

GLEISANSCHLUSS-CHARTA 2024

GLEISANSCHLÜSSE BRINGEN GÜTER AUF DIE SCHIENE



Inhalt

4	Mitzeichner der Charta
7	Einleitung
13	Ziel 1 → Personen unterstützen, die Entscheidungen treffen und umsetzen
14	Handlungsfeld 1: Mit Vorteilen überzeugen
15	Handlungsfeld 2: „Fit für die Schiene“ machen
16	Handlungsfeld 3: Beratung und Coaching ausbauen
19	Ziel 2 → Die Wirtschaft bedarfsgerecht mit Zugangsstellen und vorgelagerter Infrastruktur ausstatten
21	Handlungsfeld 4: Bestand, Bedarf und Engpässe in einer Region identifizieren
24	Handlungsfeld 5: Staatliche Infrastrukturplanung und -finanzierung in den Regionen optimieren
28	Handlungsfeld 6: Ausreichend Kapazitäten in der vorgelagerten öffentlichen Infrastruktur vorhalten
32	Handlungsfeld 7: Standorte an Schiene anbinden und Flächen sichern
35	Handlungsfeld 8: Multimodale Verladestellen schaffen und ausbauen
37	Handlungsfeld 9: Trimodale / multimodale Knoten stärken
39	Ziel 3 → Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse und Verladestellen verbessern
40	Handlungsfeld 10: Gleisanschlussförderung weiter optimieren
43	Handlungsfeld 11: Kosten von Infrastrukturanschlüssen senken und diese bedarfsgerecht ausstatten
45	Handlungsfeld 12: Bürokratie abbauen und Regularien vereinfachen
48	Handlungsfeld 13: Baumaßnahmen und Verkehrswachstum in Einklang bringen
51	Ziel 4 → Transportlösungen über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen anbieten
52	Handlungsfeld 14: Anreize für Verkehrsverlagerungen schaffen, bzw. erhalten
53	Handlungsfeld 15: Gleisanschlüsse und Verladestellen in multimodale und flexible Lösungen einbinden
55	Ziel 5 → Moderne und innovative Techniken einsetzen
56	Handlungsfeld 16: Modulare Fahrzeugtechnik ausbauen
60	Handlungsfeld 17: Digitalisierung, Automatisierung und Modernisierung auf der ersten/letzten Meile
63	Aufruf zur Umsetzung der Charta
64	Liste der Maßnahmen, die die Mitzeichner ohne Unterstützung umsetzen werden
66	Impressum
66	Bildquellen

Mitzeichner der Charta



Allianz pro Schiene e.V.



Arbeitsgemeinschaft Rohholz e.V.



BDG – Bundesverband der Deutschen Gießerei-Industrie e.V.



Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V. (bbs).



Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)



Bundesverband des Deutschen Getränkefachgroßhandels e.V.



Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) e.V.



Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME)



Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.



Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.



Bundesverband Spedition und Logistik e.V. (DSLV)



Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V.



Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V. (BDSV)



bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V.



Bundesverband Agrarhandel und Verein der Getreidehändler der Hamburger Börse e.V.



Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH



Deutsche Säge- und Holzindustrie Bundesverband e.V. (DeSH)



Deutscher Brownfield Verband e.V.



Deutscher Forstwirtschaftsrat e.V.



Deutscher Raiffeisenverband e.V. (DRV)



Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)



Deutscher Städtetag



Deutscher Verband Flüssiggas e.V. (DVFG)



Deutsches Verkehrsforum e.V. (DVF)



DIE PAPIERINDUSTRIE e.V.



ERFA Gleisanschluss GmbH



Fachvereinigung Stahlflanschen e.V.



Forum für Verkehr und Logistik e.V.



Gesamtverband Deutscher Holzhandel e.V. (GDHolz)



Handelsverband Deutschland – HDE e.V.



Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.



Hauptverband der Deutschen Holzindustrie und Kunststoffe verarbeitenden Industrie und verwandter Industrie- und Wirtschaftszweige e.V.



International Rail Freight Business Association (IBS) e. V.



Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz e. V. (LVU)



LKZ Prien GmbH



Logistik Agentur Oberfranken e. V.



Regionalverband FrankfurtRheinMain (Körperschaft des öffentlichen Rechts)



shift2030 e.V.



UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport



Unternehmerverband Mineralische Baustoffe e. V. (UVMB)



Verband der verladenden Wirtschaft - VAP



VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.



Verband Chemiehandel e. V. (VCH)



Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e. V.



Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI)



Verband der Deutschen Holzwerkstoffindustrie e. V. (VHI)



OVID Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland e. V.



Verband Deutscher Metallhändler und Recycler e. V. (VDM)



VKS - Verband der Kali- und Salzindustrie e. V.



VPI - Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.



Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. (en2x)



Wirtschaftsvereinigung Stahl



Wirtschaftsvereinigung Stahlrohre e. V. (WVSR)



ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.



ZVEI e.V.

INITIATOR UND MITZEICHNER



Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)



Einleitung

Am 25. Juni 2019 wurde die erste Gleisanschluss-Charta an den damaligen Parlamentarischen Staatssekretär und Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr Enak Ferlemann überreicht. In den folgenden viereinhalb Jahren wurde in 16 Arbeitsgruppen und zwei Gleisanschluss-Konferenzen an der Verwirklichung der Ziele gearbeitet.

Viele Vorschläge wurden 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.

In Anbetracht der Entwicklungen haben sich die Mitzeichner entschlossen, eine zweite Charta zu veröffentlichen. Sie möchten damit erneut eine Initiative starten, um die Zukunftschancen von Gleisanschlüssen und multimodalen Zugangsstellen zu verbessern.

In den einzelnen Handlungsfeldern unterbreitet die Charta Maßnahmenvorschläge, deren Umsetzung nur mit Unterstützung durch Politik und Staat möglich ist. Die Mitzeichner der Charta benennen auch Eigenmaßnahmen, die sie ohne externe Unterstützung umsetzen werden. Diese finden Sie zusammengefasst am Ende der Charta.

Dies ist die Printversion der Charta. Auf www.gleisanschluss-charta.de finden Sie weitere Informationen, ein Glossar und Verlinkungen, wenn Sie sich konkreter mit den einzelnen Themen beschäftigen möchten.

Waren es zum Start der ersten Gleisanschluss-Charta noch 37 Mitzeichner, wird die Charta 2024 nun von 56 Verbänden, Vereinigungen und Initiativen aus dem Bereich Industrie, Handel, Logistik, Bauwesen, Agrar, Holz, Recycling und Kommunen getragen (Stand: 12. Januar 2024). Darüber hinaus unterstützen zahlreiche Unternehmen und Institutionen die Charta (siehe www.gleisanschluss-charta.de).

KLIMASCHUTZ, ENERGIESPAREN UND NACHHALTIGKEIT NUR MIT DER SCHIENE

Der Schienentransport ist systembedingt klimafreundlich, energiesparend und nachhaltig. Dazu sagte Michael Theurer, Parlamentarischer Staatssekretär und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, in einem Interview im VDV-Magazin im Juni 2023:

→ *„Bereits heute leisten die Eisenbahnen einen starken Beitrag zum Klimaschutz – Schienentransporte benötigen nur 18 Prozent der Energie eines Transports auf der Straße.“*

Die Schiene verbraucht zudem weniger Fläche und kann dazu beitragen, den Verkehr auf Fernstraßen, aber auch auf Kommunalstraßen zu entlasten.

VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE WERDEN UNTERSTÜTZT

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag vereinbart, den Masterplan Schienenverkehr weiterzuentwickeln und zügiger umzusetzen und den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern. Die Infrastrukturkapazität soll auf dieses Ziel ausgerichtet werden. Dazu sollen das Streckennetz erweitert, Strecken reaktiviert und Stilllegungen vermieden werden. Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung soll beschleunigt, der Einzelwagenverkehr gestärkt und Investitionsanreize für Gleisanschlüsse gesetzt werden. Bei neuen Gewerbe- und Industriegebieten soll die Schienenanbindung verpflichtend geprüft werden.

Die Gleisanschluss-Charta unterstützt ausdrücklich die Ziele der Bundesregierung. Sie unterbreitet konkrete Vorschläge, wie der Marktanteil der Schiene mit einer stärkeren Einbindung von Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen gesteigert werden kann.

Die Mitzeichner der Charta würdigen die zahlreichen politischen Aktivitäten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Deshalb knüpft die Charta z.B. an den Masterplan Schienengüterverkehr an und unterstützt die Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene, die Nationale Hafenstrategie, den Infrastrukturaldialog und den Strategiedialog multimodaler Güterverkehr.

Sorgen bereitet den Mitzeichnern der Charta die fehlende Datengrundlage über den Bestand von Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen. Es ist nicht bekannt, ob deren Anzahl in den letzten Jahren gestiegen, gleichbleibend oder gesunken ist. Die Zahlen der DB InfraGO AG (bis 2023 DB Netz AG) über deren Infrastrukturanschlussverträge können darüber keine Gesamtauskunft geben. Die Gleisanschluss-Charta empfiehlt, eine verlässliche Datengrundlage für zielgenaue Entscheidungen zu schaffen.



WIE KÖNNEN DIE VERKEHRSPOLITISCHEN ZIELE ERREICHT WERDEN?

Der auf Ganzzüge ausgerichtete kombinierte Verkehr (KV) über die großen und zentral gelegenen Terminals leistet einen wesentlichen Beitrag für Klimaschutz und Verkehrsverlagerung. Sein derzeitiger Anteil an der Schienengüterverkehrsleistung liegt bei ca. 40 Prozent. Politik und Wirtschaft sollen diese hubbezogenen Produktionskonzepte weiter tatkräftig unterstützen, vor allem im Hinblick auf die großen Verlagerungspotenziale.

Der „große“ KV kann es aber nicht alleine schaffen, die ambitionierten Ziele zu erreichen. Benötigt werden dafür auch der Wagenladungsverkehr (Einzelwagen, Wagengruppen und Ganzzüge) über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen sowie ein „kleinerer“ KV in Wagengruppen über dezentrale und kunden-nahe Terminals.

60 Prozent der Verkehrsleistungen werden derzeit im Wagenladungsverkehr abgewickelt. Er eignet sich für Massengüter und hochwertige Güter gleichermaßen. Er kann größere Volumen und Gewichte aufnehmen als ein Lkw, d.h. ein Güterwagen kann in aller Regel mindestens zwei Lkw ersetzen.

Weil viele Unternehmen auf einen eigenen Gleisanschluss verzichten (müssen), ist der multimodale Verkehr mit Einbindung der Straße im Vor- und Nachlauf und Umschlag über Verladestellen eine wichtige Zukunftsoption für die

Schiene. Großes Potenzial haben zudem multimodale Transportketten in Kombination (Straße-) Schiene-Schiff.

Die Charta empfiehlt, alle Verkehrsträger im Sinne einer sinnvollen Aufgabenteilung in multimodalen Transportketten zu optimieren und die erforderlichen Infrastrukturen zwischen den Quellen/Zielen der Verkehre und den multimodalen Umschlagstellen zu betrachten.

Unter multimodalem Verkehr versteht die Gleisanschluss-Charta einen Transport von Haus zu Haus, bei dem mehr als ein Verkehrsträger eingesetzt wird.

Die Charta setzt sich für alle Beförderungssysteme im Schienengüterverkehr ein und wirbt für eine stärkere Wahrnehmung von Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen bei Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit. Kunden-nahe Zugangsstellen zur Schiene tragen erheblich zur Reduzierung von Lkw-Verkehren bei, sei es im ländlichen Raum, in Mittelzentren oder in Ballungsräumen.

Schon lange ist zu beobachten, dass Unternehmen aus den Metropolen in die Peripherie oder sogar in die Fläche abwandern. Damit verändern sich die Quellen und Ziele von Transporten. Dieser Entwicklung muss sich die Eisenbahninfrastruktur anpassen, ansonsten drohen lange Lkw-Distanzen zu den Bahnterminals.

AN WEN WENDET SICH DIE CHARTA?

Die Gleisanschluss-Charta wendet sich an alle Akteurinnen und Akteure, die mit Logistik und Verkehr zu tun haben. Angesprochen werden Personen aus den Bereichen Politik, Wirtschaft, staatliche Stellen, Verbände, Vereinigungen,

Initiativen, Bevölkerung, Presse, Immobilienwirtschaft, Investmentbranche, Bildungssektor, Universitäten, Wissenschaft, Beratung und NGOs.

DIE GLEISANSCHLUSS-CHARTA SETZT SICH EIN FÜR

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



WESENTLICHE ZIELE DER CHARTA IM ÜBERBLICK

ZIEL 1 → Personen unterstützen, die Entscheidungen treffen und umsetzen

Die Charta beginnt bewusst mit den Menschen, die entscheiden und umsetzen. Ohne sie kann und wird es keine Verkehrsverlagerung auf die Schiene geben können.

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

Die Charta schlägt eine bedarfsgerechte Infrastrukturausstattung der Regionen entlang und abseits der europäischen Güterverkehrskorridore vor.

Da die konkrete Nachfrage in den Regionen entsteht, sollten die Regionen bei Planung und Finanzierung notwendiger Maßnahmen eine deutlich stärkere Rolle einnehmen können als bisher.

Darüber hinaus sind multimodale Knoten wie z.B. See- und Binnenhäfen, Güterverkehrszentren, Industrieparks und große Gewerbe-/Industriegebiete als zentrale Bündelungspunkte der Schiene zu stärken.

ZIEL 3 → Rahmenbedingungen für Zugangsstellen verbessern

Die Charta setzt sich für bessere Rahmenbedingungen, Bürokratieabbau und administrative Vereinfachungen für Betreiber von Zugangsstellen ein. Damit kann die Investitionsbereitschaft erhöht werden.

ZIEL 4 → Transportlösungen über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen anbieten

Die Wirtschaft benötigt attraktive Schienenangebote, die im Wettbewerb zur Straße konkurrenzfähig sind. Hier sind natürlich die Dienstleister gefordert. Der Staat kann zusätzlich Anreize für Verlagerer, Speditionen und Eisenbahnen schaffen.

ZIEL 5 → Moderne und innovative Technik einsetzen

Der Einsatz von Zukunftstechnologien kann auch die erste/letzte Meile über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen attraktiver machen. Als spurgeführtes System eignet sich die Schiene besonders für Digitalisierung und Automatisierung.



Ziel 1 → Personen unterstützen, die Entscheidungen treffen und umsetzen

Für die Verkehrsverlagerung sind vor allem die Menschen ausschlaggebend, die über den Einsatz der Verkehrsträger und die Gestaltung von Infrastrukturen entscheiden. Genauso wichtig sind die Menschen, die diese Entscheidungen operativ umsetzen sollen.

Diese verantwortlichen Personen müssen von den Vorteilen der Schiene überzeugt sein und je nach individuellem Bedarf ausreichend qualifiziert werden.

Ein „Fitnessprogramm für Menschen ohne / mit wenig Bahnerfahrung“ sollte zu Beginn möglichst einfach gestaltet sein und erst mit zunehmender Komplexität von persönlichen Aufgabenstellungen schrittweise professioneller werden.

Handlungsfeld 1: Mit Vorteilen überzeugen

Die Schiene hat viele Vorteile gegenüber dem Straßengüterverkehr, von denen Wirtschaft, Politik und Bevölkerung profitieren können. Diese sollten besonders hervorgehoben werden.

Darzustellen sind die zwei großen Säulen des Schienengüterverkehrs, der kombinierte Verkehr und der Wagenladungsverkehr inkl. der spezifischen Vorteile der jeweiligen Transportmodi.

Ferner sind die Vorteile eines eigenen Gleisanschlusses oder einer Lkw-Hausbedienung bei multimodalen Transporten (kombinierter Verkehr und Wagenladungsverkehr) zu erläutern.

Schwierig ist das Image des Schienengüterverkehrs. Er gilt in der Wirtschaft als teuer und langsam, muss sich in der Politik häufig hinter dem Personenverkehr einordnen und gilt in weiten Teilen der Bevölkerung als störend.

Eine Mehrheit der Bevölkerung wünscht sich insbesondere aus Klimaschutzgründen eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, aber eben nicht vor der eigenen Haustür. Ein Ziel muss es daher sein, mit der Bevölkerung in einen konstruktiven Dialog zu kommen.

Maßnahmvorschläge	Beteiligte
<p>1.1 Onlineangebot für Verlader und Speditionen realisieren, das die Vorteile des Schienengüterverkehrs, des eigenen Gleisanschlusses, des Wagenladungsverkehrs und des kombinierten Verkehrs darstellt.</p>	Verbände, Bund
<p>1.2 Imagekampagne zur Hervorhebung der gemeinwirtschaftlichen Vorteile des Schienengüterverkehrs durchführen; Argumente für die Bevölkerung nennen, warum die Schiene für unser Gemeinwohl und jeden Einzelnen wichtig ist.</p>	Verbände, Bund
<p>1.3 Realisierung und Unterstützung regionaler Dialogforen mit Bevölkerung und Kommunen zur Steigerung der Akzeptanz von Schienengüterverkehr „vor der Haustür“.</p>	Länder, Kommunen, Verbände

Handlungsfeld 2: „Fit für die Schiene“ machen

In den letzten Jahren wurden kaum staatliche Maßnahmen ergriffen, die klimapolitischen Ziele im Verkehr in Ausbildung, Weiterbildung und Studium zu verankern und Bildungsangebote pro Schiene finanziell zu fördern. Hier muss eine Wende eingeleitet werden, sonst wird der Verkehrsträger Schiene bei den verantwortlichen Personen nicht die erste Wahl sein.

Allen Branchen stehen wegen der demografischen Entwicklung große Generationswechsel bevor. Umso wichtiger ist es deshalb, Nachwuchskräfte in Logistikberufen oder Berufen mit Berührungspunkten zur Logistik „fit für die Schiene“ zu machen. Hier ist zudem bei Lerninhalten, Lernmitteln und Personen, die ausbilden und prüfen, anzusetzen.

Betriebliche Fortbildungsangebote werden zunehmend online angeboten. Diese Instrumente sollten auch für Menschen außerhalb der Bahnbranche geschaffen werden und durch Interaktionsmöglichkeiten auf den individuellen Bedarf der Schulungsperson ausgerichtet werden.

Aus- und Weiterbildung durch technisch und pädagogisch wertvolle Angebote sollte im Sinne von „Werde Klimaretter im Verkehr – mache dich fit für die Schiene“ als eine staatliche und gemeinwohlorientierte Aufgabe verstanden und nicht auf die Bahnbranche abgewälzt werden.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
<p>2.1 Grundlagen schaffen in Ausbildung und Studium</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bestandsaufnahme aller Ausbildungsberufe, IHK-Fachwirte und Studiengänge mit Schwerpunkt Logistik und mit Inhalten zur Materialwirtschaft, Logistik und Nachhaltigkeit (auch in den Bereichen staatliche Planung, Wirtschaftsförderung, Immobilien, Bauen, alternative Energien, Agrar, Holz, Recycling ...). – Inhaltliche Prüfung der Lerninhalte Schiene inkl. eingesetzter Lernmittel und deren Aktualisierung. – Definieren eines bedarfsgerechten „Basiswissens Schiene“ in Ausbildungsberufen und Studiengängen mit einem Schwerpunkt auf Materialwirtschaft, Logistik und Nachhaltigkeit sowie dessen Berücksichtigung/Aufnahme in die Ausbildungsordnungen sowie Lern- und Studienpläne. – Qualifizieren der Personen, die ausbilden und prüfen. 	Länder, Verbände, Bildungsträger, Bund
<p>2.2 Onlineangebote zur beruflichen Weiterbildung schaffen, z. B. Trainingsseiten „Fit für die Schiene“ für verantwortliche Personen von Bahnprojekten.</p>	Länder, Bund, Verbände, Bildungsträger
<p>2.3 Schaffen einer digitalen Plattform für den persönlichen Austausch von Erfahrungen und Informationen; Fördern von informellem Lernen in alltäglichen Situationen („Learning on the job“).</p>	Länder, Bund, Verbände, Bildungsträger

Handlungsfeld 3: Beratung und Coaching ausbauen

BEI ERSTBERÜHRUNG MIT DER SCHIENE

Neben Bildung ist ein gelungener Erstkontakt mit einem fremden System ausschlaggebend für den Erfolg. Die Gleisanschluss-Charta empfiehlt, diesen durch einfache und neutrale Angebote zu erleichtern.

Ein Baustein könnte ein digitaler Navigator für eine „Ersteinschätzung“ sein, in dem sich z. B. eine interessierte Person virtuell an ein Cockpit einer Lokomotive setzt. Die Zugreise am Simulator führt über verschiedene Weichen. An jeder Weiche hält der Zug an und es wird eine Frage gestellt, die nur mit Ja oder Nein beantwortet werden kann. Je nach Antwort stellt sich die Weiche nach links oder nach rechts. Am Ende der individuellen Reise spricht der digitale Navigator eine Empfehlung aus: „Was ist für den eigenen Bedarf sinnvoll: eigener Gleisanschluss oder

multimodaler Wagenladungsverkehr oder kombinierter Verkehr?“ Für alle drei Optionen können dann wichtige Informationen abgerufen werden.

Da die Schiene für viele Menschen eher fremd ist und kompliziert erscheint, sollte ein persönliches Coaching durch eine neutrale Stelle angeboten werden. Dies erleichtert die Suche nach dem individuell besten Weg, die Beschaffung von Informationen und die Vermittlung von Kontakten.

„Coaches für den Schienengüterverkehr“ gibt es bereits in verschiedenen Bundesländern und Regionen. Das Angebot sollte dauerhaft etabliert bleiben und bundesweit ausgebaut werden. Zielgruppen sind insbesondere Verlager, Speditionen, Kommunen und die Immobilienwirtschaft.

Maßnahmvorschläge	Beteiligte
3.1 Realisierung eines digitalen „Navigators“, um den Erstkontakt mit der Schiene für Interessierte zu erleichtern.	Länder, Bund, Verbände
3.2 Realisierung eines „persönlichen und neutralen Coachingangebotes“ für Verlager, Speditionen, Kommunen und Immobilienwirtschaft inkl. finanzieller Unterstützung durch den Staat.	Länder, Regionen, Verbände, Bund

BEI NEUBAU UND REAKTIVIERUNG VON GLEISANSCHLÜSSEN UND MULTIMODALEN VERLADESTELLEN

Entscheidet sich ein Unternehmen für Neubau/Reaktivierung eines Gleisanschlusses bzw. einer multimodalen Verladestelle oder eine Kommune für Neubau/Reaktivierung eines

Industriestammgleises, sollte ein professionelles Unterstützungsangebot vorhanden sein. In dieser Phase sind Ansprechpersonen und Informationen wesentliche Erfolgsfaktoren.

Maßnahmvorschläge	Beteiligte
3.3 Digitale Checkliste „Konkrete Schritte zur Realisierung eines Gleisanschlusses, einer multimodalen Verladestelle oder eines Industriestammgleises inkl. Anbindung an das öffentliche Schienennetz“ zur Verfügung stellen.	Bund, Länder, Verbände
3.4 Aktive Unterstützung durch Dienstleister und staatliche Stellen bei der Realisierung von Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen.	Bund, Länder, Verbände

BEI DER KONKRETEN REALISIERUNG VON BAHNVERKEHREN

Ist ein Unternehmen von der Schiene überzeugt und möchte es den eigenen Gleisanschluss, den multimodalen Wagenladungsverkehr oder den kombinierten Verkehr konkret nutzen, könnten unterstützende Maßnahmen auf regionaler Ebene erfolgen.

Maßnahmenvorschlag	Beteiligte
3.5 Austausch auf regionaler Ebene über bestehende Schienenaktivitäten / -angebote durchführen.	Länder, Regionalverbände, Kommunen, IHK, Eisenbahnen





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

In vielen Regionen – entlang und abseits der Verkehrskorridore – wurden in den letzten Jahrzehnten massiv Gleisanschlüsse, multimodale Verladestellen und öffentliche Eisenbahninfrastrukturen wie Bahnhofs- und Industriestammgleise aufgegeben und sogar zurückgebaut. Dort, wo es an Infrastruktur fehlt, ist das Verkehrsangebot auf der Schiene entweder gar nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt vorhanden. Man kann in vielen Regionen von einer Unterversorgung mit Schienengüterverkehr sprechen.

Die Wirtschaft benötigt attraktive Transportketten von Quelle bis Ziel. Diese dürfen nicht durch überwindbare Engpässe in der Eisenbahninfrastruktur behindert werden. Benchmark ist der Lkw, der überall Zugang zum gesamten Straßennetz hat.

Viele Standorte von Industrie, Handel und Logistik befinden sich heute nicht mehr in der Nähe von Bahnknoten, sondern verstärkt entlang der Autobahnen und in den Randbereichen der Ballungsgebiete. Um die Quellen/Ziele von Güterverkehren zu bedienen, bedarf es entweder langer Lkw-Distanzen zu den KV-Terminals oder eben Gleisanschlüssen und multimodaler Verladestellen in den Regionen selbst.

Aufgrund der Standortentwicklungen stellt sich die Frage, ob Deutschland eine angemessene Strategie für die bedarfsgerechte Versorgung der Wirtschaft mit Gleisanschlüssen, multimodalen Verladestellen und vorgelagerten öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen hat. Eher kann man den Eindruck gewinnen, dass sich die staatlichen Ebenen mehr auf den Personenverkehr konzentrieren und die Belange des Schienengüterverkehrs nur sekundär berücksichtigt werden. Häufig folgt die Eisenbahninfrastruktur nicht den Entwicklungen im Güterverkehr, sondern wird auf den Mobilitätsbedarf der Bevölkerung im Nah- und Fernverkehr ausgerichtet.

Im Rahmen des Deutschlandtaktes werden derzeit Grundlagen für eine strategische Infrastrukturplanung geschaffen, die auch den Verkehrsbedarf des Schienengüterverkehrs berücksichtigen sollen. Die Charta begrüßt diese neue Ausrichtung staatlicher Infrastrukturplanung.

EINFLUSSMÖGLICHKEITEN DER REGIONEN STÄRKEN

Damit engagierte Regionen eine bedarfsgerechte Infrastrukturausstattung für den Schienengüterverkehr erhalten können, empfiehlt die Charta, regionale Infrastrukturkonzepte zu verwirklichen, in denen Kommunen, regionale Planungsverbände, Bundesländer, Bund, Infrastrukturbetreiber und verladende Wirtschaft bei Bedarfsermittlung, Planung und Finanzierung geeigneter Infrastrukturmaßnahmen Hand in Hand zusammenarbeiten.

Regionale Infrastrukturkonzepte sollten auf Freiwilligkeit der Kommunen aufbauen, Elemente verbindlicher Verlagerungsabsichten der regionalen Wirtschaft beinhalten und Gebiete innerhalb und außerhalb der Ballungszentren sowie ländliche Regionen einbeziehen. Kommunen oder regionale Wirtschaft, die keinen Bedarf für den Ausbau des Schienengüterverkehrs in ihrer Region sehen, müssen sich an einem solchen Konzept nicht beteiligen.

Die Charta regt an, den Einfluss der Regionen auf die Dimensionierung regionaler Eisenbahninfrastrukturen, die der Erschließung der ersten/letzten Meile inkl. der Kundenstandorte dienen, zu stärken. Damit ist nicht zwangsläufig verbunden, den Betreiber einer regionalen Infrastruktur zu verändern. Vielmehr bedarf es einer funktionalen und integrierten Betrachtung von regionalen Infrastrukturen inkl. (Standort-)Planung und Finanzierung. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verfügen die Regionen und Bundesländer bereits über entsprechende Instrumente. Vergleichbares könnte zudem für den Schienengüterverkehr eingeführt werden.

Sicher ist zu definieren, was mit Regionen im Einzelfall gemeint sein könnte. Hier sieht die Charta vorrangig Kommunen, regionale

Planungsverbände, Bezirksregierungen und IHK-Kammerbezirke. Des Weiteren können multimodale Knoten wie See- und Binnenhäfen, Güterverkehrszentren oder größere Industrie-/Logistikstandorte gleichermaßen Bedarfsträger sein.

Wegen der Komplexität der Planungs- und Finanzierungsfragen schlägt die Charta bewusst kein ausgearbeitetes Konzept vor. Sie möchte vielmehr einen strategischen Impuls für einen entsprechenden Dialog mit allen staatlichen Ebenen setzen.

Die Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene für eine neue Finanzierungsarchitektur der Eisenbahninfrastruktur könnten als Diskussionsgrundlage genutzt werden.

Der regionalen Infrastruktur – entlang und abseits der Korridore – können private Gleisanschlüsse, multimodale Verladestellen, trimodale/multimodale Knoten, Industriestamm-/Zuführungsgleise, Vorbahnhöfe und Zulaufstrecken zugeordnet werden.

Als wesentliche Elemente eines nachfrageorientierten und „aus der Region heraus initiierten“ Infrastrukturkonzeptes schlägt die Charta die Handlungsfelder 4 bis 9 vor.

Das EU-Interreg-Projekt Rail4Regions geht im Ansatz ebenfalls in diese Richtung und die Idee könnte auf alle Regionen in Deutschland übertragen werden. In der Projektbeschreibung heißt es: „The project helps transport planners to integrate regional rail lines into European freight networks. The partners develop solutions to optimise regional rail lines and access points and create action plans to encourage the uptake of their solutions in regional development plans.“

Handlungsfeld 4: Bestand, Bedarf und Engpässe in einer Region identifizieren

BESTAND VON GLEISANSCHLÜSSEN UND MULTIMODALEN VERLADESTELLEN ERMITTELN

Voraussetzung für ein regionales Infrastrukturkonzept ist eine Bestandserhebung aller vorhandenen Zugangsstellen in einer Region.

Derzeit werden keine verlässlichen Daten über private Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen veröffentlicht. Dies ist allerdings möglich, weil deren „nicht bundeseigenen“ Betreiber über eine staatliche Genehmigung durch die Bundesländer verfügen müssen. Die DB InfraGO AG hat ihre „bundeseigenen“ multimodalen Verladestellen bereits veröffentlicht.

Die Bundesnetzagentur erhebt im Rahmen ihrer gesetzlichen Marktbeobachtung und in Zusammenarbeit mit den Bundesländern Daten über private Gleisanschlüsse (Werksbahnen) und multimodale Verladestellen (öffentliche Güterterminals). Diese Marktuntersuchung sollte als verlässliche Datengrundlagen für Politik und Wirtschaft weiterentwickelt und den staatlichen Planungsebenen zur Verfügung gestellt werden.

Maßnahmenvorschlag	Beteiligte
4.1 Bundesweite Bestandsaufnahme aller privaten Gleisanschlüsse und multimodalen Verladestellen anhand der erteilten Genehmigungen. Die Daten sollten unter Beachtung des Datenschutzes Politik, Wirtschaft und staatlichen Planungsebenen verfügbar gemacht werden.	Bund, Länder, Bundesnetzagentur, Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Verbände



BEDARF UND BESTAND DER EINZELNEN REGIONEN IDENTIFIZIEREN

Für Untersuchungen in einer Region eignet sich z.B. das Instrument der Machbarkeitsstudie. Darin sollte der konkrete Bedarf der regionalen Wirtschaft nach Schienengüterverkehr, privaten Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen ermittelt werden.

Ebenfalls sollte eine betreiberübergreifende Bestandsaufnahme aller Gleisanschlüsse und multimodalen Verladestellen erfolgen, in der Region selbst und in der direkten/entfernten Nachbarschaft.

Weiterhin ist zu untersuchen, welche Gleisanschlüsse und multimodalen Verladestellen derzeit aktiv/betriebsbereit oder nicht betriebsbereit sind sowie stillgelegt oder sogar entwidmet wurden.

Bei der Bestandsermittlung sind auch Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen innerhalb von See- und Binnenhäfen, Güterverkehrszentren und größeren Industrie-/Logistikstandorten zu erfassen.

Von zentraler Bedeutung ist die Ermittlung der vorgelagerten Infrastrukturen inkl. deren Kapazitäten. Darunter versteht die Charta die einzelnen Infrastrukturabschnitte zwischen einer Zugangsstelle und der nächsten Strecke eines Güterverkehrskorridors.

Berücksichtigt werden sollten alle Infrastrukturen in einer Region, also bundeseigene (meist DB InfraGO AG), nicht bundeseigene (NE und Kommunen) und private Infrastrukturen. Dies ermöglicht eine funktionale Bewertung aller vorhandenen Infrastrukturen.

Des Weiteren sind die in einer Region tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen einzubinden. Nur dann können die eisenbahnbetrieblichen Belange realitätsnah abgebildet werden.

Auf Basis der Daten

- über die Nachfrage,
- über vorhandene Infrastrukturen und
- aus der Bedarfsermittlung aus der Regional- und Bauleitplanung (geplante Gewerbe und Industrieflächen)

kann ermittelt werden, ob und wo Infrastrukturgengpässe für Neu- und Mehrverkehre in einer Region bestehen.

Ebenfalls ist zu untersuchen, welche Förderprogramme der EU, des Bundes und/oder der Bundesländer in der Region genutzt werden können.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
4.2 Interessierte Regionen sind in die Lage zu versetzen, regionale Machbarkeitsstudien in Auftrag zu geben, aus denen der konkrete Bedarf und Bestand an Infrastrukturen hervorgehen.	Bund, Länder
4.3 Bereitschaft aller involvierten Unternehmen und Institutionen , qualifiziert an einer Machbarkeitsstudie mitzuwirken, erforderliche Daten zu liefern und die Ergebnisse zielorientiert zu diskutieren.	Länder, Regionalplanung, Kommunen, Verbände, Infrastrukturbetreiber, regionale Wirtschaft

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN ZUR ENGPASSBESEITIGUNG IDENTIFIZIEREN

Um Engpässe zu beseitigen, sollten in Abstimmung mit den maßgeblichen Unternehmen und Institutionen konkrete Maßnahmen mit kapazitätssteigernder Wirkung identifiziert werden. Diese könnten mit einem Preisschild in Höhe der Investitionskosten versehen werden. Daneben

kann deren Nutzen für Verkehrsverlagerung und Klimaschutz dargestellt werden. Auf dieser Grundlage kann nachvollzogen werden, in welchem Zusammenhang Investitionskosten, Verkehrsverlagerung und Klimabilanz einer einzelnen Maßnahme stehen.

Maßnahmenvorschlag	Beteiligte
4.4 Konkrete Infrastrukturmaßnahmen inkl. Investitionskosten identifizieren und deren jeweiligen Nutzen für Verkehrsverlagerung und Klimaschutz in Zahlen darstellen.	Bund, Länder, Regionalplanung, Kommunen, Verbände, Eisenbahnen



Handlungsfeld 5: Staatliche Infrastrukturplanung und -finanzierung in den Regionen optimieren

Die Rollen und Befugnisse von Bund, Ländern, Regionalplanung und Kommunen sind im Planungs- und Baurecht sowie bei der Infrastruk-

turfinanzierung klar geregelt. Sie hängen allerdings in erster Linie vom jeweiligen Eigentümer der Infrastruktur ab.

STATUS QUO PLANUNGSRECHT

Der Bund ist zuständig für das Raumordnungsgesetz mit seinen rahmenrechtlichen Vorgaben zur Raumordnung. Er regelt im Baugesetzbuch ferner die Grundlagen für die Bauleitplanung der Kommunen.

Die Bundesländer sind für die Raumordnung (Raumplanung) in ihrem Bundesland verantwortlich. Diese befasst sich mit der räumlichen Entwicklung, insbesondere in Form von Festlegungen wichtiger Entwicklungsachsen sowie Standorten für den Güterumschlag wie z. B. Häfen oder Güterverkehrszentren.

In den meisten Flächenländern legen regionale Planungsverbände im regionalen Raumordnungsplan (Regionalplan) die Schwerpunkte für den Güterumschlag, den Zugang der Wirtschaft zur Schiene sowie bedeutender Industrie- und Gewerbestandorte fest.

Die Kommunen üben die Planungshoheit aufgrund ihres Rechtes zur Selbstverwaltung aus. Dazu nutzen sie die Bauleitplanung als rechtliches Instrument für die Ordnung der städtebaulichen Entwicklung. Diese umfasst den Flächennutzungsplan als vorbereitenden Bauleitplan sowie den Bebauungsplan mit allgemeinverbindlichen Festsetzungen.



STATUS QUO INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Der Bund konzentriert sich bei der Finanzierung des Neu- und Ausbaus bundeseigener Infrastrukturen in aller Regel auf die vielbefahrenen Korridore. Die anderen Strecken haben für den Bund meist regionale Bedeutung. Andererseits fördert er den Neu-/Ausbau nicht bundeseigener Infrastrukturen über das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG), wenn diese dem Fernverkehr dienen. Für bundeseigene Infrastrukturen abseits der Korridore werden im Verhältnis deutlich weniger Mittel für den Neu-/Ausbau bereitgestellt, obwohl diese ebenfalls dem Fernverkehr dienen und für das gewünschte Wachstum auf der Schiene benötigt werden. Des Weiteren fördert der Bund Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen.

Die Bundesländer sind Besteller für den SPNV und engagieren sich in dieser Funktion auch für eine bedarfsgerechte Infrastrukturausstattung der Regionen inkl. bundeseigener Infrastruktur. Gerade in Regionen mit geringen Infrastrukturkapazitäten für den Schienengüterverkehr ergeben sich immer wieder Konflikte mit den

Anforderungen des SPNV an Infrastruktur und Fahrplänen. Hier befinden sich die Bundesländer in einem „systembedingten“ Zielkonflikt zwischen Verkehrsverlagerung im Güterverkehr und Versorgung ihrer Bevölkerung mit einem attraktiven SPNV.

Die meisten Bundesländer fördern über Landesprogramme nicht bundeseigene Infrastrukturen, Gleisanschlüsse, multimodale Verladestellen und Industriestammgleise.

Viele Bundesländer und Kommunen sind (Mit-)Eigentümer von zahlreichen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) inkl. Hafeneisenbahn. Diese NE betreiben regionale Infrastrukturen und bieten häufig Verkehrsleistungen an. Sie sind gewissermaßen ein verlängerter Arm der regionalen Verkehrspolitik und Wirtschaftsförderung.

Die Mehrzahl der Kommunen betreibt entweder gar keine eigenen Gleise oder lediglich ein Industriestammgleis zur Anbindung eines Industrie-/Gewerbegebiets.



PLANUNG UND FINANZIERUNG REGIONALER INFRASTRUKTUREN VERBESSERN

Viele Einzelbeispiele zeigen, dass es bei der Planung und Finanzierung regionaler Infrastrukturen Verbesserungsmöglichkeiten bei der Zusammenarbeit der staatlichen Ebenen (Bund, Bundesländer, Regionalplanung und Kommunen) gibt.

So stoßen z.B. Kommunen bei ihren Aktivitäten zur Verkehrsverlagerung an Grenzen, wenn z. B. die bundeseigene Infrastruktur der DB InfraGO AG der entscheidende Engpassfaktor ist.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, wie die Planungs- und Finanzierungsarchitektur zielgenauer auf eine bedarfsgerechte Versorgung der Regionen mit Eisenbahninfrastruktur für den Güterverkehr ausgerichtet werden kann.

Während die Förderung von Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen bereits weitestgehend nachfrageorientiert gestaltet ist, ist die Finanzierung vorgelagerter Infrastrukturen deutlich komplexer.

Weil der konkrete Bedarf nach Infrastruktur auf der Nachfrageseite entsteht, setzt sich die Gleisanschluss-Charta für einen stärkeren Einfluss der Regionen bei Investitionsentscheidungen über Infrastrukturmaßnahmen in ihrer Region ein. Dafür sollten entsprechende Instrumente geschaffen werden.

Ein neuer Ansatz könnte sein, regionale Infrastrukturen nach ihrer Funktion für den Schienengüterverkehr zu bewerten und nicht nach den Eigentumsverhältnissen der Betreiber.

Die mitzeichnenden Verbände erkennen das Bemühen des Bundes an, erhebliche Finanzmittel

in den Erhalt und den Ausbau von Eisenbahninfrastruktur zu investieren. Die Mittelbereitstellungen im Zusammenhang mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG), der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) und diversen Sonderprogrammen sind hier besonders zu nennen.

Neben Investitionen in die Korridore besteht Bedarf, ausreichend Mittel für den Erhalt und den Ausbau der anderen Strecken bereitzustellen. Anzumerken ist, dass weniger als 30 Prozent des Streckennetzes dem sogenannten Hochleistungsnetz der DB InfraGO AG zugeordnet werden können. Der deutlich höhere Anteil der anderen Strecken sorgt für die notwendige Flächendeckung im Schienengüterverkehr und führt den Korridoren erhebliche Verkehre zu.

Bei der Gestaltung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist zu berücksichtigen, dass der Wirtschaftsstandort Deutschland nicht nur (internationale) Korridore benötigt, sondern genauso Zubringerstrecken zu den Korridoren.

Die Neuausrichtung der DB Netz AG zur gemeinwohlorientierten DB InfraGO AG sollte dazu genutzt werden, bessere Voraussetzungen für regionale Infrastrukturen im Bundeseigentum zu schaffen.

Die Charta möchte mit ihren Maßnahmenvorschlägen einen strategischen Impuls setzen und regt an, die Details für eine zielgenaue und bedarfsgerechte Umsetzung mit den maßgeblichen Beteiligten auszuarbeiten, gerne mit Einbindung der Beschleunigungskommission Schiene.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
<p>5.1 Einladung zu einem Strategiedialog für Verbesserungen bei der staatlichen Infrastrukturplanung und -finanzierung in den Regionen (korrespondierend mit den Vorschlägen 5.2 bis 5.4).</p>	<p>Bund, Länder, Regionalplanung, Kommunen, Verbände</p>
<p>5.2 Schaffen einer Finanzierungsarchitektur für eine bedarfsgerechte Ausstattung der Regionen mit Gleisanschlüssen, multimodalen Verladestellen und vorgelagerter öffentlicher Infrastruktur – und dies betreiberübergreifend (DB InfraGO AG, NE und Kommunen). Investitionen stärker auf den regionalen Bedarf ausrichten unter Berücksichtigung der Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene.</p>	<p>Bund, Länder, Regionalplanung, Kommunen</p>
<p>5.3 Prüfen, inwieweit bestehende Finanzierungsgrundlagen genutzt, optimiert und mit dem regionalen Bedarf synchronisiert werden können. Möglichkeiten für Kofinanzierungen erweitern.</p>	<p>Bund, Länder, Regionalplanung, Kommunen</p>
<p>5.4 Ausbau der Zusammenarbeit bei Raumordnung und Bauplanung auf allen staatlichen Ebenen. Bessere Abstimmung zwischen Bund, Ländern, Regionalplanung und Kommunen bei Strecken, Bahnhofs- und Zuführungsgleisen sowie Zugangsstellen.</p>	<p>Bund, Länder, Regionalplanung, Kommunen</p>



Handlungsfeld 6: Ausreichend Kapazitäten in der vorgelagerten öffentlichen Infrastruktur vorhalten

ZULAUFSTRECKEN, BAHNHOFSGLEISE UND ZUFÜHRUNGS-/INDUSTRIESTAMMGLEISE

Die öffentliche Infrastruktur „vor der eigenen Haustür“ spielt eine zentrale Rolle für die Erreichbarkeit von Zugangsstellen. Die Fördermittel für Gleisanschlüsse und Umschlagterminals können nur dann die größtmögliche Wirkung erzielen, wenn auch die vorgelagerte Infrastruktur die damit verbundenen Mehrverkehre aufnehmen kann.

In vielen Regionen haben die Strecken „vor der Haustür“ keine Kapazitäten (mehr) für (größeres) Verkehrswachstum. Die Korridore sind in aller Regel bereits mit Personen- und Güterverkehr überlastet. Die Strecken abseits der Korridore sind vielfach eingleisig und nicht elektrifiziert.

Viele Bahnhöfe entlang der Strecken haben zu wenige Überholgleise für den Güterverkehr. Deshalb finden Überholvorgänge durch schnellere Züge sehr großräumig statt. Kein Wunder, dass gerade regionale Bedienfahrten des Güterverkehrs mehr stehen als fahren.

In den letzten Jahrzehnten wurden zahlreiche Gleise und Weichen in Bahnhöfen „vor der Haustür“ (Vorbahnhöfe) zurückgebaut. Ähnlich wie das Vorfeld eines Flughafens benötigt auch der Schienengüterverkehr Abfertigungs-, Rangier- und Abstellflächen, um die Gleisanschlüsse und multimodalen Verladestellen bedienen zu können.

Die Beschleunigungskommission Schiene hat die fehlenden Kapazitäten in den Serviceeinrichtungen im Cluster 1.7 bereits zutreffend beschrieben und die Maßnahmen „Sonderprogramm Serviceeinrichtungen“ und „Integration Serviceeinrichtungen in Netzentwicklung“ vorgeschlagen.

Viele „Anschlussstellen“, über die Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen an Strecken angeschlossen werden, verfügen nur über veraltete Technik, z.B. schlüsselabhängige Handweichen. Gerade bei Strecken mit Schienenpersonenverkehr muss der Güterverkehr auf Randzeiten (meist in der Nacht) ausweichen. Im schlimmsten Fall heißt das stundenlang warten für die allerletzten Kilometer bis zum Kunden. Und dann anschließend noch weiter warten, weil in der Nacht wegen Lärmschutz nicht umgeschlagen werden darf. Durch Umrüsten auf ferngestellte Weichen und Einsatz moderner Leit- und Sicherungstechnik könnten zusätzliche Bedienzeiten am Tage ermöglicht werden, was aber meist an der Finanzierung scheitert.

Infrastrukturengpässe, z.B. wegen überfüllter Strecken/Bahnhöfe, fehlender Gleise/Weichen, zu kurzer Gleise oder veralteter Technik, führen zudem zu höherem Betriebsaufwand für die Bedienung von Zugangsstellen, z.B. mehr Personal- und Fahrzeugstunden. In Zeiten knapper Ressourcen ist das für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nicht darstellbar. Deshalb existiert in vielen Fällen gar kein bzw. ein eingeschränktes Bedienungsangebot für Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen (z.B. nur 1 x pro Woche). Es ist offensichtlich, dass der Verbrauch zusätzlicher Betriebskosten auf Dauer teurer ist, wenn Investitionen in die Infrastruktur ausbleiben.

Im Vergleich dazu kann ein Lkw jederzeit seine Kunden bedienen, weil seine Infrastruktur 24 Stunden am Tag zur Verfügung steht und er sich dem Personenverkehr deutlich weniger unterordnen muss.

WORAUF KÖNNTE AUFGEBAUT WERDEN?

Mit der VDV-Maßnahmenliste und dem Tool iTrace der DB InfraGO bestehen bereits etablierte Instrumente für eine Bedarfsermittlung und Investitionsentscheidung.

In den bestehenden Finanzierungsinstrumenten des Bundes und der Länder sollten Zulaufstrecken, Serviceeinrichtungen/Vorbahnhöfe und Häfen (noch) stärker berücksichtigt werden.

Im Hinblick auf den fortschreitenden Klimawandel ist es sinnvoll, insbesondere den Bedarf nach kleineren und mittleren Infrastrukturmaßnahmen mit großen Kapazitätseffekten zu ermitteln. Mithilfe zielgenauer Finanzierungsgrundlagen für solche Maßnahmen könnten diese schnell umgesetzt werden.

Die folgenden Vorschläge 6.1 bis 6.6 sind miteinander und mit den Vorschlägen 5.1 bis 5.4 im Sinne einer Gesamtarchitektur zu synchronisieren.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
6.1 Gezielte Engpassbeseitigung in der vorgelagerten Infrastruktur, z. B. mit einem Sonderprogramm „ Kapazitätssteigerungen in der vorgelagerten Infrastruktur “ bzw. einem Sonderprogramm Serviceeinrichtungen (siehe Cluster 1.7 der Beschleunigungskommission) .	Bund, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände
6.2 Dauerhafte Finanzierung von kleineren und mittleren Maßnahmen mit kapazitätssteigernder Wirkung in Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG inkl. Verzicht auf Bewertungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV).	Bund, DB InfraGO, Verbände
6.3 Finanzierungsgrundlagen für kapazitätssteigernde Maßnahmen auf den Zulaufstrecken schaffen inkl. moderner Leit- und Sicherungstechnik und ferngestellter Anschlussweichen in Streckengleisen zur Erhöhung der Streckenkapazität.	Bund, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände
6.4 Finanzieren von Neu- und Ausbaumaßnahmen in Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG im Rahmen des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG) inkl. Schaffen einer anerkannten Methodik für den Nachweis der Notwendigkeit für den Güterverkehr.	Bund, DB InfraGO, Hochschulen
6.5 Verbesserungen beim Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) vornehmen, insbesondere Neu- und Ausbau in den Häfen aufnehmen und Kofinanzierung durch weitere Bundesländer.	Bund, Länder
6.6 Nutzung und Weiterentwicklung bestehender Landesförderungen . Neue Förderprogramme in Bundesländern ohne bestehende Landesförderungen.	Länder, Marktakteure

DAUERHAFTENUTZUNG VON BAUINFRASTRUKTUR

Kapazitätssteigernde Maßnahmen in der vorgelagerten Infrastruktur können zudem im Rahmen größerer Baumaßnahmen realisiert werden. Gleisinfrastrukturen, die temporär für Bauzwecke eingebaut werden sollen, könnten von vornherein für eine dauerhafte Nutzung ausgelegt werden, wenn dadurch Kapazitäten für Mehrverkehr geschaffen werden können.

Das würde zwar zusätzliche Investitionen in höherwertige Infrastrukturen im Rahmen einer Baumaßnahme bedeuten, in der Endabrechnung

könnte man aber (erhebliche) Kosten sparen, wenn man Baumaßnahmen in Strecken und Serviceeinrichtungen stärker bündelt.

Bei Baumaßnahmen der DB InfraGO AG sollte der Bund grundsätzlich bereit sein, entsprechende Finanzierungsgrundlagen für eine dauerhafte Nutzung von Bauinfrastruktur zu schaffen.

Die Charta empfiehlt in diesem Zusammenhang, geplante Baumaßnahmen bei den regionalen Infrastrukturkonzepten zu berücksichtigen.

Maßnahmenvorschlag	Beteiligte
6.7 „Dauerhafte Nutzung von Bauinfrastruktur“ durch entsprechende Finanzierungsinstrumente grundsätzlich ermöglichen und Regelungen für den Einzelfall schaffen.	Bund, Länder, Infrastrukturbetreiber



STILLEGUNGEN, ENTWIDMUNGEN, REAKTIVIERUNG UND ELEKTRIFIZIERUNG

Die Mitzeichner der Charta raten dringend von weiteren Stilllegungen und Entwidmungen von Strecken, Bahnhofsteilen wie Gleisen, Weichen und Zuführungs-/Industriestammgleisen ab. Eine weitere Schrumpfung des öffentlichen Eisenbahnnetzes gefährdet ihrer Meinung nach die verkehrspolitischen Ziele.

Die Gleisanschluss-Charta begrüßt den Beschluss des Deutschen Bundestages vom 20. Oktober 2023, höhere Hürden für die Freistellung von Betriebszwecken (Entwidmung) im Beschleunigungsgesetz vorzusehen. Der Bahnbetriebzweck von Eisenbahngrundstücken liegt jetzt im überragenden öffentlichen Interesse.

Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und der Teilhabe der ländlichen Regionen am Schienengüterverkehr ist die Reaktivierung von Bahnstrecken ein wichtiger Faktor, um

mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Insbesondere bei den Branchen Holz, Agrargüter und Biokraftstoffe beginnen Verkehre meist im ländlichen Raum

Es müssen daher zügig verkehrlich sinnvolle Reaktivierungsvorhaben auch für den Güterverkehr vorangetrieben werden – mit eigenem Budget.

Die Gleisanschluss-Charta unterstützt die konkreten Vorschläge von der Allianz pro Schiene und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Details siehe <https://www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken.aspx>).

Der Grad der Elektrifizierung von Strecken, Bahnhofsgleisen sowie Zufahrten zu Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen sollte deutlich erhöht werden.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
6.8 Von weiteren Stilllegungen und Entwidmungen / Freistellungen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturen muss abgesehen werden.	Bund, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber
6.9 Reaktivieren von Strecken und Serviceeinrichtungen; Umsetzen der konkreten Vorschläge von der Allianz pro Schiene und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen.	Bund, EBA, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände
6.10 Elektrifizieren von Zulaufstrecken und vorgelagerten Infrastrukturen vorantreiben (siehe Maßnahme 6.2 des Masterplans Schienengüterverkehr).	Bund, EBA, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände

Handlungsfeld 7: Standorte an Schiene anbinden und Flächen sichern

ANBINDEN VON GEWERBE- UND INDUSTRIEGEBIETEN AN DIE SCHIENE

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag vereinbart, dass bei neuen Gewerbe- und Industriegebieten die Schienenanbindung verpflichtend geprüft werden soll. Die letzte Novellierung des Raumordnungsgesetzes (ROG) wurde dafür allerdings nicht genutzt.

Die Charta empfiehlt eine ergebnisoffene Prüfung, ob für einen Standort ein eigener Gleisanschluss oder alternativ eine leistungsfähige verkehrliche Anbindung an multimodale Verladestellen in der Nachbarschaft/im Umfeld (z. B. KV-Terminals oder multifunktionale Anlagen) möglich ist. Dafür sollten prüfbare Kriterien vorgegeben werden, die auch das Ziel der Vermeidung unnötig langer Lkw-Distanzen zum Terminal enthalten sollten.

Entscheidend für die Verkehrswende ist, dass der Zugang zu (multimodalen) Schienenangeboten unter Berücksichtigung der lokalen Verkehrsverhältnisse auf Schiene, Straße und Schiff attraktiv und konkurrenzfähig gestaltet wird.

Als Abstufung kann es sinnvoll sein, bei der Ausgestaltung von Planungspflichten zwischen Standorten mit landesweiter oder (eher) lokaler Bedeutung zu unterscheiden. Bei größeren Standorten z. B. in den Wirtschaftszentren könnten dazu strengere gesetzliche Vorgaben gemacht werden als z. B. bei kleineren Standorten in der Fläche.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
<p>7.1 Verpflichtende Prüfung einer Schienenanbindung von Gewerbe- und Industriestandorten im Raumordnungsgesetz (Vorrangplanung/Ausschlussplanung für Gewerbegebiete) und Baugesetzbuch (Erweiterung der Definition des Begriffs Erschließung nach dem BauGB um die Anbindung an die Schiene im Güter- und Personenverkehr) als Rechtsnorm verankern und in der Praxis umsetzen.</p>	Bund, Länder, Kommunen, Verbände
<p>7.2 Im Rahmen der Landes- und Regionalplanung sind großflächige Gewerbe- und Industriegebiete vorrangig an Bahnstrecken, in größeren Zugbildungsbahnhöfen (DB InfraGO AG und NE) oder in der Nähe und mit erwiesener Anbindung an leistungsfähige multimodale Anlagen (KV und Wagenladung) auszuweisen. Im Rahmen der Bauleitplanung ist bei der Entwicklung großflächiger Gewerbe-/Industriegebiete regelmäßig die Möglichkeit eines Gleisanschlusses festzulegen.</p>	Länder, Kommunen, Verbände, Bund

FLÄCHEN FÜR ZUGANGSSTELLEN UND ZUFÜHRUNGSGLEISE SICHERN

Im Rahmen einer Bestandsaufnahme regionaler Infrastrukturen (siehe Handlungsfeld 4) sind auch ungenutzte Flächen zu identifizieren, die eine gute Anbindung an das Schienennetz haben (könnten). Diese Flächen können für die gezielte Ansiedlung von Unternehmen mit Transportpotenzial für die Schiene genutzt werden.

Dafür kann eine Auswertung digitaler Geoinformationsdaten (z.B. aus Satellitenbildern) unterstützend eingesetzt werden. Über das System SIDING können z.B. Informationen über die Anbindungschancen von Standorten an das Schienennetz gewonnen werden. SIDING erkennt auch frühere Bahntrassen für Lade- und Zuführungsgleise bei stillgelegten/entwidmeten Anlagen sowie die Bebauungssituation im Umfeld eines (potenziellen) Zuführungsgleises.

Ebenfalls ist die Reaktivierung von Brownfield-Immobilien (derzeit brachliegende Industrie- und Gewerbeflächen) zu prüfen. Diese „Altstandorte“ waren häufig mit Gleisanschlüssen an das Schienennetz angebunden.

Von den Eisenbahnen nicht mehr benötigte Bahnanlagen und Flächen eignen sich ebenfalls zur Flächensicherung für neue Ansiedlungen. Sie sollten bei der Landes- und Regionalplanung sowie bei der Bauleitplanung entsprechend berücksichtigt und planerisch als

Verkehrsflächen vorgehalten werden, denn sie verfügen meist über eine exzellente Lage im öffentlichen Eisenbahnnetz.

Immobilien des Bundes können eine große Bedeutung für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs haben und sind in lokale und regionale Konzepte zur Flächensicherung einzubinden. Dafür muss der Bund bereit sein, z. B. nicht mehr benötigte bundeseigene Immobilien mit Gleisanschluss und Bahnanlagen anderen am Schienengüterverkehr interessierten Betreibern zur Verfügung zu stellen und damit von sonstigen kommerziellen Verwertungen im Sinne des übergeordneten öffentlichen Interesses Abstand zu nehmen.

Zugangsstellen und öffentliche Eisenbahninfrastrukturen werden von einer Vielzahl von Betreibern vorgehalten. Es sollte ein unbürokratisches Verfahren (Frühwarnsystem) realisiert werden, in dem Kommunen und deren Planungsverbände frühzeitig und umfassend über evtl. Stilllegungsabsichten durch die Eisenbahnbehörden informiert werden.

Es sollte zudem berücksichtigt werden, dass Reaktivierungen ehemaliger Bahnanlagen oder die Wiederinbetriebnahme gewidmeter Bahnanlagen eine Alternative für weitere Flächenversiegelungen an anderen Standorten sein können.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
7.3 Erstellen regionaler Konzepte zur strategischen Flächensicherung derzeit nicht genutzter Infrastrukturen, synchronisiert mit dem regionalen Infrastrukturkonzept (siehe Handlungsfeld 4); Bestandssicherung als Zukunftsoption priorisieren.	Länder, Kommunen, Verbände, Eisenbahnen, Bund
7.4 Vermeiden weiterer Freistellungen von Bahnbetriebszwecken von Bahnanlagen und Flächen nach § 23 AEG und Rückbauverpflichtungen.	Bund, Länder, Kommunen, Betreiber
7.5 Proaktive Information der Kommunen und deren Planungsverbände über gefährdete Infrastrukturen in ihrer Region.	Infrastrukturbetreiber, Aufsichtsbehörden, EBA, Kommunen

ZUGANGSSTELLEN FÜR DIE VER-/ ENTSORGUNG DER BALLUNGRÄUME SCHAFFEN

Für Verkehre in/aus den Ballungsräumen sind besondere Herausforderungen an innerstädtische/stadtnahe Flächen und Logistik zu berücksichtigen. Hohe Immobilienpreise und beengte Platzverhältnisse sowie die Dominanz des Personenverkehrs (z.B. S-Bahn-Taktverkehre) müssen berücksichtigt werden. So könnten z.B. mehrstöckige Logistikimmobilien bahntauglich konzipiert und realisiert werden. Auch die

eingesetzten Zugsysteme müssen im schnellen Personenverkehr „mitschwimmen“ können und brauchen ausreichende Ausweich- und Überholmöglichkeiten. Verstärkt zu berücksichtigen sind die Potenziale stadtnaher Häfen, Güterverkehrszentren und Industrie-/Logistikparks. Wegen der besonderen Anforderungen ist die Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern, Kommunen, Eisenbahnen und Kunden zu intensivieren.

Maßnahmenvorschlag	Beteiligte
<p>7.6 Regionale Strategie für den Ausbau der Ver-/Entsorgung der Ballungsräume über die Schiene mit Unterstützung des Bundes und der Länder (z. B. zielgenaue Förderrichtlinien für Forschung, Umschlaginfrastruktur und Verkehrsprojekte) sowie Verankerung dieser Strategie in die öffentliche Planung auf kommunaler oder regionaler Ebene.</p>	Kommunen, Immobilienwirtschaft, Verbände, Länder, Bund, Eisenbahnen

EINBINDUNG DER IMMOBILIENWIRTSCHAFT UND INVESTMENTBRANCHE

Die Charta empfiehlt, bei der Anbindung von Standorten an die Schiene auch die Immobilienwirtschaft, die Projektentwicklung sowie die Finanzierungs- und Investmentbranche stärker einzubinden und mit Informationen rund um die Schiene zu versorgen. Zu prüfen ist, welche Bedeutung ein eigener Gleisanschluss oder alternativ der Zugang zu multimodalen Transportsystemen künftig beim ESG(Environmental, Social & Governance)-Screening und bei entsprechenden

Risiko- und Bonitätseinschätzungen haben wird. Vor diesem Hintergrund ist es ratsam, das Nachhaltigkeitsmanagement der Akteurinnen und Akteure stärker einzubinden.

Zu prüfen ist auch, welchen Zugang die Immobilienwirtschaft zu Förderprogrammen des Schienengüterverkehrs bei vermieteten Immobilien hat, z. B. zur Gleisanschlussförderrichtlinie.

Maßnahmenvorschlag	Beteiligte
<p>7.7 Stärkere Einbindung der Immobilienwirtschaft, der Projektentwicklung sowie der Finanzierungs- und Investmentbranche; Bereitstellen von zielgenauen Informationen.</p>	Verbände, Kommunen, Länder, Bund

Handlungsfeld 8: Multimodale Verladestellen schaffen und ausbauen

Zum Ausbau multimodaler Verkehre werden Verladestellen mit günstiger Lage zu den Verkehrswegen und mit attraktiven Standortdienstleitungen benötigt. Diese dienen dem Umschlag von Gütern und/oder Behältern von Lkw oder Schiff auf Güterwagen und umgekehrt. Umgeschlagen werden können alle Güter, die über die Schiene transportiert werden.

Obwohl sie in der Regel dieselbe Funktion haben, werden unterschiedliche Bezeichnungen verwendet wie z. B. multifunktionale Anlage, Bahnterminal, Railport, Ladestelle, Ladestraße, Freiladegleise oder Umschlagterminal.

Bezogen auf den Umschlag bestehen folgende Optionen:

- Der Betreiber bietet den Umschlag an.
- Der Nutzer muss den Umschlag selbst organisieren.
- Der Nutzer hat die Wahl, ob er oder der Betreiber den Umschlag durchführt.

Viele Betreiber bieten auch Lagerung und Lkw-Hausverkehre an.

Multimodale Verladestellen werden von Speditionen, Eisenbahnen, Häfen, Umschlagbetrieben, Kommunen oder privaten Gleisanschließern betrieben. Sie sollten möglichst flächendeckend über das Bundesgebiet verteilt sein, um den Lkw-Wegeanteil so kurz wie möglich zu halten. Deutschland verfügt vielerorts bereits über ein gutes Angebot an multimodalen Verladestellen, in manchen Regionen fehlen diese aber.

Um den Bedarf zu decken und neue Märkte (wie z. B. Wasserstofftransporte) zu erschließen, sollten die vorhandenen Verladestellen in ihrem Bestand gesichert und, wo möglich und sinnvoll, zu multifunktionalen Verladestellen mit einem nachfrageorientierten Dienstleistungsangebot ausgebaut werden.

Die Regionen können den Bedarf an multimodalen Verkehren in der regionalen Wirtschaft ermitteln

und anhand des Bestandes beurteilen, ob in ihrer Region Bedarf an einem Neu-/Ausbau von Verladestellen besteht (siehe Handlungsfeld 4).

Durch die Zusammenarbeit der Betreiber von Verladestellen in einer Region und in der erweiterten Nachbarschaft können zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Den Betreibern wird empfohlen, ihre Verladestelle offensiv zu bewerben, um deren Bekanntheit zu erhöhen.

Eine weitere Option ist die Einrichtung von temporären Verladestellen (z. B. für die Versorgung von Baustellen oder die Verladung saisonaler Agrargüter), bei denen Vereinfachungen bei Genehmigung/Auflagen und beschleunigte Verfahren anzustreben sind.

In der Gleisanschlussförderrichtlinie sollte bei den multifunktionalen Anlagen unbedingt ein höherer KV-Anteil zugelassen werden. Ansonsten besteht eine Förderlücke, wenn eine Verladestelle mehr als 50 Prozent KV-Ladeeinheiten umschlägt, aber im Rahmen der KV-Förderrichtlinie nicht förderfähig ist (siehe auch Vorschlag 10.5).

In den angesprochenen Förderprogrammen sollten daher alle Umschlagarten im Rahmen multimodaler Verkehre gleichgestellt werden. Nur dann kann es gelingen, ein am Bedarf ausgerichtetes und gleichzeitig flächendeckendes Netz an multimodalen Verladestellen aufzubauen.

Bei bestimmten Technologien für den horizontalen Umschlag von Behältern befindet sich ein Teil der erforderlichen Umschlaganlagen an Güterwagen und/oder Lkw. Diese Systeme ermöglichen, dass man über einfache, kundennahe Verladestellen mit wenig Fläche, mit geringen Investitionen in Infrastruktur und ohne stationäre Umschlagtechnik umschlagen kann. Derzeit ist die Förderung von speziellen Umschlaganlagen an Fahrzeugen von der Förderung ausgenommen.

In Bezug auf die Akzeptanz von Verladestellen bei der benachbarten Bevölkerung bedarf es politischer und wissenschaftlicher Unterstützung.

Grundsätzlich wird die Bevölkerung in einer Region durch eine Verladestelle vom Straßen-güterverkehr entlastet. Dieser Vorteil wird aber häufig nur pauschal dargestellt. Anhand von Vergleichsrechnungen könnte z.B. nachgewiesen werden, wie sich eine Verladestelle auf Faktoren wie Verkehrslage, Verkehrssicherheit,

Klimaschutz und Energiesparen in einer Region konkret auswirken könnte. Damit könnte evtl. Partikularinteressen von Anwohnerinnen und Anwohnern entgegengetreten und eine deutliche Mehrheit in einer Region für eine Verladestelle gewonnen werden.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
8.1 Betreiberübergreifende Berücksichtigung aller multimodalen Verladestellen bei der Realisierung regionaler Infrastrukturkonzepte und verstärkter Dialog über die Standorte und Dienstleistungen von multimodalen Verladestellen in einer Region bzw. in der Nachbarschaft.	Länder, Kommunen, Verbände, regionale Akteurinnen und Akteure, Bund
8.2 Erhalt und Neu-/Ausbau multimodaler Verladestellen und Erweiterung des Dienstleistungsangebotes wie z. B. Umschlag, Lagerung und Lkw-Hausverkehr.	Bund, Länder, Kommunen, Verbände, Eisenbahnen
8.3 Multimodalitätscheck der Gleisanschlussförderrichtlinie und KV-Förderrichtlinie; Weiterentwicklung der Förderprogramme in Richtung Gleichstellung aller multimodalen Zugangsstellen.	Bund, Länder, Verbände
8.4 Entlastung multimodaler Verladestellen von staatlichen Auflagen und Begünstigung bei der Planungsbeschleunigung (insbesondere bei temporärer Einrichtung und Nutzung).	Bund, Länder, Kommunen, Verbände
8.5 Investitionen in Umschlageinrichtungen am Güterwagen und am Straßenfahrzeug bei horizontalen Umschlagsystemen über multimodale Verladestellen förderfähig machen.	Bund, Länder, Verbände
8.6 Akzeptanz bei der Bevölkerung und Kommunen erhöhen durch konkrete Berechnungsmodelle über die Vorteile einer Verladestelle für die gesamte Region.	Länder, Kommunen, Verbände, Wissenschaft, Beratungsunternehmen, Bund

Handlungsfeld 9: Trimodale / multimodale Knoten stärken

See- und Binnenhäfen, Güterverkehrszentren und größere Industrie-/Logistikstandorte sind Heimat vieler Gleisanschlüsse und multimodaler Verladestellen. Sie konzentrieren Zugangsstellen, sind die wichtigsten Bündelungspunkte für die Schiene und stellen eine Alternative für eine zu starke Streuung von Zugangsstellen in einer Region dar.

Um ihrer wachsenden Bedeutung für die Schiene gerecht zu werden, sind diese logistischen Knoten stärker in den Mittelpunkt bundesweiter und regionaler Verkehrsplanungen/-konzepte zu nehmen.

Die Verdrängung z. B. von bestehenden Hafeninfrastrukturen und Industrie-/Logistikstandorten schadet dem Schienengüterverkehr, insbesondere wegen ihrer meist sehr guten Anbindung an das Schienennetz. Die Kommunen sollten den Wert dieser Knoten für die Versorgung ihrer Region über die Schiene berücksichtigen.

Bei der Stärkung dieser Knoten müssen alle Verkehrsträger gleichermaßen berücksichtigt werden, sonst können verkehrsträgerübergreifende Transportlösungen im Wettbewerb nicht bestehen.

Die Eisenbahnen öffentlicher Häfen (EöH) im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben gemeinsam mit dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) im April 2022 „Schiennenpolitische Vorschläge der deutschen See- und Binnenhäfen für eine erfolgreiche Verkehrswende“ veröffentlicht (<https://www.vdv.de/positionensuche.aspx?id=3d987f2b-2dce-4f4e-bf8d-ef8d5db3fa21&mode=detail>).

Die Gleisanschluss-Charta unterstützt diese schienenpolitischen Vorschläge und regt an, diese auch in der Nationalen Hafenstrategie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zu berücksichtigen. Die Mitzeichner der Charta regen an, weitere Vorschläge der Gleisanschluss-Charta mit Bezug zu den Häfen in die Nationale Hafenstrategie aufzunehmen.

Des Weiteren empfiehlt die Charta die Novellierung des Masterplans Güterverkehr und Logistik unter besonderer Berücksichtigung der dortigen Maßnahmenbereiche „Mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße“ sowie „Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten“

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
9.1 Stärkung trimodaler / multimodaler Knoten in der Verkehrspolitik und Regionalplanung.	Bund, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände
9.2 Verbesserung der Anbindung trimodaler / multimodaler Knoten an das überregionale Schienennetz.	Bund, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände
9.3 Förderprogramme des Bundes im Hinblick auf Stärkung der Knoten weiterentwickeln, z. B. SGFFG, Gleisanschlussförderung, Anlagenpreisförderung.	Bund, Verbände
9.4 Umsetzen der Vorschläge der „Schiennenpolitischen Vorschläge der deutschen See- und Binnenhäfen für eine erfolgreiche Verkehrswende“; Novellierung des „Masterplans Güterverkehr und Logistik“.	Bund, Länder, Kommunen, Infrastrukturbetreiber, Verbände



Ziel 3 → Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse und Verladestellen verbessern

Auch die Gleisanschluss-Charta 2024 setzt sich für bessere Rahmenbedingungen für die Betreiber von Zugangsstellen ein. Bei den gesetzlichen Bestimmungen sollte der Staat beachten, dass deren Betreiber in aller Regel keine Eisenbahnen sind. An vielen Stellen überfordert er diese und greift damit zum Nachteil der Schiene in den Wettbewerb zur Straße ein.

Handlungsfeld 10: Gleisanschlussförderung weiter optimieren

Die Gleisanschlussförderrichtlinie ist eine wichtige Grundlage für den Erhalt und die Schaffung von Zugangsstellen. Sie fördert die Errichtung, die Reaktivierung, den Ausbau und den Ersatz von Gleisanschlüssen einschließlich Anschlussweiche, von multifunktionalen Anlagen für den Umschlag Schiene/Straße sowie von Zuführungs- und Industriestammgleisen zu Gleisanschlüssen.

Die Mitzeichner der Charta danken dem Bund für sein finanzielles Engagement und begrüßen es,

dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zahlreiche Vorschläge der Gleisanschluss-Charta 2019 in der Richtlinie, die am 1. März 2021 in Kraft getreten ist, berücksichtigt hat.

Für die nächste Evaluierung unterbreitet die Gleisanschluss-Charta wieder konkrete Verbesserungsvorschläge, um die Förderung noch attraktiver zu machen.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
<p>10.1 Ein zentraler Hinderungsgrund für die Inanspruchnahme der Fördergelder ist die notwendige langfristige Mengengarantie. Diese Verpflichtung können viele Unternehmen nicht eingehen. Eine Lösung könnte die Erweiterung des Nachweiszeitraums von derzeit 10 Jahren auf 15 Jahre sein. Auch eine (teilweise) Befreiung von Rückzahlungsverpflichtungen in definierten Fällen könnte Abhilfe schaffen.</p>	Bund, Verbände
<p>10.2 Die mit der aktuellen Förderrichtlinie ermöglichte Absicherung durch Grundschulden anstelle einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft greift nur bei Unternehmen, die die verlangte Erstrangigkeit einräumen können. Dem stehen aber häufig Einschränkungen entgegen, sei es aufgrund der Bestimmungen des Erbbaurechtsgesetzes oder weil die erste Rangstelle bereits der Absicherung von (Bau-)Krediten dient. Es sollten daher weitere Formen von Sicherheiten (z. B. Ausfallbürgschaften) zur Absicherung einer möglichen Rückzahlungsverpflichtung bzw. ein kompletter Verzicht darauf geprüft werden.</p>	Bund, Verbände
<p>10.3 Abstellflächen und Zufahrtsstraßen sind Teil der Investitionen in einen Gleisanschluss. Zu knapp bemessene Abstellflächen bedeuten wie zu kurze Ladegleise meist längere Umlaufzeiten der Güterwagen und höheren Personalbedarf wegen Mehrfachbedienungen. Diese betrieblichen Ressourcen der EVU werden aber für die Verkehrsverlagerung benötigt. Ihre Nichtberücksichtigung erhöht den Eigenanteil und verschlechtert die Aussichten, Verkehre auf die Schiene zu verlagern.</p> <p>Ebenfalls sollten bei Abstellflächen für den (bislange nicht förderfähigen) Umschlag zwischen Schiene und Schiff auch die Größenordnungen der Schiffe berücksichtigt werden.</p>	Bund, Verbände
<p>10.4 Die Kosten sämtlicher Infrastruktureinrichtungen für den Anschluss an das benachbarte (meist) öffentliche Eisenbahnnetz sollten zu 100 Prozent vom Bund übernommen werden (siehe Handlungsfeld 11).</p>	Bund, Verbände

10.5	Weiterentwicklung der Gleisanschlussförderrichtlinie für multifunktionale Anlagen , insbesondere mehr Flexibilität schaffen für den Umschlag modularer Behältersysteme z. B. genormter oder nicht genormter Ladeeinheiten (siehe Handlungsfeld 8). Erhöhung der starren 50-Prozent-Grenze zumindest in einzelnen Jahren der Laufzeiten und der Verpflichtungszeiträume sowie transparente Berücksichtigung der Verkehrsabwicklung, z. B. Beförderung genormter Ladeeinheiten in Produktionssystemen des Wagenladungsverkehrs.	Bund, Verbände
10.6	Verzicht auf Mengenverpflichtungen bei multifunktionalen Anlagen und dafür Einführung eines Antrages auf Standortklärung analog Ziffer 5.2 der KV-Förderrichtlinie.	Bund, Verbände
10.7	Streichen der Pflicht zur Vorlage eines Infrastrukturanschluss-Vertrages bei der Antragstellung, da das Anschlussrecht in § 13 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) geregelt ist.	Bund, Verbände
10.8	Gleisanschlussförderungen auch für kommunale Infrastruktur im Eigenbetrieb ermöglichen. Öffentlich-rechtliche Körperschaften sollten daher als Förderberechtigte aufgenommen werden.	Bund, Verbände
10.9	Analog zur KV-Förderrichtlinie könnte folgender Passus aufgenommen werden: „Die zuständige Bewilligungsbehörde unterstützt Interessenten und Antragsteller vor Antragstellung und im Bewilligungsverfahren.“	Bund, Verbände
10.10	Die „ Unbedenklichkeit zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn “ sollte förderfreundlicher geregelt werden. Hier sollte ein reduzierter Antragsumfang, z. B. vergleichbar mit dem Antrag auf Standortklärung in der KV-Förderung, ausreichen.	Bund, Verbände

VEREINFACHUNG DER FÖRDERUNGSBEANTRAGUNG

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
<p>10.11 Der Antragsprozess sollte digitalisiert werden inkl. Assistenzfunktionen bei der Dateneingabe sowie Prüfung auf Vollständigkeit und Richtigkeit des Antrages. Damit kann auch eine bessere Qualität der Anträge erreicht werden. Weiterhin ist zu prüfen, ob Förderanträge vereinfacht werden können.</p>	EBA, Verbände Bund
<p>10.12 Die Komplexität des Antragsverfahrens erfordert vielfach eine kostenintensive externe Beratung, die viele potenzielle Antragsteller abschreckt. Um erste Berührungspunkte abzubauen, ist die Erstellung eines Förderleitfadens sinnvoll.</p>	EBA, Verbände Bund
<p>10.13 Hilfreich wäre die Einrichtung eines Förderrechners, der unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen eine erste grobe Einschätzung der möglichen Förderhöhe gibt. Damit könnte der Antragsteller seine Chancen vor Beantragung besser einschätzen.</p>	EBA, Verbände Bund

FÖRDERRICHTLINIE NOCH BEKANNTER MACHEN

Maßnahmenvorschlag	Beteiligte
<p>10.14 Die mitzeichnenden Verbände unterstützen wieder bei der Bewerbung der neuen Förderrichtlinie.</p>	Verbände mit Unterstützung von EBA und Bund



Handlungsfeld 11: Kosten von Infrastrukturanschlüssen senken und diese bedarfsgerecht ausstatten

Infrastrukturanschlüsse verbinden einzelne Infrastrukturen miteinander und verknüpfen diese zu einem betreiberübergreifenden Netzwerk. Ohne sie können keine Schienentransporte von Ladestelle zu Ladestelle durchgeführt werden. Je verzweigter und betreiberübergreifender das Schienennetz in einer Region ist, desto mehr Infrastrukturanschlüsse bestehen dort.

Infrastrukturanschlüsse existieren bekanntermaßen auch im Straßennetz. So kann z. B. jede Zufahrt zu einer Liegenschaft als Straßen-Infrastrukturanschluss definiert werden. Allerdings wird auf der Straße in der Regel Asphalt mit Asphalt verbunden, weswegen die Kostenlast in Zukunft weiter stabil bleiben wird.

Schienen-Infrastrukturanschlüsse sind wegen der hohen Sicherheitsauflagen bei den Eisenbahnen technisch sehr anspruchsvoll und kosten

im Bau, Erhalt sowie laufenden Betrieb deutlich mehr als Straßen-Infrastrukturanschlüsse.

Der Bund hat zwar im September 2021 den § 13 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) zugunsten der Gleisanschließer und Betreiber multimodaler Verladestellen geändert. Ebenfalls beteiligt er sich im Rahmen der Gleisanschlussförderrichtlinie anteilig an den Kosten für Erneuerung und Neubau von Anschlusseinrichtungen.

Die Gesetzesänderung und die Förderung sind aber nur ein erster Schritt in die richtige Richtung und bedürfen weiterer Verbesserungen. Ziel muss es sein, faire Wettbewerbsbedingungen gegenüber der Straße mit den deutlich geringeren Kostenbelastungen für einen Infrastrukturanschluss herzustellen.

EISENBAHNEN DURCH ZUSÄTZLICHE KOSTEN BELASTET

Durch die Gesetzesänderung wurde die Kostenlast auf die „anschlussgewährenden“ Eisenbahnen verschoben, ohne dass diese einen staatlichen Ausgleich dafür erhalten. Dieser staatliche Eingriff trifft vor allem netzwerkbildende Eisenbahnen, die viele Infrastrukturanschlüsse mit Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen haben. Dies sind z. B. die DB InfraGO AG, NE-Infrastrukturunternehmen inkl. Häfen und Kommunen als Betreiber von Industriestammgleisen. Gerade diese Infrastrukturbetreiber

sorgen für die Anbindung von Zugangsstellen an das Schienennetz und sind deshalb elementar für eine bedarfsgerechte Ausstattung der Regionen mit Schieneninfrastruktur.

Der Staat sollte sicherstellen, dass den „anschlussgewährenden“ Eisenbahnen keine Mehrkosten wegen erfolgter oder weiterer Gesetzesänderungen entstehen, z. B. durch einen entsprechenden Ausgleich in den bestehenden Finanzierungs- und Förderinstrumenten..

DEFINITION VON „ERFORDERLICHEN ANSCHLUSSEINRICHTUNGEN“ NOTWENDIG

Das Gesetz enthält keine Klarstellung, was unter einer „erforderlichen Anschlusseinrichtung“ zu verstehen ist. Hier gehen die Interpretationen der Vertragsparteien teilweise deutlich auseinander und das sorgt für Streitfälle. Bei der Erforderlichkeit von Anschlusseinrichtungen sollten

die Interessen des Infrastrukturbetreibers, des operativen Bahnbetriebes der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und des Betreibers der Zugangsstelle gleichermaßen berücksichtigt werden.

EISENBAHNINFRASTRUKTUR WIRD NOCH INTELLIGENTER

Die Eisenbahninfrastruktur soll noch technischer und vor allem digitaler werden, was auch Auswirkungen auf Anschlusseinrichtungen wie Weichen, Gleissperren und Signaltechnik haben wird. Es muss damit gerechnet werden, dass technische Modernisierungen inkl. Digitalisierung die Anschlusskosten sehr deutlich erhöhen könnten. Kunden und Bahnbranche benötigen belastbare Informationen über die zu erwartenden Mehrkosten für bestehende und neue Infrastrukturanschlüsse.

Damit Zugangsstellen entlang der Strecken mit European Train Control System (ETCS), Elektronischen Stellwerken (ESTW) und Digitalen Stellwerken (DSTW) erhalten bleiben bzw. neu entstehen können, muss die Kostenbelastung für

deren Betreiber gegenüber einem Straßen-Infrastrukturanschluss vertretbar und wettbewerbsfähig sein.

Die Gleisanschluss-Charta empfiehlt, dass sich der Staat deutlich stärker an den Kosten für die Schienen-Infrastrukturanschlüsse beteiligt, idealerweise mit einer 100-Prozent-Finanzierung aller erforderlichen Anschlusseinrichtungen. Ersatzweise könnte der Staat aus intermodalen Wettbewerbsgründen regeln, dass die Betreiber von Gleisanschlüssen und Verladestellen nur die Kosten eines vergleichbaren Straßen-Infrastrukturanschlusses zu tragen haben und der Staat die Mehrkosten des Schienen-Infrastrukturanschlusses trägt.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
11.1 Deutlich stärkere finanzielle Beteiligung des Staates an den vergleichsweise hohen Kosten für einen Schienen-Infrastrukturanschluss, im Idealfall 100-Prozent-Finanzierung aller Kosten für alle erforderlichen Anschlusseinrichtungen oder Ausgleich der Mehrkosten eines Schienen-Infrastrukturanschlusses im Vergleich zu einem Straßen-Infrastrukturanschluss.	Bund, Länder
11.2 Ausgleich von Mehrkosten für anschlussgewährende Eisenbahnen , die durch die Änderung des § 13 AEG entstanden sind, z. B. durch Mittelbereitstellungen in der LuFV, im BSWAG, im SGFFG oder in der von der Beschleunigungskommission Schiene vorgeschlagenen Fondslösung.	Bund
11.3 Gesetzliche Regelung treffen, was unter einer „ erforderlichen Anschlusseinrichtung “ zu verstehen ist, mit dem Ziel Infrastrukturanschlüsse bedarfsgerecht auszustatten, damit sie keine Engpässe darstellen. Für den Streitfall Entscheidungsgrundlagen für Behörden und Gerichte schaffen.	Bund
11.4 Gesetzliche Regelung , wie bei bestehenden und künftigen Infrastrukturanschlüssen mit Kostensteigerungen im Zusammenhang mit ETCS, ESTW und DSTW umzugehen ist, inkl. Übernahme evtl. Sprungkosten. Sicherstellen, dass wegen ETCS, ESTW und DSTW keine Zugangsstellen aufgegeben werden müssen und sich deren Erreichbarkeit nicht grundsätzlich verschlechtert.	Bund

Handlungsfeld 12: Bürokratie abbauen und Regularien vereinfachen

BAU UND BETRIEB VON PRIVATEN GLEISANSCHLÜSSEN UND MULTIMODALEN VERLADESTELLEN

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für Bau und Betrieb von Zugangsstellen sind im Vergleich zur Straße deutlich komplizierter und bürokratischer.

Seit Veröffentlichung der ersten Gleisanschluss-Charta 2019 sind keine Verbesserungen feststellbar, obwohl bei den landesrechtlichen Bestimmungen unverändert großer Bedarf nach Modernisierung, Vereinfachung und Standardisierung besteht.

Erfreulicherweise hat der Bund zahlreiche Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene zur Planungsbeschleunigung aufgegriffen. Die Gleisanschluss-Charta regt an, auch die Empfehlungen mit Bezug zu Gleisanschlüssen, multimodalen Verladestellen und vorgelagerten Infrastrukturen entsprechend umzusetzen.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
12.1 Modernisierung, Vereinfachung und Vereinheitlichung des Landesrechts/Standardisierung der Genehmigungs- und Planungsverfahren (Landeseisenbahngesetze, Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA) / Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (EBOA)).	Länder, Verbände
12.2 Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene mit Bezug zu Gleisanschlüssen, multimodalen Verladestellen und vorgelagerten Infrastrukturen umsetzen.	Bund, Verbände



REGULIERUNG VON PRIVATEN GLEISANSCHLÜSSEN UND MULTIMODALEN VERLADESTELLEN

Im Regulierungsrecht gibt es erhebliche Ungleichbehandlungen mit der Straße, wo Infrastrukturen im Privateigentum vom Regulierungsrecht ausgenommen sind. Im Schienengüterverkehr dagegen unterliegen auch private Betreiber von Infrastrukturen dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), wenn darüber nicht ausschließlich eigener Güterverkehr abgewickelt wird. Das betrifft insbesondere Speditionen und Umschlagbetriebe, aber auch Industrie- und Handelsunternehmen, wenn sie Dritten die Mitnutzung ihres privaten Gleisanschlusses über ein gesetzlich nicht festgelegtes Maß hinaus gewähren.

Die Bundesnetzagentur reguliert private Betreiber erkennbar mit Augenmaß und die Gleisanschluss-Charta begrüßt dies ausdrücklich. Dennoch sollte der Gesetzgeber Erleichterungen für private Infrastrukturbetreiber vorsehen und Ungleichbehandlungen mit der Straße abbauen.

Dies ist eine wesentliche Voraussetzung, um private Investitionen in Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen anzuregen.

Bei den multimodalen Verladestellen und Zuführungsgleisen sollte nach der strategischen Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes unterschieden werden. Das ERegG ermöglicht zwar in bestimmten Fällen Erleichterungen, allerdings bedarf es dazu eines Antrages des Betreibers. Die meisten Betreiber sind allerdings keine Eisenbahnen und kennen sich mit der Eisenbahnregulierung nicht aus. Die Gleisanschluss-Charta regt an, Erleichterungen für Betreiber von multimodalen Verladestellen und Zuführungsgleisen entweder gleich im Gesetz zu definieren oder ersatzweise einen leicht verständlichen Leitfadens für Befreiungsanträge in Zusammenarbeit mit der Bundesnetzagentur zu erstellen.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
12.3 Mitnutzung von Gleisanschlüssen vereinfachen auch durch Erleichterungen im Regulierungsrecht.	Bund, Bundesnetzagentur, Verbände
12.4 Regulierung von öffentlichen Güterterminals und Zuführungsgleisen nach ihrer strategischen Bedeutung ausrichten. Anpassung des Eisenbahnregulierungsgesetzes und/oder Erstellen eines leicht verständlichen Leitfadens für Befreiungsanträge.	Bund, Bundesnetzagentur, Verbände

EISENBAHNKREUZUNGSGESETZ VS. REAKTIVIERUNG/ NEUBAU VON ZUFÜHRUNGSGLEISEN

Nach § 2 (2) Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) sind neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen als Überführungen herzustellen. In Einzelfällen, insbesondere bei schwachem Verkehr (in der Regel höchstens 100 Kfz pro Tag), kann die Anordnungsbehörde Ausnahmen zulassen. Diese Regelung kann ein sehr großes Hemmnis für die Realisierung neuer Zugangsstellen sein, denn gerade im Straßenverkehr ist selten von schwachem Verkehr auszugehen.

Denkbar wäre z. B. eine Regelung, wonach höhen- gleiche Kreuzungen dann zulässig sind, wenn auf dem Gleis ausschließlich Rangierfahrten stattfinden, also auf Sicht gefahren wird. Die Anordnungsbehörde könnte dann entscheiden, welche Sicherungsmaßnahmen an der Kreuzung mindestens zu treffen sind.

Maßnahmenvorschlag	Beteiligte
12.5 Austausch mit dem Gesetzgeber und den Anordnungsbehörden über die Anwendung des § 2 (2) Eisenbahnkreuzungsgesetzes.	Bund, Genehmigungsbehörden, Verbände



Handlungsfeld 13: Baumaßnahmen und Verkehrswachstum in Einklang bringen

In den letzten Jahrzehnten wurde nicht genügend in die bundeseigene Infrastruktur investiert, weswegen erheblicher Sanierungsbedarf besteht. Damit die Schiene überhaupt Mehrverkehre im gewünschten Ausmaß aufnehmen kann, muss zwingend gebaut werden und das sehr viel.

Eine besondere Herausforderung liegt darin, Baumaßnahmen und Verkehrswachstum miteinander in Einklang zu bringen. Das kann nur gelingen, wenn alle Akteure im Schienengüterverkehr frühzeitig in die Planungen der DB InfraGO AG eingebunden werden.

Während der einzelnen Baumaßnahmen darf es nicht zu großen Kapazitätseinschränkungen kommen, z. B.

- durch (zeitweises) Abnabeln von Infrastrukturanschlüssen (z. B. Gleisanschlüsse, multimodale Verladestellen, Häfen, Güterverkehrszentren und NE-Infrastrukturbetreiber),
- auf überlasteten Umleitungsstrecken,
- durch nicht besetzte Stellwerke infolge von fehlendem Personal,
- durch überlastete Bahnhöfe im Umfeld von Baustellen.

Die angesprochenen Punkte gelten vor allem im Zusammenhang mit der angekündigten Generalsanierung des Hochleistungsnetzes. Hier soll es über einen mehrjährigen Zeitraum zu monatelangen Sperrungen ganzer Streckenabschnitte kommen. Neben den Zugkapazitäten auf Umleitungsstrecken ist auch über die Erreichbarkeit von Zugangsstellen entlang der gesperrten Streckenabschnitte und entlang der Umleitungsstrecken zu sprechen.

Dialogbedarf besteht nicht nur zwischen der DB InfraGO AG und ihren EVU-Kunden. Vielmehr sind alle Betreiber von Zugangsstellen und vorgelagerten Infrastrukturen entlang der betroffenen Streckenabschnitte inkl. Umleitungsstrecken in den Dialog einzubinden, also auch Betreiber von Gleisanschlüssen, multimodalen Verladestellen, See- und Binnenhäfen, Güterverkehrszentren, Industrie-/Logistikstandorten, Industriestammgleisen und NE-Infrastrukturen. Einzubeziehen sind zudem Betreiber, die selbst keinen Infrastrukturanschluss mit der DB InfraGO AG haben, sondern an andere Infrastrukturen anschließen.

Gemeinsam mit diesen Akteurinnen und Akteure sind betriebliche Ersatzkonzepte zu besprechen, damit die betroffenen Zugangsstellen während einer Streckensperrung von den EVU weiter angefahren werden können.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
<p>13.1 Die Erreichbarkeit von Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen muss im Sinne einer Grundversorgung auch während einer Streckensperrung sichergestellt werden. Dafür sind entsprechende Ersatzkonzepte zu vereinbaren.</p>	<p>DB InfraGO AG, Verbände, Akteurinnen und Akteure des Schienengüterverkehrs mit Unterstützung des Bundes</p>
<p>13.2 Eine breit angelegte und rechtzeitige Kommunikation und Abstimmung mit allen betroffenen Akteurinnen und Akteure des Schienengüterverkehrs ist sicherzustellen.</p>	<p>DB InfraGO AG, Verbände, Akteurinnen und Akteure des Schienengüterverkehrs mit Unterstützung des Bundes</p>
<p>13.3 Neben Kapazitäten auf Umleitungsstrecken sind zudem ausreichende Kapazitäten in vorgelagerten Bahnhöfen und Zulaufstrecken vorzuhalten.</p>	<p>DB InfraGO AG, Verbände, Akteurinnen und Akteure des Schienengüterverkehrs mit Unterstützung des Bundes</p>



Ziel 4 → Transportlösungen über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen anbieten

Für die Verkehrsverlagerung benötigen die Kunden attraktive Angebote und Leistungen. Diese können durch staatliche Anreize und Aktivitäten der Dienstleister ermöglicht werden.

Handlungsfeld 14: Anreize für Verkehrsverlagerungen schaffen, bzw. erhalten

Ein Instrument sind Betriebskostenförderungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Derzeit existieren:

- Trassenpreisförderung
- Anlagenpreisförderung

GEPLANTE EINZELWAGEN-BETRIEBSKOSTENFÖRDERUNG STARTEN

Die Gleisanschluss-Charta begrüßt die vom Bund vorgesehene Einführung einer diskriminierungsfreien Betriebskostenförderung für Einzelwagen und Wagengruppen. Die Markt-

akteure werden aufgerufen, diese Förderung zur Verkehrserhaltung und Gewinnung von Mehrverkehren zu nutzen (siehe auch Eigenmaßnahme 14.1).

ANREIZE FÜR VERLADER UND SPEDITEURE SCHAFFEN

Die Charta regt auch eine direkte Förderung für Verlagerer und Speditionen an. Diese könnte den Kunden helfen, notwendige Anpassungen von Prozessen und Strukturen bei Schienentransporten im eigenen Unternehmen vorzunehmen. Die Förderung könnte als Anreiz für Neuverkehre/ Probetransporte mit vergleichsweise geringen Förderbeträgen je Wagen/Ladeeinheit zeitlich

und/oder aufkommensabhängig gestaltet werden. Vergleichbare Förderungen existieren bereits in den österreichischen Bundesländern Niederösterreich, Salzburger Land und Kärnten. Voraussetzung für den Erfolg einer solchen Förderung ist aber, dass die Qualität des Schienengüterverkehrs wettbewerbsfähig ist und den Kunden ausreichend Kapazität angeboten wird.

ANREIZE FÜR NEUE ZUGVERBINDUNGEN IN BESONDEREN FÄLLEN SCHAFFEN

Darüber hinaus könnte auch eine Anschubfinanzierung für neue Zugverbindungen (Wagenladungs- und kombinierter Verkehr) aufgesetzt werden. Diese sollte vor allem innovative Konzepte unterstützen, z. B. für die Ver- und

Entsorgung von staubelasteten Ballungsräumen, und sich auf Verkehre mit sehr hohen Logistikanforderungen und wirtschaftlichen Risiken beschränken, die bisher auf der Straße stattfinden.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
14.1 Trassenpreisförderung weiterführen und auf NE-Infrastrukturen ausweiten.	Bund
14.2 Anlagenpreise auf der ersten/letzten Meile und in Serviceeinrichtungendauerhaft senken. Bei Verlängerung der Anlagenpreisförderung ist dies auf weitere Gleise von EIU und auf öffentlich zugängliche Infrastrukturen von Hafen- und Werksbahnen sowie integrierte Eisenbahnen auszuweiten.	Bund
14.3 Einführung einer Förderung für Verlagerer und Speditionen im Sinne einer Anschubfinanzierung für Neu- / Mehrverkehre (zeitlich befristet und mengenmäßig gedeckelt).	Bund, Länder
14.4 Anschubfinanzierung für neue Zugverbindungen mit innovativen Konzepten, z. B. Ballungsräume über Schiene ver-/entsorgen und Verkehrsverlagerung von derzeit vorwiegend straßenaffinen Transporten von der Straße auf die Schiene.	Bund, Länder

Handlungsfeld 15: Gleisanschlüsse und Verladestellen in multimodale und flexible Lösungen einbinden

Bei gebündelten Transportmengen für ganze Zugeinheiten (Ganzzüge) hat die Schiene erhebliche Vorteile gegenüber der Straße. Allerdings sind die allermeisten Sendungsgrößen unserer Wirtschaft deutlich kleiner. Für die Schiene sind vor allem Lkw-Komplettlösungen zwischen zwei Ladestellen interessant, denn diese können im KV und als Einzelwagen/Wagengruppen befördert werden.

Verlader und Speditionen können ihre Logistikkonzepte stärker auf die Vorteile des Bahnverkehrs ausrichten, indem sie z. B. ihre Sendungen zu (größeren) Wagengruppen bündeln.

Als Quelle und Ziel von Einzelwagen und Wagengruppen kommen Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen infrage. Diese Zugangsstellen können in multimodalen Ketten miteinander kombiniert werden. So kann der Schienentransport z. B. in einem Gleisanschluss beginnen und in einer multimodalen Verladestelle enden. Die Kombinationsmöglichkeiten sorgen für interessante Optionen, z. B. wenn ein Absender oder Empfänger selbst keinen Gleisanschluss hat.

Um die Transportmengen über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen zu erhöhen, sollten multimodale Transportangebote deutlich

ausgebaut werden und einschränkende Trennlinien zwischen kombiniertem Verkehr und Wagenladungsverkehr bei allen Akteurinnen und Akteuren verschwinden.

Vielmehr sollten neue Wege eingeschlagen und die Chancen aller multimodalen Lösungen erkannt werden. Bei der Umsetzung notwendiger Maßnahmen kann der „Strategiedialog multimodaler Güterverkehr“ des BMDV wichtige Impulse setzen.

Korrespondierend dazu sollte der Staat alle multimodalen Transportvarianten in Gesetzen/Verordnungen und bei der Förderung gleichstellen. Die Rahmenbedingungen für die Vor-/Nachläufe mit dem Lkw und die bestehenden Förderprogramme sind im Sinne der gesamten Multimodalität weiterzuentwickeln.

Ein weiteres Instrument sind Erleichterungen für private Gleisanschließer, die anderen Unternehmen die Mitnutzung ihres Gleisanschlusses ermöglichen.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
15.1 Rahmenbedingungen der Lkw-Vor- / Nachläufe in multimodalen Wagenladungsverkehren mit dem kombinierten Verkehr gleichstellen (siehe Masterplan Schienengüterverkehr, Meilenstein 5.4).	Bund, Länder
15.2 Multimodalitätscheck und Weiterentwicklung aller Förderrichtlinien in Richtung einer Gleichstellung aller multimodalen Verkehre.	Bund, Länder, Verbände
15.3 Im kombinierten Verkehr 4,20 Meter Lkw-Höhe im Lkw-Vor- und Nachlauf auf genehmigten Korridoren zulassen.	Bund, Länder
15.4 Erleichterungen für Betreiber nicht öffentlicher Gleisanschlüsse zur Mitnutzung durch andere Unternehmen schaffen, z. B. durch vereinfachten Regulierungsrahmen, Unterstützung in Versicherungsfragen und Erleichterungen bei Anwendung von Gesetzen, Verordnungen und Regelwerken.	Bund, Länder



BASF

BASF
BASF 520001 [7]
PMK2

75.000 kg

MAX GROSS 75.000 kg
TARE 4.000 kg
MAWP: 3,00 bar
CAPACITY: 73.500 L

VBL
GÖTTING

Ludwigshafen

BASF

BASF
BASF 450004 [8]
LMK2

75.000 kg

MAX GROSS 75.000 kg
TARE 4.000 kg
MAWP: 3,00 bar
CAPACITY: 73.500 L

Ziel 5 → Moderne und innovative Techniken einsetzen

Durch Entwicklung und Einsatz moderner Technologien können Verkehre über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen attraktiver werden.

Handlungsfeld 16: Modulare Fahrzeugtechnik ausbauen

Bei vielen Güterarten kommen verstärkt modulare Güterwagen- und Behältersysteme zum Einsatz. Diese

- haben Vorteile bei der Verladung,
- können sich flexibel an die Transportanforderungen des Kunden anpassen,
- erhöhen die Kilometerleistungen der kostintensiven Güterwagen und
- unterstützen multimodale Konzepte.

Die Behälter können im kombinierten Verkehr und im Wagenladungsverkehr über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen befördert werden.

Zu modularen Systemen gehören Behälter, die

- für einen längeren Zeitraum auf dem Tragwagen bleiben und für einen Wechsel in eine Werkstatt müssen,
- mit Kran-/Terminalwechselsystemen in kurzen Zyklen zwischen Tragwagen wechseln können,

→ eine KV-Zulassung mit BIC oder ILU-Code haben,

→ zum Ladegut gehören und keinen BIC oder ILU-Code haben.

Transportsysteme, bei denen der Umschlag in Behältern erfolgt, können auch die Akzeptanz der benachbarten Bevölkerung erhöhen, denn gegenüber einer klassischen Waggonverladung

→ ist dieser leiser und

→ erzeugt weniger/keinen Schmutz und Geruch.

Der Masterplan Schienengüterverkehr empfiehlt ebenfalls innovative Komponenten für Eisenbahngüterwagen serienreif zu entwickeln und einzusetzen, u. a. multimodale, modulare Aufbauten.



MODERNISIERUNG DES REGELWERKES, SCHAFFEN VON WETTBEWERBSFÄHIGEN STANDARDS UND ANGEMESSENE ZULASSUNGSVERFAHREN

Die Rahmenbedingungen für Einsatz und Ausbau modularer Systeme sollten unbedingt verbessert werden.

Als wesentlicher Hebel für die Optimierung von Laderaumsystemen wird ein Paradigmenwechsel im Rahmen der Standardisierung von Assets gesehen. Historisch bedingt werden diese auf das kritischste Element, das sich aus der Betrachtung der Infrastruktur, die befahren werden könnte, ausgelegt. Dies führt dazu, dass für die Mehrzahl der Einsatzszenarien eine Überdimensionierung vorliegt. Ziel muss es sein, zukünftig die Infrastruktur an wenigen Stellen zu verändern, statt alle Bahnwagen an diese Infrastruktur anzupassen.

Im Rahmen eines Förderprojektes könnten Standards auf die o. g. Eigenschaft hin untersucht und Vorschläge erarbeitet werden, wie eine Erleichterung der Auslegungsstandards durch infrastrukturelle Regelungen, die lokal wirken, substituiert werden kann.

Um mit diesen Technologien weitere Verkehrspotenziale für die Schiene zu erschließen, bedarf es verschiedener Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen und auch einer Willkommenskultur bei den staatlichen Zulassungsstellen.

Die Unternehmen sollten die Möglichkeit erhalten,

- modulare Innovationen zu erproben,
- auf moderne und zielgenaue Regelwerke zurückgreifen zu können und
- bei der Zulassung nicht behindert zu werden.

Die besonderen technisch-betrieblichen Herausforderungen bei modularen Systemen liegen insbesondere in

- der Ablaufbergtauglichkeit im Einzelwagenverkehr (Zulassung zum Ablaufbetrieb),
- der Standardisierung der Behälterschnittstellen (in multimodalen Verkehren),
- den technisch-betrieblichen Vorschriften für die Leerwagenbeförderung (Mindestgewichte),
- den Beschränkungen in Bezug auf die Gewichte und Abmessungen beim Vor-/Nachlauf auf der Straße.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
16.1 Auflegen eines Förderprojektes zur Erarbeitung von Standards für den Einsatz modularer Systeme, insbesondere Festigkeit und elektromagnetische Verträglichkeit.	Bund, Eisenbahnen, Hersteller
16.2 Schaffen von Testfeldern zur Erprobung weiterer Systeme inkl. immissionssenkender Lösungen bei Behältern und Umschlag.	Eisenbahnen, Hersteller, EBA, Bund
16.3 Angemessene und modernisierte Zulassungsverfahren für Fahrzeuge und Aufbauten inkl. Systemschnittstellen.	EBA, ERA
16.4 Ablaufbergtauglichkeit modularer Systeme ausbauen; angemessene und modernisierte Anforderungen an Güterwagen, Behälter und verbindende Schnittstellen in den Regelwerken und Normen definieren, inkl. Vorgaben aus der Infrastruktur.	Eisenbahnen, EBA, ERA
16.5 Behälterschnittstellen unbedingt standardisieren und nicht einseitig verändern, z. B. durch Veränderung von Maßen bei den Straßenfahrzeugen.	EU, Bund, Verbände
16.6 Technisch-betriebliche Vorschriften für die Leerwagenbeförderung sind veraltet und müssen aktualisiert werden, z. B. vorgeschriebenes Eigengewicht aus Infrastrukturvorgaben; aktuelle Regelungen blockieren die Einführung „leiser“ Scheibenbremsen.	EBA, ERA
16.7 In eingegrenzten Bereichen (z. B. Industriestandorten, großen Gewerbegebieten, Güterverkehrszentren oder Häfen) und bei multimodalen Verkehren mit modularen Systemen könnten deutlich höhere Fahrzeuggewichte auf der Straße zugelassen werden; Streckenkarte vergleichbar mit der Positivliste beim Lang-Lkw aufbauen.	Bund, Länder, Verbände

AUSBAU DER FÖRDERUNG

Die Charta empfiehlt, modulare Systeme bei den bestehenden und künftigen Förderprogrammen von Bund und Ländern mit den konventionellen Güterwagensystemen gleichzustellen.

Darüber hinaus könnte wie in Frankreich und Österreich auch über eine spezielle Förderung für „Nicht-Standard-KV-Behälter“ nachgedacht werden.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
16.8 Modulare Systeme bei den bestehenden und künftigen Förderprogrammen von Bund und Ländern mit den konventionellen Güterwagensystemen gleichstellen.	Bund, Länder, Verbände
16.9 Staatliche Förderung von Behältern, die nicht Standard-KV-Ladeeinheiten sind sowie Förderung von zusätzlichen Einrichtungen an Umschlagsystemen.	Bund, Länder, Verbände



Handlungsfeld 17: Digitalisierung, Automatisierung und Modernisierung auf der ersten/letzten Meile

Die Digitalisierung der Prozesse und Assets sowie die Prozessautomatisierung können zu deutlichen Produktivitätsgewinnen auf der

ersten/letzten Meile führen und damit die schienegebundene Logistik wesentlich effizienter, flexibler und attraktiver machen.

EINFÜHRUNG DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG (DAK)

Gerade für den Eisenbahnbetrieb auf der ersten/letzten Meile ist die Einführung der DAK von zentraler Bedeutung, denn sie ist eine Schlüsseltechnologie für das Kuppeln, Rangieren und Bilden/Auflösen von Zügen.

Darüber hinaus erhöht sie die Arbeitssicherheit für das Betriebspersonal und kann ein wichtiger

Beitrag für die Schaffung attraktiver Arbeitsplätze vor allem im Rangierdienst sein.

Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen sind auch potenzielle Standorte für Pop-up-Werkstätten im Rahmen der DAK-Einführungsmigration.

RANGIEREN UND UMSCHLAG AUTOMATISIEREN

Als spurgebundenes Transportsystem eignet sich vor allem die Schiene für Automatisierungen im Rangier- und Umschlagbetrieb. Dazu gehören ebenso Assistenzsysteme im Rangierbetrieb.

Für den Umschlag von standardisierten Transportbehältern könnten zudem schnelle und automatisierte Verladetechnologien z.B. über einfache Ladestellen eingesetzt werden.

DATENFLÜSSE IN GESCHÄFTSPROZESSEN VERBESSERN

Im Paketbereich erleben Kunden bereits ein hohes Maß an digitalen Geschäftsprozessen. Der Schienengüterverkehr ist auch in der Lage, seinen Kunden vergleichbare Lösungen anzubieten. Die Schiene hat gegenüber der Straße sogar den Vorteil, dass ihre Infrastruktur zunehmend digitalisiert wird und somit beim Transport ebenfalls Daten erzeugen und weitergeben kann.

Übergeordnetes Ziel muss es sein, den Datenfluss ohne Störungen/Unterbrechungen in einer durchgehenden Informationskette über Unternehmensgrenzen hinweg zwischen allen Akteuren und Akteure eines Schienentransportes zu realisieren.

Maßnahmenvorschlag	Beteiligte
17.1 Konsequente Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr, insbesondere der (geplanten) „Strategie und Maßnahmen zur Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs“ des BMDV.	Siehe Masterplan Schienengüterverkehr

EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM (ETCS)

Eine wichtige Zukunftstechnologie ist das European Train Control System (ETCS). Bei vielen NE inkl. Häfen und großen Gleisanschlüssen erfolgen die Ein- und Ausfahrten über die Infrastrukturgrenze als Zugfahrten. Dies steigert die Kapazitäten gegenüber den deutlich langsameren und Kapazität beanspruchenden Rangierfahrten.

Der Bund beteiligt sich derzeit nicht an der ETCS-Finanzierung bei nicht bundeseigenen Infrastrukturbetreibern. Investieren diese nicht in ETCS, werden Zugfahrten zwischen bundeseigener und nicht bundeseigener Infrastruktur nicht mehr möglich sein und durch Rangierfahrten ersetzt. Investieren die nicht bundeseigenen Betreiber in ETCS ohne staatliche Förderung, steigen bei ihnen die Infrastrukturkosten erheblich an.

Maßnahmenvorschläge	Beteiligte
17.2 Gemeinsame ETCS-Migrationsstrategie unter Einbeziehung der NE inkl. Häfen und Gleisanschlüsse/ Verladestellen; Beachtung der Belange nicht bundeseigener Infrastrukturen bei der ETCS-Einführung und Verfolgung eines ganzheitlichen Ansatzes.	Bund
17.3 Die Finanzierung der technischen ETCS-Ausstattungen bei nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen inkl. Häfen und privaten Gleisanschließern sind zwingend durch Bund zu fördern.	Bund

EINSATZ ENERGIESPARENDER UND EMISSIONSARMER LOKOMOTIVEN

Im Rangierbetrieb auf der ersten/letzten Meile werden überwiegend dieselbetriebene Lokomotiven eingesetzt. Zunehmend werden diese von alternativen Kraftstoffen wie HVO, E-Fuel, Wasserstoff oder durch Batterie (z.B. Hybrid-

lokomotive) angetrieben. Auch eine Elektrifizierung der Infrastruktur bis in Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen hinein verbessert die Klimabilanz der Schiene.

Maßnahmenvorschlag	Beteiligte
17.4 Konsequente Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr.	Siehe Masterplan Schienengüterverkehr



Aufruf zur Umsetzung der Charta

→ WIR BRAUCHEN ATTRAKTIVE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR GLEISANSCHLÜSSE UND MULTIMODALE VERLADESTELLEN!

Die Gleisanschluss-Charta setzt sich für bessere Rahmenbedingungen für Zugangsstellen zur Schiene ein. Alle in der Charta genannten Akteure werden eingeladen, sich dafür einzusetzen.

→ MASSNAHMENVORSCHLÄGE DER CHARTA UMSETZEN!

Die Gleisanschluss-Charta 2024 beinhaltet konkrete Vorschläge zur Stärkung von Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen. Diese sind wesentliche Bausteine, um das gewünschte Wachstum des Schienengüterverkehrs erreichen zu können und das überlastete Straßennetz zu entlasten.

Die mitzeichnenden Verbände, Vereinigungen und Initiativen sind bereit, die einzelnen Vorschläge mit der Politik und den staatlichen Institutionen zu diskutieren, zu priorisieren und umzusetzen – für mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit im Verkehr.

Liste der Maßnahmen, die die Mitzeichner ohne Unterstützung umsetzen werden

Zur Erläuterung: 1. Ziffer der lfd. Nr. entspricht Nummer des Handlungsfeldes

Eigenmaßnahmen der Mitzeichner und Unterstützer der Charta	Beteiligte
3.1 Bereitstellen von Informationen über bestehende Angebote und Ansprechpartner (z. B. über bereits bestehende Internetplattformen) und Anbieten von Webinaren.	Verbände, Eisenbahnen
4.1 Interessierten Kommunen und regionalen Planungsverbänden sollten für Machbarkeitsstudien bauliche und betriebliche Eisenbahndaten für die betreffende Region zur Verfügung gestellt werden.	Eisenbahnen, Kommunen, Regionalplanung
6.1 Nutzung des SGFFG zur Förderung kommunaler Infrastrukturen im Eigenbetrieb – z. B. Industriestammgleise oder Zulaufstrecken.	Kommunen
7.1 Gleisnahe Flächen für künftigen Bahnumschlag identifizieren und sichern ; Prüfung der Chancen einer möglichen Anbindung an das öffentliche Schienennetz ; Nutzung von digitalen Geoinformationssystemen wie SIDING ; vorhandene Brownfield-Immobilien und nicht mehr genutzte Bahnanlagen verstärkt berücksichtigen.	Kommunen, DB AG, Immobilienwirtschaft, Verbände
7.2 Gemeinsam mit den Kommunen und Regionalplanern sollte ein Austausch für eine sinnvolle Sicherung und Entwicklung von Potenzialflächen zugunsten des Schienengüterverkehrs stattfinden und durch Handreichungen / Best-Practice-Beispiele unterstützt werden.	Kommunen, Regionalverbände, Marktakteure in den Regionen
7.3 Aufbau eines regionalen Schienen-/Standortmarketings für Kommunen und Regionen inkl. Bündelung von Wissen, Beratung und Vermarktung der Flächen und Schieneninfrastruktur; Identifikation ansiedlungswilliger Unternehmen und deren Bedürfnisse.	Kommunen, Regionalverbände, Marktakteure in den Regionen
8.1 Stärkere Bewerbung der eigenen Verladestellen über bestehende Internetportale wie railway.tools, Rail Facilities Portal inkl. Datenbereitstellung.	Betreiber der Verladestellen
8.2 Erstellen einer Handreichung über die branchenübergreifenden Anforderungen, Potenziale und staatlichen Auflagen für multimodale Verladestellen.	Verbände
12.1 Neufassung der VDV-Schrift 750 „Dienstordnung der Anschlussbahn“ ; Ausarbeitung und Bereitstellung einer „Musterbedienungsanweisung“.	Verbände
12.2 Entwicklung eines Leitfadens , der grundlegende Informationen über Genehmigungsverfahren, Gesetze, Verordnungen, Regelwerke und Zuständigkeiten inkl. Kontaktdaten enthält.	Verbände

12.3 Realisieren eines „ Fachbuchs Bau und Betrieb eines Gleisanschlusses oder einer multimodalen Verladestelle “, auch zur Qualifizierung des Personals des Betreibers.	Verbände
14.1 Nutzung der Einzelwagen-Betriebskostenförderung zur Verkehrserhaltung, Gewinnung von Mehrverkehren und zum Ausbau der regionalen und überregionalen EVU-Netzwerke.	Marktakteure
15.1 Erhalt und Ausbau des Angebotes für Einzelwagen und Wagengruppen , keine weitere Schrumpfung des Netzwerkes und des Angebotes.	Marktakteure
15.2 Ausbau des Angebotes für multimodale Verkehre , auch durch Intensivierung der Zusammenarbeit von Eisenbahnen, Speditionen, KV-Operateuren, Gleisanschließern, Betreibern multimodaler Verladestellen und Anbietern modularer Systeme.	Marktakteure, Verbände

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 6	KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH
Seite 8	VTG GmbH
Seite 10	BEHALA – Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH
Seite 12	ipopba istockphoto.com
Seite 17	PeopleImages istockphoto.com
Seite 18	Regionalverband FrankfurtRheinMain, Peter Endemann
Seite 21	DB Cargo AG
Seite 23	KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH
Seite 24/25	KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH, Silvia Kroeger-Steinbach, www.industriefotografie-steinbach.de
Seite 27	Gerhard Oswald
Seite 30	duisport rail GmbH Montage Himmel VDV
Seite 38	Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
Seite 42	Havelländische Eisenbahn AG
Seite 42	Havelländische Eisenbahn AG
Seite 45	Henkel AG & Co. KGaA
Seite 47	duisport rail GmbH
Seite 50	Oliver Wendel Hafen Stuttgart GmbH
Seite 54	BASF-SE, Hans-Juergen Doelger
Seite 56	Rail&Sea Terminal GmbH
Seite 59	InnovaTrain AG
Seite 62	KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH www.industriefotografie-steinbach.de
Seite 67	DB Cargo AG



CAUTION
3.05m WIDE

INFU 790034 8

12.35
3.05

WERDEN SIE UNTERSTÜTZER DER CHARTA!
NÄHERE INFORMATIONEN UNTER WWW.GLEISANSCHLUSS-CHARTA.DE