

GLEISANSCHLUSS-CHARTA 2024

GLEISANSCHLÜSSE BRINGEN GÜTER AUF DIE SCHIENE



Gleisanschlüsse bringen mehr Güter auf die Schiene

WARUM SIND GLEISANSCHLÜSSE UND VERLADESTELLEN SO WICHTIG?

- Klimaschutz, Energiesparen und Nachhaltigkeit ist nur mit der Schiene möglich.
- Schienengüterverkehr soll bis 2030 auf 25 Prozent gesteigert werden.
- Verlagerung geht nur mit Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen.
- Kundennahe Zugangsstellen zur Schiene senken Lkw-Verkehre.
- Über 50 Verbände, Vereinigungen und Initiativen aus Industrie, Handel, Logistik, Bauwesen, Agrar, Holz, Recycling und Kommunen sind Mitzeichner.

WOFÜR SETZT SICH DIE CHARTA EIN?

- Für private Gleisanschlüsse, um durchgehende Bahntransporte von Gleisanschluss zu Gleisanschluss zu ermöglichen.
- Für kundennahe Verladestellen, um multimodale Verkehre mit möglichst geringen Lkw-Kilometern im Vor-/Nachlauf anbieten zu können.
- Für eine bedarfsgerechte Versorgung der Regionen mit vorgelagerten (meist öffentlichen) Infrastrukturen wie Zulaufstrecken, Vorbahnhöfen und Industriestamm/-zuführungsgleisen.

WAS SIND DIE ZIELE DER CHARTA

- ZIEL 1** → Personen unterstützen, die Entscheidungen treffen und umsetzen
- ZIEL 2** → Die Wirtschaft bedarfsgerecht mit Zugangsstellen und vorgelagerter Infrastruktur ausstatten
- ZIEL 3** → Rahmenbedingungen für Zugangsstellen verbessern
- ZIEL 4** → Transportlösungen über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen anbieten
- ZIEL 5** → Moderne und innovative Technik einsetzen

Die Gleisanschluss-Charta 2024 baut auf die Version von 2019 auf. Viele Vorschläge wurden bereits umgesetzt oder sind in konkreter Bearbeitung. Bei einigen Themen bedarf es eines neuen Impulses, weil wenige bis keine Fortschritte erkennbar sind. Und es sind neue Themenfelder hinzugekommen. Lassen Sie uns in den kommenden Jahren gemeinsam an der Umsetzung der konkreten Maßnahmevorschläge arbeiten.

JOACHIM BERENDS

Vizepräsident Schienengüterverkehr
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
(VDV)





Die Stadt Lauda-Königshofen (Main-Tauber-Kreis) prüft derzeit die Möglichkeit, einen bestehenden Gleisanschluss zu einer multifunktionalen Umschlaganlage für den Schienengüterverkehr auszubauen. In diesem Zuge wurde mit Unterstützung des Kompetenzzentrum Güterverkehr der NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH ein Fragebogen entwickelt, mit dem der potenzielle Bedarf ermittelt wurde. So erhielt die städtische Wirtschaftsförderung ein präzises Bild vom quantitativen Bedarf sowie den logistischen Erfordernissen. Dieses Know-how erlaubt es uns nun, auf potenzielle Betreiber zuzugehen.

CHRISTOPH KRAUS

Wirtschaftsförderung · Stadt Lauda-Königshofen



ZIEL 1 → Personen unterstützen, die Entscheidungen treffen und umsetzen

HANDLUNGSFELDER

- Mit Vorteilen überzeugen
(Wirtschaft, Politik und Bevölkerung)
- „Fit für die Schiene“ machen
(Aus- und Weiterbildung verbessern)
- Beratung und Coaching ausbauen
(Erstberührung, eigener Gleisanschluss und Realisierung Bahnverkehre)

Wir haben im Jahr 2021 eine Machbarkeitsstudie durch ein fachkundiges Beratungsunternehmen durchführen lassen, um die konkreten Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene in unserem Landkreis Miltenberg untersuchen zu lassen. Was ist dabei herausgekommen? Die im Landkreis angesiedelten Unternehmen möchten die Schiene sehr viel stärker nutzen und haben auch die Transportpotenziale dafür. Voraussetzung ist aber, dass die Infrastrukturkapazitäten „vor der Haustür der Unternehmen“ erhöht werden. Die Studie enthält konkrete Vorschläge für effektive Infrastrukturmaßnahmen bei der DB InfraGO und deren positive Auswirkungen auf den Klimaschutz.

JENS MARCO SCHERF
Landrat · Landkreis Miltenberg



Unsere Kunden im Hafen möchten die Schiene noch sehr viel stärker nutzen. Dafür müssen aber Engpässe in der öffentlichen Infrastruktur beseitigt werden.

Wir wünschen uns hier bedarfsgerechte Finanzierungsinstrumente für die vorgelagerte Eisenbahninfrastruktur in den Häfen und bei der DB InfraGO

VOLKER MOLZ
Hafendirektor · Hafenverwaltung Kehl KdöR

ZIEL 2 → Die Wirtschaft bedarfsgerecht mit Zugangsstellen und vorgelagerter Infrastruktur ausstatten

HANDLUNGSFELDER

- Bestand, Bedarf und Engpässe in einer Region identifizieren
- Staatliche Infrastrukturplanung und -finanzierung in den Regionen optimieren
- Ausreichend Kapazitäten in der vorgelagerten öffentlichen Infrastruktur vorhalten
- Standorte an Schiene anbinden und Flächen sichern
- Multimodale Verladestellen schaffen und ausbauen
- Trimodale/multimodale Knoten stärken



Wir begleiten bereits seit vielen Jahren Unternehmen beim Neu- und Ausbau des eigenen Gleisanschlusses in Deutschland. Gleisanlagen sind systembedingt teurer als Straßenanlagen. Und für die Bahnverladung werden eigene Umschlageneinrichtungen und zusätzliche Flächen benötigt. Die Gleisanschlussförderung ist eine große Hilfe, um diese Wettbewerbsnachteile zu verringern und Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Seit der ersten Förderrichtlinie haben sich bereits viele Bedingungen für die Antragsteller verbessert. Die Charta benennt weitere Verbesserungsmöglichkeiten und lädt den Bund zur Umsetzung dieser Vorschläge ein.

FRIEDRICH GITTERLE

Geschäftsführer · AnschlussBahnProfis Ingenieurbüro GmbH

Ja es wird gefördert und das ist auch gut so! Aber die Betreiber von Gleisanschlüssen und multi-modalen Verladestellen erleben unverhältnismäßig viel Bürokratie und werden mit Risiken konfrontiert, die es nur im Schienengüterverkehr gibt. Den Verladern geht es jedoch um die bestmöglichen Logistikketten und nicht um einen Verkehrsträger, daher muss hier der Benchmark Straße auch im Sinne der Rahmenbedingungen beachtet werden. Diese müssen für Zugangsstellen zur Schieneninfrastruktur dringender einfacher werden, wenn wir diese sichern und ausbauen wollen.

DR. AGNES EIBAND

Geschäftsführerin · ERFA Gleisanschluss GmbH



ZIEL 3 → Rahmen- bedingungen für Gleisanschlüsse und Verladestellen verbessern

HANDLUNGSFELDER

- Gleisanschlussförderung weiter optimieren
- Kosten von Infrastrukturanschlüssen senken und diese bedarfsgerecht ausstatten
- Bürokratie abbauen und Regularien vereinfachen
- Baumaßnahmen und Verkehrswachstum in Einklang bringen



Das Einzelwagensystem ist ein unverzichtbarer Bestandteil in der Transportlogistik der mittelständisch geprägten Wirtschaft in Siegen-Wittgenstein. Unsere heimischen Unternehmen sind zwingend auf Transporte von Wagengruppen, einzelnen Waggons und den Kombinierten Verkehr angewiesen, schließlich sind die meisten von ihnen nicht in der Lage, das Volumen für Ganzzüge zu stemmen. Einzelwagenverkehre sind folglich existenziell notwendig für die Logistik von Nordrhein-Westfalen stärkster Industrieregion Südwestfalen.

ANDREAS MÜLLER
Landrat · Kreis Siegen-Wittgenstein



ZIEL 4 → Transport- lösungen über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen anbieten

HANDLUNGSFELDER

- Anreize für Verkehrsverlagerungen schaffen bzw. erhalten
 - Betriebskostenförderungen für EVU
 - Verlagerungsanreize für Verlagerer und Speditionen
- Gleisanschlüsse und Verladestellen in multimodale und flexible Lösungen einbinden
 - Multimodale Verkehre gleichstellen bei Förderung und Privilegien
 - Mitnutzen von Gleisanschlüssen vereinfachen



Um Verkehre auf der Schiene zu halten und um zusätzliche Verkehre auf die Schiene zu bringen, braucht der Schienengüterverkehr disruptive technische Innovationen und die dazugehörigen Rahmenbedingungen, die diese Innovationen fördern und zu einer schnellen und effizienten Umsetzung führen. Sehr große Potentiale haben beispielsweise modulare Fahrzeug- und Behälter-systeme, mit denen die Flexibilität in der Logistik-kette und die Attraktivität der Schiene deutlich erhöht werden kann.

DR. THORSTEN BIEKER

Vice President Bulk Logistics & Site Services · BASF SE



ZIEL 5 → Moderne und Innovative Techniken einsetzen

HANDLUNGSFELDER

- Modulare Fahrzeugtechnik ausbauen
- Digitalisierung, Automatisierung und Modernisierung auf der ersten/letzten Meile voranbringen



Der Carbon Footprint unserer Industrie hängt relativ stark am Transport. Daher ist die Reduzierung der Transportemissionen eine unserer großen Aufgaben und dies wird nur mit der Schiene gelingen. Die in der Charta gesetzten Punkte sind aus Industriesicht sehr gut gesetzt, insbesondere zunächst bei der Ermittlung der Engpässe anzusetzen und dann auf einen starken Wissensaustausch zu setzen. Denn klar ist auch: Verkehrstransformation ist keine Einbahnstraße, kein Lieferdienst, sondern daran müssen alle Akteure tatkräftig mitwirken.

ANEMON STROHMEYER

Geschäftsführerin · Verband der Deutschen Holzwerkstoffindustrie e. V. (VHI)



Aufruf zur Umsetzung der Charta

Mehr als 50 Verbände haben die Charta mitgezeichnet, auch unser Verband als Interessensvertreter der Deutschen Industrie. Die konkreten Vorschläge der Gleisanschluss-Charta sind das Ergebnis eines intensiven Austausches zwischen verladender Wirtschaft, Logistikbranche, Bahnsektor und staatlicher Institutionen. Sie bieten eine exzellente Grundlage zur Stärkung von Gleisanschlüssen und multimodalen Verkehren. Wir laden alle in der Charta genannten Akteure ein, sich an der konkreten Umsetzung der Vorschläge zu beteiligen.

HOLGER LÖSCH

*Stellvertretender Hauptgeschäftsführer ·
Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.*



Mitzeichner der Charta



Forum für Verkehr
und Logistik



HDE
Handelsverband
Deutschland

BAU INDUSTRIE



DIE BAHNINDUSTRIE.
VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.



INITIATOR UND MITZEICHNER
VDV Die Verkehrs-
unternehmen

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: Januar 2024

Bildquellen: Titel: Nordic Rail Service GmbH · Seite 3: VDV · Seite 4: ipopba | istockphoto.com · Seite 10: KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH · Seite 12: BASF SE · Seite 14: KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH · Seite 19: DB Cargo AG



CAUTION
3.65m WIDE

INFU 790034 8

2.75
3.05

WERDEN SIE UNTERSTÜTZER DER CHARTA!

NÄHERE INFORMATIONEN UNTER WWW.GLEISANSCHLUSS-CHARTA.DE