

Maßnahmen zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs

Kernbotschaften

Der Einzelwagenverkehr¹ in Deutschland und Europa hat als Rückgrat der Chemietransporte auf der Schiene eine besondere Bedeutung für die chemische Industrie.

Um das System Einzelwagenverkehr zukunftsfähig zu gestalten, sind aus Sicht der chemischen Industrie folgende Maßnahmen notwendig:

- Einführung neuer Technologien und Konzepte für eine nachhaltige Steigerung der Leistungsfähigkeit, Qualität und Zuverlässigkeit des Einzelwagenverkehrs.
- Sicherstellung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen für den Einzelwagenverkehr, insbesondere bei den Kosten für die Nutzung der Infrastruktur (Trassen- und Anlagenpreise).
- Ausgestaltung der Rangierbahnhöfe als neutrale Schnittstellen zwischen der langen Strecke und der Verteilung in der Fläche. Damit ist Wettbewerb im Fernverkehr möglich – wie heute schon im Ganzzugverkehr² und im Kombinierten Verkehr³ – und zugleich Produktivitätssteigerung durch Kooperation und Bündelung im regionalen Verkehr.

Die Lage des Einzelwagenverkehrs

Der Schienengüterverkehrsmarkt ist von gegenläufigen Entwicklungen gekennzeichnet: Im Ganzzugverkehr und im Kombinierten Verkehr (KV) gibt es einen starken Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und insbesondere im KV auch ein Marktwachstum. Der KV kann mit seiner Profitabilität auf den längeren Schienenhauptlaufdistanzen ab 450 km von europäischen Austausch-verkehren profitieren, dank einer stärkeren europäischen wirtschaftlichen Integration der Mitgliedstaaten. Finanzielle Förderungen und Investitionen in den Ausbau europäischer Verkehrskorridore und deren Infra- und Suprastrukturen (z. B. Terminals) begünstigen die positive Entwicklung des europäischen Kombinierten Verkehrs.

¹ Der Einzelwagenverkehr (EWW; auch Wagenladungsverkehr) ist der Transport einzelner Güterwagen(-Gruppen) in speziell für deren jeweiligen Transportweg zusammengestellten Güterzügen. Die Güterwagen mit verschiedenen Versendern und Empfängern werden dabei in Rangierbahnhöfen zu einzelnen Güterzügen zusammengefasst.

² Ein Ganzzug ist ein Güterzug, dessen Ladung ohne Zwischenbehandlung vom Versand- zum Empfangsbahnhof befördert wird. Dabei erfolgen beim sog. Ganzzugverkehr sowohl die Übergabe durch den Versender als auch die empfängerseitige Übernahme des gesamten Zuges in geschlossener, unveränderter Wagenzusammenstellung.

³ Beim Kombinierten Verkehr (KV) werden standardisierte Ladeeinheiten (z. B. Container) genutzt. Der Transport vom Versender bzw. zum Empfänger findet auf der Straße statt, der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke wird jedoch mit der Eisenbahn, dem Binnen- und/oder Seeschiff bewältigt.

Die Entwicklung des Einzelwagenverkehrs steht dazu in starkem Kontrast: Der Einzelwagenverkehr ist europaweit rückläufig, in vielen Ländern fristet er bereits ein Nischen-Dasein.

Situation in Deutschland

Der Einzelwagenverkehr trägt heute etwa ein Fünftel zur Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr bei. Die DB Cargo, die den größten Teil des Einzelwagenverkehrs erbringt, fährt in diesem Marktsegment seit Jahren hohe Verluste ein⁴. Zuletzt wurden Ende 2019 Überlegungen der DB Cargo bekannt, den Einzelwagenverkehr aus wirtschaftlichen Gründen drastisch zu reduzieren. Seit 2020 hat sich die DB Cargo allerdings klar zur Fortführung und sogar zum Ausbau des Einzelwagenverkehrs bekannt – ohne dass allerdings die grundlegende Problematik des (un)wirtschaftlichen Betriebs gelöst wäre.

Seitens der Politik in Deutschland wurden verschiedene Fördermaßnahmen umgesetzt, die dem Einzelwagenverkehr zugutekommen: Dazu gehören die Reduzierung der Trassenpreise durch die Trassenpreisförderung⁵ seit Ende 2018, die Förderung des Rangierbetriebs durch Anlagenpreisförderung⁶ seit Ende 2020 und nicht zuletzt die Gleisanschlussförderung⁷. In der im März 2021 novellierten Gleisanschlussförderung wurden wichtige Verbesserungen umgesetzt, für die sich die in der Gleisanschluss-Charta⁸ zusammengeschlossenen Verbände eingesetzt haben.

Die genannten Maßnahmen tragen zur Linderung des Problems bei, können es allerdings nicht lösen. Aus Sicht der chemischen Industrie bedarf es daher eines neuen Marktmodells für den Einzelwagenverkehr.

Europäische Perspektive

Für die chemische Industrie sind grenzüberschreitende Verkehre im Einzelwagenverkehr sehr wichtig. Logistik- und Transportprozesse der chemischen Industrie erfordern aufgrund internationaler Produktionsnetzwerke sowie Kunden- und Lieferantenbeziehungen bei Nutzung der Landverkehrsträger Straße, Binnenschiff und Schiene immer eine europäische Perspektive. Daher bedarf es auch der Schaffung eines leistungsstarken und wettbewerbsfähigen europäischen Schienengüterverkehrs.

⁴ Vgl. [Bundestags-Drucksache 19/15100](#)

⁵ Der Bund gewährt eine anteilige Förderung der Netto-Beträge der von den bundeseigenen Betreibern der Schienenwege auf Basis der von der Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigten Entgeltlisten in Rechnung gestellten Trassenentgelte. Die Förderung erfolgt für tatsächlich erbrachte Betriebsleistungen in Trassenkilometern (Betriebsleistungen) entsprechend der Abrechnung nach den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der DB Netz AG.

⁶ Der Bund gewährt eine anteilige Förderung der Netto-Beträge der von den Betreibern von Serviceeinrichtungen des Schienengüterverkehrs in Rechnung gestellten Entgelte für die Nutzung der Serviceeinrichtungen (Anlagen) insbesondere im Einzelwagenverkehr, die diese auf Basis der mit den jeweils geltenden Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) veröffentlichten Entgeltlisten erheben.

⁷ Der Bund gewährt Unternehmen in privater Rechtsform finanzielle Zuwendungen für die Errichtung, die Reaktivierung, den Ausbau und den Ersatz von Gleisanschlüssen und multifunktionalen Anlagen sowie Zuführungs- und Industriestammgleisen

⁸ Informationen zur Gleisanschluss-Charta: <https://www.vdv.de/gleisanschluss-charta-startseite-.aspx>

Unbefriedigende Wettbewerbssituation und strukturelle Defizite im Einzelwagenverkehr

Die Staatsbahnen oder deren Nachfolgeunternehmen sind in Europa die dominanten (und auf ihren nationalen Märkten oft die einzigen) Anbieter von Einzelwagenverkehr. Damit ist der Einzelwagenverkehr für viele europäische Staatsbahnen die letzte Bastion für nationales „Platzhirschdenken“ unter versuchter Abwehr von Wettbewerb geblieben. Die Prozesse für grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehr, die in klassischer Kooperation zwischen zwei Staatsbahnen produziert werden, sind sehr komplex und langwierig. Neben dieser klassischen Form der Zusammenarbeit agieren die Staatsbahnen in den Nachbarländern aber auch im Wettbewerb, indem sie profitable Relationen mit hohem Mengenvolumen vollständig selbst bedienen.

Kleinere Standorte mit aufkommensschwachen Relationen müssen dagegen fürchten, Einschränkungen bei der Bedienfrequenz bis zur vollständigen Einstellung der Bedienung hinzunehmen. Investitionen in eigene Anschlussgleise werden dadurch für die verladende Wirtschaft immer unsicherer und unwirtschaftlicher.

Diese Wettbewerbssituation ergibt weder für die EVU als Anbieter noch die Verloader als Kunden des Einzelwagenverkehrs einen nachhaltigen Nutzen.

Die nachfolgend skizzierten Lösungsvorschläge für einen qualitativ besseren, zuverlässigeren, wirtschaftlichen und europäischen Schienengüterverkehr mit einem starken europäischen Einzelwagenverkehr als dessen Rückgrat beziehen sich auf Deutschland, sind aber eingebettet in ein europäisches Konzept, das der europäische Chemieverband Cefic ausgearbeitet⁹ hat.

Vorschläge der chemischen Industrie zur nachhaltigen Stärkung des Einzelwagenverkehrs

Der Einzelwagenverkehr, an dem die chemische Industrie einen hohen Aufkommensanteil hat, spielt für die Branche eine herausragende Rolle. Auch in Zukunft wird der Einzelwagenverkehr für die Versorgung der Produktion mit Rohstoffen wie für den Versand von Produkten unverzichtbar bleiben. Dies gilt in besonderer Weise für die sensiblen Produkte der chemischen Industrie, für die der Transport auf der Schiene gesetzlich vorgeschrieben ist (sog. „Listengüter“ nach § 35 GGVSEB¹⁰).

Die Verbesserung der Qualität, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Einzelwagenverkehrs ist deshalb ein wichtiges Anliegen für die chemischen Industrie.

Auch die Zielsetzung der Bundesregierung, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und dessen Anteil am Modal Split auf mindestens 25 Prozent bis 2030 zu steigern¹¹, ist aus unserer Sicht nur erreichbar, wenn es gelingt, das System Einzelwagenverkehr nachhaltig zu stärken,

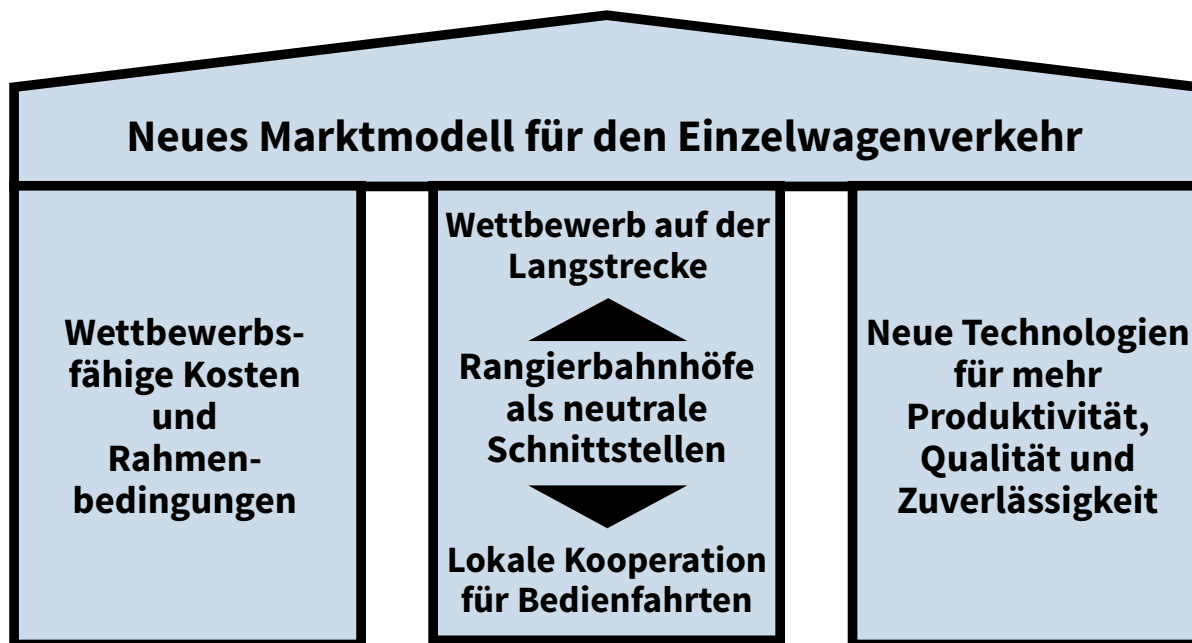
⁹ [Cefic Position Paper](#) on how to improve European Single Wagonload Transport (SWT)

¹⁰ Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern

¹¹ [Masterplan Schienenverkehr](#)

und zwar auf eine Weise, die für die Kunden des Einzelwagenverkehr ebenso Vorteile bringt wie für die EVU.

Aus Sicht der chemischen Industrie bedarf es hierzu eines neuen Marktmodells für den Einzelwagenverkehr, das auf drei Säulen basiert:



Während die erste und dritte Säule die konsequente Fortsetzung des bereits eingeschlagenen Wegs der politischen Förderung bzw. Regulierung erfordern, ist für die Umsetzung der zweiten Säule eine grundlegend neue Weichenstellung in der Regulierung erforderlich.

1. Wettbewerbsfähige Kosten und Rahmenbedingungen

Der Einzelwagenverkehr auf der Schiene steht in direktem Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr. Die hohen Kosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur wie Trassenpreis, Kosten für Rangieranlagen und Kosten für Neubau/Erneuerung von Gleisanschlüssen haben in der Vergangenheit maßgeblich zum Rückgang des Einzelwagenverkehrs beigetragen. Die Bundesregierung hat in den vergangenen Jahren verschiedene Fördermaßnahmen aufgelegt, um diese Kosten zu senken:

- ◆ Trassenpreisförderung
- ◆ Anlagenpreisförderung
- ◆ Gleisanschlussförderung

Diese begrüßen wir ausdrücklich. Bislang ist es allerdings noch nicht gelungen, Mehrverkehre in das von hohen Fixkosten geprägte System Einzelwagen zu holen. Dafür sind zum Straßenverkehr konkurrenzfähige Preise im Einzelwagenverkehr eine wichtige Voraussetzung.

Nutzung der Schieneninfrastruktur zu Grenzkosten

Um eine weitere Kostensenkung als Voraussetzung für zusätzliche Verkehre im Einzelwagenverkehr zu erreichen, sollten sich die Entgelte für die Nutzung von Trassen, Serviceeinrichtungen und Gleisanschlüssen (Anschlussweiche) nur an den auf Basis der mit der Nutzung direkt anfallenden Kosten nach dem variablen Grenzkostenprinzip bemessen. Die fixen Vorhaltekosten für die Schienenstrecken und die Rangieranlagen obliegen der staatlichen Finanzierung. Eine Umlage auf die Nutzer nach dem Vollkostenprinzip, die auch bei anderen Verkehrsträgern nicht praktiziert wird, steht im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung. Dies gilt auch für die Gleisanschlüsse, die den Einzelwagenverkehr überhaupt erst ermöglichen. Variable Trassen- und Rangierentgelte auf Grenzkostenbasis ermöglichen Kostensenkung und begünstigen Mehrverkehr im Schienengüterverkehr. Gleichzeitig besteht unverändert dringender Handlungsbedarf für den Ausbau der Schieneninfrastruktur¹².

2. Rangierbahnhöfe als neutrale Schnittstellen

Die Rangier- und Knotenbahnhöfe (Zugbildungsanlagen) stellen im System Einzelwagenverkehr ein natürliches Monopol dar – sie sind die zentralen Schnittstellen, an denen die ein- und ausgehenden Züge für die jeweiligen Relationen aufgelöst und die Wagen zu neuen Zügen zusammengestellt werden. Dies betrifft die Langstrecken von und zu anderen Rangierbahnhöfen ebenso wie die lokalen Bedienfahrten von und zu den Gleisanschlüssen der Empfänger bzw. Versender der Wagen.

Die großen Rangierbahnhöfe/Knotenbahnhöfe in Deutschland sind im Eigentum der DB Netz AG, d.h. finanziert vom Staat. Sie sind i.d.R. langfristig vermietet an DB Cargo, die den Rangierbetrieb mit eigenem Personal und eigenen Rangiermitteln durchführt. Dadurch hat in der Praxis nur das EVU DB Cargo Zugang zu den großen Rangierbahnhöfen / Knotenbahnhöfen. Andere EVU, die Einzelwagenverkehre durchführen, müssen auf andere, sekundäre Bahnhöfe ausweichen und damit parallele Einzelwagen-Verkehrssysteme aufbauen, was neben den Langstrecken auch die aufwändigen lokalen Bedienfahrten einschließt.

Die Bundesnetzagentur hat sich bereits im Jahre 2010 ausführlich mit der Problematik auseinandergesetzt¹³. Die von der BNetzA seinerzeit angekündigten punktuellen Regulierungsmaßnahmen haben allerdings nicht zu einer Änderung der Situation geführt.

¹² VCI-Positionspapier [Die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte für die chemische Industrie](#) und [Dringender Handlungsbedarf für den beschleunigten Ausbau der Verkehrssysteme Schiene und Binnenwasserstraße](#)

¹³ Vgl. [Positionspapier der Bundesnetzagentur](#) zum „Zugang zu Rangierbahnhöfen und anderen Zugbildungsanlagen“, Endfassung vom 16.12.2010, S. 18: „Werden diese Regelungen [...] angewendet, führt dies [...] dazu, dass hinzutretenden Zugangsberechtigten [...] faktisch am Zugang gehindert sind. Dies ist mit dem Grundsatz des Rechts auf einen diskriminierungsfreien Zugang zu einer Eisenbahninfrastruktur gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG nicht vereinbar“

Neutrale Rangierbahnhöfe mit diskriminierungsfreiem Zugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Ausgestaltung der Rangierbahnhöfe und Knotenbahnhöfe als neutrale Schnittstellen, die für alle EVU diskriminierungsfrei zugänglich sind, ermöglicht zweierlei:

- Wettbewerb auf der Langstrecke (im Fernverkehr)
- Bündelung der Bedienfahrten im Regionalverkehr zur Effizienzsteigerung

Dazu benötigen die Rangierbahnhöfe und Knotenbahnhöfe neutrale Betreiber, die den Rangierbetrieb diskriminierungsfrei für alle EVU durchführen, die die Bahnhöfe anfahren (von und zur Langstrecke und von der ersten und zur letzten Meile).

Der neutrale Betreiber kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst sein oder ein von ihm beauftragtes EVU. Die Bedingungen/Konditionen hierfür sind vom Regulierer (Bundesnetzagentur) festzulegen. Die Gebühren für das Rangieren sollten sich an den Grenzkosten orientieren und nicht an den Vollkosten zur Refinanzierung der Infrastruktur.

Die Verpflichtung zum neutralen Betrieb der Rangierbahnhöfe muss in geeigneter Weise in das Eisenbahnregulierungsgesetz aufgenommen werden.

Wettbewerb auf der Langstrecke

Auf den langen Strecken zwischen den Rangierbahnhöfen wird damit ein Wettbewerb zwischen den EVU möglich, ähnlich wie dies heute schon im Ganzzugverkehr der Fall ist, der von zahlreichen EVU erfolgreich und mit hoher Wettbewerbsintensität betrieben wird. Die Voraussetzung dafür ist, dass für jedes EVU der Zugang zum „System Einzelwagen“ über die neutralen Schnittstellen möglich ist.

Auf den langen Strecken können die EVU hier ihre spezifischen Wettbewerbsvorteile ausspielen sowie sich organisatorisch als auch mit gezielteren Equipment-Investitionen auf bestimmte europäische Korridore konzentrieren. Diese Konzentration ermöglicht auch eine Komplexitätsreduktion bei den Planungs- und Geschäftsprozessen. Außerdem besteht für kleine Bahnunternehmen ein leichter Marktzutritt, die durch komplexe Netzwerkbetriebe erschwert oder verhindert werden.

Lokale Kooperation für Bedienfahrten

Für die aufwendigen Bedienfahrten zwischen den Zugangspunkten für die Kunden (Gleisanschlüsse und Anschlussbahnen) und den Rangierbahnhöfen ist eine regionale Bündelung sinnvoll. Die Verloader in einem Gebiet/einer Region (branchenübergreifend) können kooperieren, um ein EVU als neutralen Dienstleister mit der Bedienung zu beauftragen. Dies können auf der Langstrecke aktive EVU ebenso sein wie regional tätige EVU, die z.T. heute schon mit gebündelten Bedienfahrten aktiv sind. Auch Werkeisenbahnen können diese Aufgabe übernehmen. Die Umsetzung sollte in Pilotprojekten erprobt werden.

Wettbewerb muss auch bei Bedienfahrten innerhalb regionaler Cluster weiterhin möglich sein. Der freie Netzzugang ist eine regulatorische Vorgabe, ebenso besteht Vertragsfreiheit zwischen Verloader, EVU und, wo zutreffend, Bahnspediteuren. Für Änderungen in der Regulierung gibt es an dieser Stelle keinen Bedarf.

Integration durch Bahnspediteure und Wagenladungsoperateure, neue Geschäftsmodelle

Die Einführung von neutralen Schnittstellen im System Einzelwagenverkehr erhöht die Zahl der an einer Beförderung beteiligten EVU. Bahnspediteure können für die verladenden Unternehmen eine integrierte Beförderung von Einzelwagen vom Verloader zum Kunden organisieren. Durch Übernahme des Schnittstellenmanagements und Koordination komplexer Bahnprozesse können Bahnspediteure als Spezialisten die verladene Wirtschaft entlasten. Dadurch werden Bahntransporte auch für verladende Unternehmen bzw. deren Vertragsspediteure interessant, die über wenig Eisenbahn-Knowhow verfügen.

Zugleich können Bahnspediteure – aber auch EVU – die Rolle eines Wagenladungs-Operators übernehmen, die vergleichbar ist mit der Funktion des Operators im Kombinierten Verkehr. Grundsätzlich steht es den Anbietern und Teilnehmern des Schienengüterverkehrs frei, flexibel Geschäftsmodelle zu entwickeln. Abhängig von den individuellen Kernkompetenzen als neutraler Anbieter in der ersten und letzten Meile, im Rangierbetrieb, in der Traktion auf der Langstrecke im Fernverkehr, von Bahnspediteur, Wagenladungs-Operator und Wagenhalter können diese Leistungen sowohl einzeln als auch kombiniert angeboten werden.

Der Wettbewerb auf der Ferndistanz schafft für die EVU einen Anreiz, wirtschaftliche Vorteile über gemischte Zugsysteme und deren Verknüpfung zu entwickeln.

Zwischen neutralen Partnern auf der ersten und letzten Meile sowie den Operateuren im Wagenladungs- und Kombinierten Verkehr lassen sich Verknüpfungen zwischen beiden Transportsystemen im Bahnverkehr schaffen und Redundanzen vermeiden.

Im Ergebnis entsteht ein Impuls für neue systemübergreifende Gestaltungsspielräume im europäischen Schienengüterverkehr.

3. Einführung neuer Technologien zur Steigerung der Produktivität, Qualität und Zuverlässigkeit des Einzelwagenverkehrs

Der Einzelwagenverkehr ist immer noch von viel „Handarbeit“ entlang der gesamten Logistikkette geprägt. Dies betrifft das physische Handling der Wagen (Kuppeln/Entkuppeln, Zugvorbereitung, Prüfung ein-/ausgehender Wagen usw.) ebenso wie die „Handarbeit“ in der Informationsweitergabe. Dies äußert sich in einer schlechten Produktivität des Einzelwagenverkehrs für die EVU ebenso wie in schlechter Qualität für die Verloader¹⁴.

Die Nutzung von Innovation, Digitalisierung und Automatisierung entlang der gesamten Transportkette im Einzelwagenverkehr ist entscheidend zur Erhöhung der Qualität und Produktivität – sowohl, was das physische Handling der Wagen betrifft wie auch den Umgang mit Informationen.

Die entscheidenden Handlungsfelder dafür sind:

¹⁴ In der [Tiefenbefragung 2019 der Bundesnetzagentur](#) zeigten sich ca. ¾ der Befragten unzufrieden mit dem Zeitmanagement im Einzelwagenverkehr

Beschleunigte Einführung technischer Innovationen für Wagen und Rangierbahnhöfe

- Ausrüstung der Wagen mit digitaler automatischer Kupplung (DAK): Schnelle Einigung auf europaweiten Standard und Beschluss zur Einführung der DAK, schnelle Einführung mit der nötigen finanziellen Unterstützung durch EU/nationale Regierungen.
- Ausrüstung der Wagen mit telematischen Systemen, u.a. zur Ortung
- Ausrüstung der Rangierbahnhöfe mit Kamerasystemen zur digitalen Erfassung relevanter Parameter wie Zugreihung, Wagennummern, Schäden usw. zur Unterstützung der Wagenmeister

Steigerung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, Schaffung von Transparenz, Steuerbarkeit der Prozesse

Der Einzelwagenverkehr weist aus Sicht der verladenden Unternehmen große Defizite in der Zuverlässigkeit auf. Dies betrifft insbesondere die Pünktlichkeit und Termintreue der Transporte. Fehlende Transparenz führt dazu, dass die Prozesse im komplexen System Einzelwagenverkehr nicht steuerbar sind und damit auch nicht optimiert werden können. Die Kommunikation im System Eisenbahn, und hier insbesondere im Einzelwagenverkehr ist heute noch durch Systembrüche und Medienbrüche gekennzeichnet wie etwa Faxe, handschriftlich auszufüllende Formulare etc. Dies ist fehleranfällig und verkompliziert die Prozesse (Beispiele: Fehlleitung von Wagen, Umgang mit Schadwagen). Da aktuell nur eine Laufzeit der Wagen in Tagen vereinbart wird, sind die Verloader darauf angewiesen, für die Ermittlung von Pünktlichkeit und Termintreue eine Vielzahl von Informationsquellen selbst zu recherchieren und zu verarbeiten (Ortung der aktuellen Position der Wagen, und Abgleich mit SOLL-Fahrplänen, wobei die SOLL-Durchlaufzeiten durch Rangierbahnhöfe nicht bekannt sind).

- Ziel muss eine systematische und digitale End-to-End Integration der Prozesse sein. Daran müssen alle Beteiligten mitwirken (Verlader, EVU, Wagenladungs-Operateure, Bahnspediteure, Infrastrukturbetreiber...) und auch bereit sein, ihre Daten auf digitalem Weg zu teilen, d.h. über Schnittstellen zur Verfügung zu stellen.
- Verspätungen und Verspätungsgründe müssen von EVU detailliert erfasst werden, nach einheitlichen Kriterien und gleicher Messlogik. Als Vorbild kann das Train Information System (TIS) von Rail Net Europe¹⁵ dienen. Die Daten sollten dann über Schnittstellen in digitaler Form bereitgestellt werden.

Die End-to-End Integration ist Voraussetzung für die Steuerbarkeit der Prozesse. Durch Steuerung der Prozesse kann dann eine End-to-End Optimierung erreicht werden.

Sicherstellung ausreichender Ressourcen

Die Produktivität des Einzelwagenverkehrs leidet auch unter fehlenden Ressourcen:

¹⁵ <https://tis.rne.eu>

- Betriebsmittel und Personal: Die EVU sind gefordert, ausreichend Betriebsmittel (Lokomotiven) und Personal vorzuhalten.
- Fehlende Trassen: Der dringend erforderliche Ausbau der Schieneninfrastruktur liegt in der Verantwortung der Politik (Entscheidungen, Bereitstellung der nötigen finanziellen Mittel) und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Umsetzung).

Handlungsbedarf für Regulierung und Politik

Diskriminierungsfreier Betrieb der Rangierbahnhöfe

- Rangierbahnhöfe und Knotenbahnhöfe benötigen als natürliche Monopole neutrale Betreiber, die den Rangierbetrieb diskriminierungsfrei für alle EVU durchführen, die die Bahnhöfe anfahren. Dies gilt in besonderem Maße für die großen Rangierbahnhöfe mit automatischem Ablaufbetrieb, zu denen heute durch langfristige Vermietung und technische Zugangshürden nur ein EVU Zugang hat.
- Der neutrale Betrieb der großen Rangierbahnhöfe ist vom Gesetzgeber in geeigneter Form sicherzustellen.
- Neutraler Betreiber kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst sein oder ein von ihm beauftragtes EVU. Die Bedingungen/Konditionen hierfür sind vom Regulierer (Bundesnetzagentur) festzulegen.

Nutzung der Rangieranlagen auf Grenzkostenbasis

- Bereitstellung und Vorhaltung der Infrastruktur der Rangieranlagen obliegen staatlicher Finanzierung. Dazu gehört auch die vorgelagerte Infrastruktur und kleine Knotenbahnhöfe für Zugbildung in der Fläche.
- Die Kosten der Rangieranlagennutzung (variables Rangierbetriebsentgelt) sollten auf die direkt mit der Rangierabwicklung eines Waggons entstehenden Kosten beschränkt werden.
- Die Beschränkung der Entgelte für das Rangieren auf Grenzkosten ist an geeigneter Stelle in das Eisenbahnregulierungsgesetz aufzunehmen.
- Für die Ausgestaltung der Regulierung durch die Bundesnetzagentur sind verschiedene Ansätze denkbar, etwa ein regulierter Rangiergebührenkatalog für den automatischen Ablaufbetrieb in den großen Rangierbahnhöfen. Hierfür könnte das in der Schweiz praktizierte Modell¹⁶ als „good practice“ zur Anschauung dienen.

¹⁶ vgl. Kapitel 2.3 des [Leistungskatalogs Infrastruktur 2021 V2.0](#), der Schweizer Infrastrukturbetreiberinnen, S. 27ff

Nutzung der Schieneninfrastruktur auf Grenzkostenbasis

- Die Kosten für die Trassennutzung (Trassenentgelte) sollten grundsätzlich auf die mit der Nutzung der Trassen direkt anfallenden Kosten beschränkt werden.
- Die Beschränkung der Trassenentgelte auf Grenzkosten ist an geeigneter Stelle in das Eisenbahnregulierungsgesetz aufzunehmen.

Schnelle Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung

- Schnelle Einführung mit der nötigen finanziellen Unterstützung durch EU/nationale Regierungen

Technische Aufrüstung der Rangierbahnhöfe

- Aufrüstung der Rangierbahnhöfe mit digitalen Systemen, die relevante Parameter wie Zugreihung, Wagennummern, Schäden usw. zur Unterstützung der Wagenmeister erfassen

Ausbau der Schieneninfrastruktur

- Insbesondere in den wichtigen Güterverkehrskorridoren ist der Ausbau der Infrastruktur zur Kapazitätssteigerung dringend erforderlich. Bei der Ausbauplanung sollte der Güterverkehr grundsätzlich stärker berücksichtigt werden.
- Erhalt und Ausbau der den Gleisanschlüssen vorgelagerten Infrastruktur: Vorgelagerte Infrastrukturen¹⁷ fallen häufig durch das Raster der bestehenden Infrastrukturfinanzierung, da sie weder durch den Bundesverkehrswegeplan noch durch die Gleisanschlussförderung abgedeckt werden. Um diese Lücken zu schließen, könnte ein eigenes Finanzierungsinstrument für kleinere und mittlere Einzelmaßnahmen bei DB Netz und nicht bundeseigenen Eisenbahnen geschaffen werden, z.B. durch eine eigene Förderrichtlinie in Anlehnung an die KV- und Gleisanschlussförderung.

Gleisanschlussförderung

- Die zum 1. März 2021 novellierte Gleisanschlussförderung bringt wesentliche Verbesserungen, indem nun auch Ersatzinvestitionen in bestehende Gleisanschlüsse förderfähig sind, ebenso die Erneuerung der Anschlussweiche und Investitionen in Industriestamm- und Zuführungsgleise. Problematisch sind weiterhin der hohe formale Aufwand für die Antragstellung und ein personeller Engpass für die Antragsbearbeitung beim Eisenbahn-Bundesamt.

¹⁷ z. B. Rangier- und Abstellgleise, Bahnhöfe für die Zugbildung/-auflösung, Zuführungsgleise, Industriestammgleise und regionale Zulaufstrecken

Ansprechpartner: Tilman Benzing

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

Verband der Chemischen Industrie e.V. – VCI

Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt

www.vci.de | www.ihre-chemie.de | www.chemiehoch3.de

[LinkedIn](#) | [Twitter](#) | [YouTube](#) | [Facebook](#)

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 über 1.700 deutschen Chemie- und Pharmaunternehmen sowie deutschen Tochterunternehmen ausländischer Konzerne gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. 2020 setzte die Branche knapp 190 Milliarden Euro um und beschäftigte rund 464.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.