommt. Damit Lärmschutz möglichst effektiv ist, müssen verschiedene Maßnahmen kombiniert werden (aktiver und passiver Lärmschutz, Maßnahmen am Fahrzeug und Umsetzung sonstiger Innovationen). An einer Ausrüstung der Güterwagen mit lärmreduzierten Bremssystemen, der dabei eine besonders effektive Rolle zukommt, wird bereits mit Hochdruck gearbeitet.

Es muss gelingen, den Schienengüterverkehr weiter zu modernisieren und dauerhaft leistungsfähig aufzustellen. Nur dann wird es möglich sein, die Herausforderungen, die der Güterverkehr für die Zukunft bereithält, 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 · 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 rund 204 Milliarden Euro um und beschäftigte 462.000 Mitarbeiter.