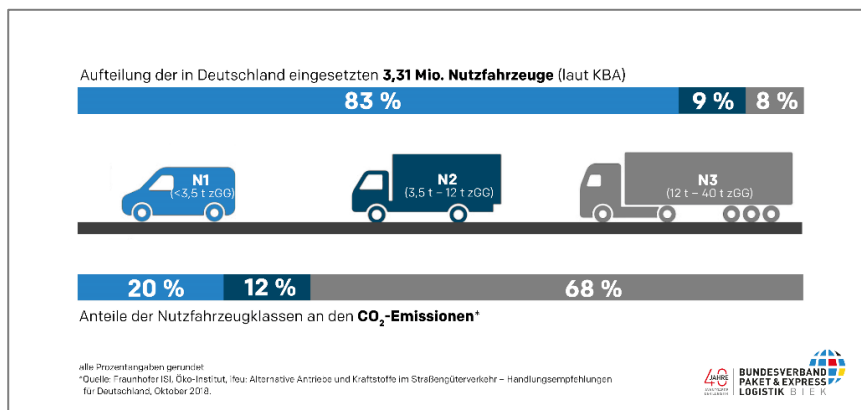


Gute Schienenverkehrsangebote für mehr Güter auf der Schiene

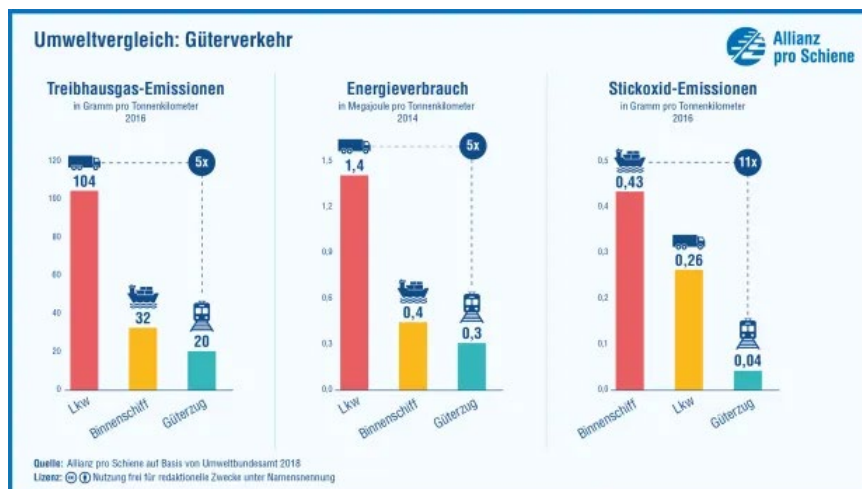
Gemeinsames Positionspapier von Allianz pro Schiene, BIEK und VDV

I. Ausgangssituation

Bedingt durch den wachsenden Onlinehandel ist die Anzahl der Paketsendungen Jahr für Jahr deutlich angestiegen bis auf ca. 4,5 Milliarden im Jahr 2021. 9 Mio. Empfänger werden täglich erreicht, um die jährlich ca. 49 Sendungen je Einwohner in Deutschland zuzustellen. Das anhaltende Wachstum überkompensiert die kontinuierlich erzielten Effizienzgewinne, sodass trotz der Erfolge der KEP-Dienste die Kilometerleistungen pro Lieferung zu verringern und Logistikkonzepte effizienter zu gestalten, zusätzliche Verkehre erzeugt werden.



Angesichts des Anteils schwerer Lkw an den Emissionen und der Fahrleistung in Deutschland rücken Alternativen im Fernverkehr auch im Bereich der Paketlogistik in den Fokus. Da für schwere Lkw keine leistungsfähigen emissionsarmen Antriebe zur Verfügung stehen, stellt der alternative Transport auf der Schiene für die Logistiker eine relevante Option zur Senkung der Emissionen dar.



Damit Paketdienste für lange Strecken die Schiene nutzen, müssen technische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen gegeben sein. Allianz pro Schiene, BIEK und VDV setzten sich dafür ein, dass entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen und verbessert werden.

Den Verbänden ist bewusst, dass hier nicht zuletzt die Marktakteure selbst gefordert sind. Angebote des Schienengüterverkehrs bzw. des Kombinierten Verkehrs müssen die Bedarfe der Paketunternehmen als Kunden treffen.

Die Paketdienste können grundsätzlich wachsende Mengen an Sendungsvolumen über den Eisenbahntransport abwickeln, haben aber eine Reihe von Anforderungen und Erwartungen an die Anbieter auf der Schiene. Hierzu gehören beispielsweise

- späte Einlieferzeiten zur Schiene,
- verlässliche Fahrtzeiten (Dauer, Pünktlichkeit und tägliche Abfahrten),
- elektronische Buchungssysteme, Kontaktschnittstellen,
- Live-Tracking, das Transparenz über den Transportfortschritt gewährleistet,
- variierende Anlieferungen von Einheiten bei schwankenden Mengen und
- Angebote auch bei unpaarigen Routen, ohne die Notwendigkeit auf derselben Relation Güter in die Gegenrichtung zu transportieren.

Umgekehrt ist es für die Schienenverkehrsanbieter wichtig, mehr über Mengen, Relationen und Anforderungen der Paketdienste zu erfahren sowie eine längerfristige Perspektive zu haben, um entsprechende Angebote aufzubauen und weiterzuentwickeln.

Jenseits der Anstrengungen der Marktakteure kommt allerdings der Politik eine Schlüsselrolle bei der Schaffung und Gestaltung von Rahmenbedingungen zu, die die Verlagerung von mehr Transporten auf die Schiene ermöglichen. Vor dem Hintergrund der dringenden Notwendigkeit, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen spürbar zu verringern, hat sich die aktuelle Regierungskoalition ausdrücklich zu dem Ziel bekannt, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2030 auf 25 Prozent zu erhöhen. Zugleich liegen mit dem Masterplan Schienengüterverkehr und dem Masterplan Schienenverkehr umfassende Konzepte vor, die zahlreiche notwendige Maßnahmen für eine Zielerreichung benennen. Die Verbände sind der Auffassung, dass die Politik die Umsetzung der identifizierten Maßnahmen nun rasch und konsequent vorantreiben muss. Um die Rahmenbedingungen für mehr Pakettransporte auf der Schiene spürbar zu verbessern, halten die Verbände die folgenden Handlungsfelder für zentral:

II. Maßnahmen für mehr Pakettransporte auf der Schiene

Kapazität auf den Korridoren verbessern

Der Paketverkehr auf der Langstrecke konzentriert sich wesentlich auf einer begrenzten Anzahl von Hauptverkehrskorridoren zwischen wichtigen Ballungsgebieten und den dort betriebenen Umschlagknoten, von denen aus die Feinverteilung organisiert wird. Es ist daher sinnvoll, in diesen Hauptverkehrskorridoren Infrastruktur und Kapazitäten auszubauen und damit neue Verkehrsangebote auf der Schiene zu ermöglichen.

Aus Sicht der Paketdienste sind insbesondere die folgenden Korridore von Bedeutung:

- Nürnberg – Hannover,
- Stuttgart – Berlin,
- München – Hamburg oder
- Verbindungen von den genannten Zentren ins Rheinland/Ruhrgebiet.

Die Vorteile des Schienentransports und dessen Wettbewerbsfähigkeit kommen umso besser zum Tragen, je länger die Transportstrecke ist. Daher müssen die genannten Korridore auch grenzüberschreitend europäisch gedacht werden, also etwa mit Verbindungen nach Norditalien, Skandinavien oder Großbritannien. Auch die Bedeutung neuer Infrastruktur im Interesse des Güterverkehrs muss anerkannt werden.

Ausbau der Schieneninfrastruktur beschleunigen

Der Ausbau des Schienennetzes hinkt in Deutschland seit Jahren dem Bedarf hinterher. Die aktuelle Regierungskoalition hat sich ausdrücklich zu einem schnelleren Ausbau der Schiene bekannt und Ende Juni 2022 eine Beschleunigungskommission Schiene einberufen. Die Verbände plädieren nachdrücklich dafür, dass in diesem Rahmen auch die Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben vorangetrieben wird, die für den Schienengüterverkehr und den Kombinierten Verkehr von Bedeutung sind.

Unter anderem müssen die Vorgaben des Planungsrechts für den Aus- und Neubau von Umschlagbahnhöfen (Terminals des kombinierten Verkehrs) ohne Absenkung von Umweltstandards vereinfacht und die Umsetzung beschleunigt werden.

Mehr und innovative Hubs für flexible Transportkonzepte

Ein vernetzter Eisenbahngüterverkehr ist ein Schlüssel für die Anhebung der Transportkapazitäten der Schiene. Mit neuen Hubs (wie z. B. der Mega-Hub Lehrte) für Schiene-Schiene-Umschlagbahnhöfe kann die Vernetzung stark verbessert werden. Solche innovativen Hubs steigern die Leistungsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs und

ermöglichen neue Logistikkonzepte, einschließlich Einzelwagenkonzepten. Daneben käme ein insgesamt dichteres Terminalnetz den Anforderungen der Paketdienste entgegen, weil die zeitgenaue Übergabe der Transporteinheiten in den KV-Terminals im Zielgebiet an die Paketdienste von entscheidender Bedeutung für die Attraktivität der Schienennutzung ist.

Innovativen Hubs und Umschlagbahnhöfen kommt die wichtige Aufgabe zu, verlässliche Verbindungen (im Nachtsprung) sicherzustellen und zur Erschließung der Fläche und suburbaner Räume beizutragen. Die Bundesförderung von Investitionen in Anlagen des Schienengüterverkehrs muss auch deshalb ausgeweitet und weiter verbessert werden.

Kombinierten Verkehr von der Maut befreien

Der Umschlag vom Lkw auf die Schiene ist auch beim Pakettransport ein erheblicher Zeit- und Kostenfaktor, der sich erst auf langen Strecken relativiert. Je länger eine Transportstrecke wird, desto besser kann preisliche Wettbewerbsfähigkeit erreicht werden. Die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs könnte auch auf kürzeren Distanzen deutlich gestärkt werden, wenn die Fahrten von und zum Umschlagbahnhof (sogenannter Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr) von der Lkw-Maut befreit werden. Die Verbände begrüßen diese Festlegung im aktuellen Koalitionsvertrag und plädieren für eine rasche Umsetzung.

Mehr Gleisanschlüsse schaffen

Jedes Gewerbegebiet und jedes Grundstück wird mit Straßen erschlossen. Einen Gleisanschluss müssen verladende Unternehmen dagegen mindestens zur Hälfte selbst zahlen und sich für eine anteilige Förderung für zehn Jahre im Voraus zu bestimmten Nutzungsmengen verpflichten. Das halten die Verbände nicht für angemessen und schlagen eine deutliche Ausweitung und Vereinfachung der Gleisanschlussförderung vor.

Darüber hinaus sollte im Planungsrecht verankert werden, dass neue aufkommensstarke Industrie- und Logistikstandorte von vornherein mit einem Gleisanschluss ausgestattet werden.

Mehr Gleisanschlüsse sind auch für einen flexiblen, verlässlichen und flächendeckend verfügbaren Einzelwagenverkehr von großer Bedeutung. Die Paketlogistik ist gekennzeichnet von einer großen Anzahl von Standorten, die von der Schiene erschlossen werden müssen.

Städtische Schieneninfrastruktur ertüchtigen

Für neue Logistikkonzepte ist die Vision der (Wieder-) Erschließung städtischer Räume für den Schienengüterverkehr von besonderer Bedeutung, auch wenn dabei zahlreiche Interessen und Bedürfnisse (z. B. Lärmschutz) zu berücksichtigen sind. Viele städtische Flächen für den Schienengüterverkehr werden jedoch überbaut oder anderweitig genutzt. Immer weitere Anfahrtswege per Lkw in die Stadtzentren, Staus und Umweltbelastungen sind die Folge.

Die klimaschonende Versorgung von Städten mit der Eisenbahn ist auf Schieneninfrastruktur und die effiziente Anbindung von Güterverkehrszentren für den Umschlag zum urbanen Straßengüterverkehr angewiesen. Wo die räumlichen Bedingungen vorliegen, sollten auch perspektivisch Cityportale nicht ausgeschlossen werden. Die Verbände sprechen sich dafür aus, entsprechende Flächen und Infrastrukturen zu erhalten. Die Ertüchtigung für den Betrieb sollte vom Bund gefördert werden.

Berlin, 22. November 2022

Dirk Flege

Geschäftsführer
Allianz pro Schiene

Marten Bosselmann

Vorsitzender
Bundesverband Paket
und Expresslogistik

Dr. Martin Henke

Geschäftsführer Eisenbahnverkehr
Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen