

## **Die dringende Notwendigkeit einer Förderung des Einzelwagenverkehrs und der Gleisanschlüsse als Herzstück des Schienengüterverkehrs**

Dr. Agnes Eiband, ERFA Gleisanschluss GmbH und  
Karl Fischer, Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien

Der ständig anwachsende Verkehr auf unseren Straßen ist eines der zentralen Themen unserer Verkehrspolitik. Unabdingbar ist daher eine gute Schieneninfrastruktur, die kontinuierlich verbessert und ausgebaut werden muss. Dabei ist auch auf den Gleisanschluss – die erste beziehungsweise letzte Meile im Schienengüterverkehr – ein besonderes Augenmerk zu richten.

Der Transport auf der Schiene kann in 3 Produktionskonzepte unterteilt werden:

1. Ganzzugverkehr (Ganze Züge fahren direkt zwischen zwei Gleisanschlüssen),
2. Einzelwagenverkehr (Einzelne Wagen (-gruppen) verkehren zwischen zwei Gleisanschlüssen und werden dafür über Rangierbahnhöfe zu größeren Zügen gebündelt und am Ziel wieder in einzelne Wagen (-gruppen) zerlegt und zugestellt)
3. Kombiniertes Verkehr (Ganze Züge mit verschiedenen Ladeeinheiten fahren direkt zwischen zwei öffentlichen KV-Terminals mit Vor- und Nachlauftransport auf der Straße).

In Deutschland beträgt der Anteil der Schiene an der Transportleistung (tkm) im Jahre 2016 ca. 18 %.<sup>1</sup> Davon leistet der Kombinierte Verkehr ca. 40 % und der Ganzzug- und Einzelwagenverkehr den großen Anteil von 60 % der Tonnenkilometer bzw. 75 % der Tonnen. Der Kombinierte Verkehr bedient dabei vor allem den (internationalen) Fernverkehr mit einer durchschnittlichen Transportweite von ca. 500 km auf dem deutschen Streckennetz während der gesamte Schienengüterverkehr durchschnittlich nur ca. 300 km aufweist.<sup>2</sup> Durch den Wegfall des Vor- und Nachlaufs sind hier deutlich kürzere Strecken wirtschaftlich und ökologisch sauberer bedienbar als im KV. Dies weist darauf hin, dass dem Einzelwagen- und Ganzzugverkehr eine sehr große Bedeutung für die Verlagerung auf die Schiene für den großen Markt der unter 300 km Transporte zukommt.

An diesem Punkten setzen die Erfahrungsaustauschgruppen der ERFA Gleisanschluss GmbH an ([www.erfa-gleisanschluss.de](http://www.erfa-gleisanschluss.de)). Unter professioneller Begleitung durch das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik und die AnschlussBahnProfis sowie den Moderatoren Dr. Bernd Seidel in Niedersachsen und dem Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien in Bayern haben sich seit 2013 insgesamt 43 Unternehmen zusammengefunden. Sie tauschen sich regelmäßig über Möglichkeiten aus, die Effizienz ihrer Werkslogistik zu verbessern, sich rechtlich abzusichern sowie Um- und Ausbaumaßnahmen ihrer Gleisanschlüsse besser zu planen. Die Anschubförderung erfolgte durch das bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr.

Die regelmäßigen Arbeitssitzungen finden abwechselnd bei einem Mitgliedsunternehmen statt, wo zunächst der Gleisanschluss mit seinen jeweiligen Besonderheiten vorgestellt wird. Im Anschluss erfolgen Fachvorträge. Insgesamt steht der Erfahrungsaustausch im Mittelpunkt, der in einer moderierten Form durchgeführt wird. Das inzwischen erarbeitete Wissen wurde in einem Handbuch für Gleisanschließer dokumentiert und laufend erweitert. Derzeit werden Forderungen für die Politik erarbeitet, welche Maßnahmen zukünftig notwendig sind, um eine Steigerung oder auch nur den Erhalt der Gleisanschluss-Verkehre zu fördern. Zur Stärkung der Schlagkraft wird mit Verbänden – darunter dem VDV – zusammengearbeitet.

Der Einzelwagenverkehr stellt hier eine strategische Rolle für die Gleisanschlüsse dar. Über die Hälfte der 43 Mitglieder der ERFA Gleisanschluss geben an, dass sie das Produktionskonzept des Einzelwagenverkehrs für ihren eigenen Gleisanschluss brauchen, um wirtschaftlich agieren zu können. Ein Teil gibt an, dass sie aufgrund der Aufkommensmenge ausschließlich im Einzelwagenverkehr transportieren können. Die zweite Form ist die Mischform am Gleisanschluss. Dabei werden sowohl

---

<sup>1</sup> DESTATIS (2018): Statistik Verkehr: Tabelle Güterverkehr 2016

<sup>2</sup> Statistisches Bundesamt, Wirtschaft und Statistik, März 2014, S. 155/159

große Mengen über regelmäßige Ganzzüge verschickt oder empfangen und zusätzlich Einzelrelationen mit dem Einzelwagenverkehr erschlossen, flexibel je nach Bedarf. Die Mengen des Einzelwagenverkehrs können demzufolge nicht durch Ganzzüge transportiert werden, sondern würden bei einer Einstellung des Produktionssystems direkt auf die Straße zurückgehen.

Auch der Masterplan Schienengüterverkehr spricht davon, dass industriell und logistisch aufkommensstarke Standorte einen Gleisanschluss besitzen sollen. Dafür soll das bestehende Gleisanschlussprogramm weitergeführt und entwickelt werden.<sup>3</sup> Auch die ehemaligen Staatsbahnen DB, SBB Cargo und Rail Cargo Austria sowie die private LINEAS (Belgien), die beinahe die einzigen Anbieter für Einzelwagenverkehr sind, sowie die staatlichen Förderprogramme kündigen an, mehr für den Einzelwagenverkehr zu tun (höhere Qualität durch Einführung von Innovationen, kürzere Zeiten, günstigere Preise). Trotz dieser Ankündigungen wurde der Bereich in den letzten Jahrzehnten erheblich vernachlässigt: Seit 1994 wurden über 80% der Gleisanschlüsse abgebaut werden, da sie nicht mehr bedient wurden, 2016 bestehen noch 2371 Gleisanschlüsse in Deutschland.<sup>4</sup> Der Einzelwagenverkehr wird von den Bahnen oft stiefmütterlich behandelt und die Qualität in Bedienung und Technik wird nur langsam verbessert. Zusätzlich sind die Förderverfahren für die mittelständisch geprägte Wirtschaft sehr aufwendig, so dass diese meist nur durch professionelle Hilfe genutzt werden können. Nicht zuletzt steht das Budget der Gleisanschlussförderrichtlinie mit 14 Millionen Euro jährlich aktuell deutlich im Schatten der KV-Förderrichtlinie mit ca. ca. 93 Millionen Euro im Jahr 2017.<sup>5</sup>

Die Infrastruktur der Gleisanschlüsse wird von den Gleisanschließern selbst gebaut, gewartet und betreut und sie tragen alleine das Auslastungsrisiko. Sie verpflichten sich finanziell für mehrere Jahrzehnte dem Schienengüterverkehr, da sie massive Anstrengungen zur Ermöglichung des Gleisanschlusses tätigen müssen, obwohl Logistik meist nicht ihr Kerngeschäft ist. Es arbeitet nur wenig Personal im Logistikbereich im Vergleich zu Produktion, Verwaltung etc. Die Mitarbeiter stehen dabei im Schienenmarkt einer Vielzahl von Regulierungen gegenüber, die in keinem Verhältnis zu dem Aufwand des Neubaus eines Straßenzugangs zum Werk stehen. Unternehmen, die sich so deutlich dem umweltfreundlichen Transport ihrer Güter verschrieben haben, sollten hier weiter unterstützt werden – finanziell sowie fachlich.

Ein klares Bekenntnis zum Einzelwagenverkehr zeigt sich darin, dass alle ERFA Gleisanschluss Mitglieder die Weiterführung des Gleisanschlusses oder die Erweiterung planen. Die Unternehmen wollen trotz der Schwierigkeiten den Einzelwagenverkehr beibehalten und investieren weiterhin in den umweltfreundlichen Transport. Aber sie brauchen hier dringend Unterstützung, um zukunftsfähig zu werden und um neue Verkehre von der Straße für die Schiene zu gewinnen.

---

<sup>3</sup> BMVI (2017): Masterplan Schienengüterverkehr

<sup>4</sup> Wettbewerber-Report Eisenbahn 2017/18 (2018)

<sup>5</sup> Allianz pro Schiene (2017/2018)



Bildunterschrift:

Viele Beispiele für den erfolgreichen Einzelwagenverkehr in der ERFA Gleisanschluss GmbH

Quelle: LKZ Prien GmbH