

Positionspapier

Anforderungen der Speditions- und Logistikbranche
an einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr

DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: Juni 2024

Inhalt

1. Anforderungen an einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr	4
2. Infrastruktur ertüchtigen	5
2.1 Schieneninfrastruktur konsequent gemeinwohlorientiert ausrichten	5
2.2 Überjährige Finanzierung der Schiene sicherstellen	6
2.3 Netzkonzurrenz vermeiden – Güterverkehr höher priorisieren	8
2.4 Generalsanierung und Baustellenmanagement vorausschauend planen	8
2.5 Europäische Infrastrukturen den wachsenden Kapazitäten des Güterverkehrs anpassen	9
2.6 Speditionen mit eigenem Gleisanschluss finanziell unterstützen.....	9
3. Rechtliche Rahmenbedingungen anpassen.....	10
3.1 Güterverkehrsverlagerungen durch Förderungen anreizen	10
3.2 Präzisierung des europäischen Rechtsrahmens zur Förderung des Kombinierten Verkehrs	11
3.3 Kombinierten Verkehr durch Befreiung des Vor-/ Nachlaufs von der Lkw-Maut stärken.....	11
3.4 Operative Differenzierung aufheben	12
3.5 Speditionsanlagen mit eigenem Gleisanschluss deregulieren	13
4. Mehr Qualität durch Wettbewerb.....	13
4.1 Kundengewinnung durch Qualitätsoffensive	13
4.2 Innovationen fördern und ausrollen	14
5. Zusammenfassung	15

1. Anforderungen an einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr

Zur Erreichung verkehrs- und umweltpolitischer Ziele muss ein Teil des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden. Am noch in der vergangenen Legislaturperiode politisch gefestigten Ziel, den Modal-Split-Anteil der Schiene von heute 19 Prozent bis zum Jahr 2030 auf 25 Prozent zu erhöhen, hält auch die amtierende Bundesregierung fest. Die jüngsten ordnungs- und haushaltpolitischen Entscheidungen, mit denen dem Lkw-Verkehr hohe CO₂-Kosten angelastet und erhebliche Finanzmittel, darunter große Teile der Einnahmen aus der Lkw-Maut, in das System Schiene gelenkt werden, unterstreichen dieses politische Ziel. Wachsende Umweltaforderungen sowie steigende Kostenbelastungen, Fahrpersonalmangel und Infrastrukturengpässe des Straßengüterverkehrs sind somit Faktoren, die dem Schienengüterverkehr als Transportalternative grundsätzlich eine größere Bedeutung zusprechen sollten.

Doch die Realität sieht anders aus: Die Nachfrage nach umweltfreundlichen Transportdienstleistungen steigt bei Logistikentscheidern (Industrieverlader und Speditionen) zwar, gleichwohl steht dem Bedarf oftmals kein adäquates Angebot gegenüber, das die logistikrelevanten Ansprüche an Kapazitäten, Zuverlässigkeit, Flexibilität und Preis erfüllt, um eine Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene auszulösen oder zu beschleunigen.

Nach wie vor hat die Schiene ein hohes Wertschöpfungspotenzial für die deutsche Wirtschaft. Für die Logistik der gigantischen Containerströme in den Hinterlandverkehren der Seehäfen ist die Schiene unverzichtbar. Auch für viele Industrien mit großen Transportvolumina wie die Stahl-, Chemie- und Automobilbranchen bildet sie das Rückgrat für ihre Beschaffungs- und Absatzwege. Doch insbesondere das seit Jahren grundlegend sanierungsbedürftige Schienennetz, die Priorisierung des Personenverkehrs und die Streikanfälligkeit sind Ursachen für ein hohes Ausfallrisiko und eine im Vergleich zum Straßengüterverkehr geringere Resilienz schienengebundener Lieferketten. Der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung stellt in seinem Frühjahrsgutachten 2024 fest, dass sich der „Zustand der Verkehrsinfrastruktur weiter verschlechtert, was bereits heute Kapazitätsengpässe und Verzögerungen verursacht“. In ihrem Netzzustandsbericht 2023 vergibt selbst die Infrastrukturgesellschaft DB InfraGo mit 3,01 eine noch schlechtere Note als im Vorjahr (2,93).

Die aktuelle „Marktuntersuchung Eisenbahnen - [Kurzerhebung Berichtsjahr 2023](#)“ der Bundesnetzagentur (BNetzA) konkretisiert die Lage im deutschen Schienengüterverkehrsmarkt. Demnach ging die Verkehrsleistung 2023 um 9,4 Prozent zurück und verringerte sich von 140 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2022 auf 127 Milliarden. Am stärksten zu den Verlusten beigetragen haben die bundeseigenen Güterbahnen mit minus 13 Prozent, die gleichzeitig Marktanteile verlieren. Die Wettbewerbsbahnen mussten bei der Verkehrsleistung hingegen nur Abstriche in Höhe von sieben Prozent machen. Laut dem Bericht ist es einigen Wettbewerberbahnen sogar gelungen, entgegen dem Trend 2023 leicht zu wachsen. Hinweise auf ein Ende der negativen Entwicklung bei der Verkehrsleistung sind derzeit nicht erkennbar.

Die Schiene verspielt mehr und mehr ihr Potenzial, große Gütermengen effizient über längere Strecken zu transportieren. Dadurch wird das Erreichen des 25-Prozent-Ziels immer unwahrscheinlicher. Obwohl der Lkw-Verkehr einem hohen Transformationsdruck mit steigenden CO₂- und Wegekostenanlastungen unterliegt, konnte die Schiene hiervon nicht profitieren. Im Gegenteil: Das stetige Güterverkehrsmengenwachstum und der Wandel der Güterstrukturen hin zu zeitsensiblen und kleinteiligeren Sendungen wurde überwiegend vom Straßengüterverkehr aufgefangen.

Um mehr Güter auf die Schiene zu bringen, bedarf es deutlich besserer Rahmenbedingungen. Dies schließt eine auskömmliche, mehrjährig gesicherte Finanzierung für die Sanierung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur, Anreizinstrumente wie eine finanzielle Förderung privatwirtschaftlichen Engagements, eine spürbare Verbesserung der Produktqualität von Schienengüterverkehrsleistungen einschließlich der Optimierung der (digitalen) Kommunikation zwischen Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihren Kunden sowie eine Ausweitung wettbewerbsfähiger Angebote ein.

Das Gesamtsystem Schiene muss sich viel flexibler den sich ändernden Bedarfen der Kunden-seite (Spedition, Logistik und Industrierelader) und dem fortschreitenden Güterstrukturwandel stellen und darf nicht darauf bauen, dass sich die Strukturen der Logistik langfristig auf einen nicht anpassungsfähigen Verkehrsträger ausrichten. Bestandskunden der Schiene brauchen Planbarkeit und Zuverlässigkeit. Und für Neukunden müssen zusätzlich Anreize für einen Verkehrsträgerwechsel entstehen.

Erste Ansätze wurden im [Masterplan Schienenverkehr](#) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und in der von 57 Verbänden erarbeiteten [Gleisanschluss-Charta 2.0](#), an deren Erstellung der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik aktiv beteiligt war, formuliert. Beide Dokumente enthalten eine Vielzahl von wichtigen Maßnahmenvorschlägen, deren Umsetzung erhebliche Effizienzgewinne ermöglichen würde.

Aus der Perspektive der Speditions- und Logistikbranche kommt folgenden Maßnahmen eine besondere Bedeutung zu:

2. Infrastruktur ertüchtigen

2.1 Schieneninfrastruktur konsequent gemeinwohlorientiert ausrichten

Der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und zu ihren Serviceeinrichtungen ist grundlegende Voraussetzung für Logistikentscheider, die Schiene bei der Organisation von Lieferketten einzuplanen. Die Zusammenführung der DB Netz und DB Station & Service zur DB InfraGO war ein erster richtiger Schritt zur Schaffung eines gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturnetzes. Die auf Gewinnerzielung ausgerichtete Strategie der ehemaligen

DB Netz verhinderte in der Vergangenheit zu oft, dass als Verlagerungsanreize konzipierte finanzielle Beihilfen des Bundes zur Reduzierung der Trassenentgelte durch gesenkte Marktpreise angebotsseitig abgebildet wurden.

Die Wirkung der Gemeinwohlorientierung wird jetzt maßgeblich vom Einfluss des Bundes auf Investitionsentscheidungen und die strategische Weiterentwicklung der Netzinfrastruktur abhängen. Erlöse der DB InfraGo müssen ausschließlich der Netzentwicklung und nicht zur Ergebnisverbesserung defizitärer Sparten des DB-Konzerns dienen. Hierfür müssen die Sparten der DB bis hin zu einer Trennung von Netz und Betrieb weiter wirtschaftlich entflochten werden.

Die Gemeinwohlorientierung darf keine Worthülse werden. Eine Erhöhung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr von 13,4 Prozent im Jahr 2024 widerspricht diesem Prinzip und fördert die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nicht. Wettbewerbsangleichungen, die sich aus der Erhöhung der Lkw-Maut vermeintlich für die Schiene ergeben haben, werden durch Streichungen der Fördermittel im Rahmen des Trassenpreisförderungsgesetzes (TraFöG) kompensiert. Die Trassenpreise stiegen um insgesamt 121 Prozent innerhalb eines Jahres. Der daraus folgende Anstieg der Frachtraten hat negative Auswirkungen für mehr Güterverkehr auf der Schiene.

Forderungen:

- Die Schieneninfrastruktur muss strategisch so weiterentwickelt werden, dass nicht nur Massengüter, sondern auch höherwertige Halb- und Fertigwaren mit zusätzlichen Qualitätsanforderungen auf der Schiene transportiert werden können. Der Bund muss hierfür die finanziellen Mittel zuverlässig und langfristig planbar zur Verfügung stellen.
- Jährliche Berichterstattungen des Bundes sollten unter Zugrundelegung aussagekräftiger KPI, die Informationen über den Grad der Gemeinwohlorientierung der DB InfraGo einschließlich Zielerreichung und -verfehlung sowie über einzuleitende Gegenmaßnahmen liefern, erfolgen.
- Der Bund muss sicherstellen, dass die gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte keine Gewinnerzielungsabsicht verfolgt und auf einen Gewinnanspruch aus dem Betrieb der Infrastruktur verzichtet.
- Die Trassenpreise sollten mehrjährig fixiert werden, um Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionen und Industrieverladern mittelfristige Planungssicherheit zu verschaffen.

2.2 Überjährige Finanzierung der Schiene sicherstellen

Trotz einer spürbaren Steigerung des gesamten Verkehrsetats 2024 auf über 44 Milliarden Euro bleiben die ertüchtigungsbedürftigen Straßen-, Schienen- und Wasserstraßeninfrastrukturen unterfinanziert. Die zurückliegenden Haushaltsverhandlungen haben die verkehrspolitisch widerstreitenden Interessen innerhalb der Bundesregierung deutlich zutage treten lassen, die weniger die Förderung der Komodalität als das zum Teil ideologisch geprägte Gegenüber der Verkehrsträger zum Ausdruck brachten. Die Zuweisung der Finanzmittel im Ein-

zelplan 12 (Verkehr) des Bundeshaushalts 2024 unterstreicht gleichwohl die verkehrspolitische Absicht, vor allem die Schiene zu stärken. 5,5 Milliarden Euro sind allein 2024 als Eigenkapitalerhöhung für die DB AG vorgesehen, die allerdings an eine noch zu treffende Vereinbarung des Bundes und der DB AG über die Verwendung der Mittel gebunden sind. Neben den aus dem Verkauf der Logistiksparte DB Schenker zu erzielenden Beteiligungserlösen soll das DB-Eigenkapital bis 2029 insgesamt um 20 Milliarden Euro aus Steuermitteln wachsen. Insgesamt sollen bis 2027 zusätzlich 11,5 Milliarden Euro ins Schienennetz fließen, teilweise finanziert aus Erlösen aus der Lkw-Maut.

Um die riesigen Schieneninfrastrukturprojekte bewältigen zu können, müssen ausreichende Finanzmittel langfristig zur Verfügung stehen und gebündelt werden. Für eine verlässliche Investitionslinie sollte dem Vorschlag der Beschleunigungskommission Schiene folgend ein Fondsmodell gewählt werden, das sicherstellt, dass über den langfristigen Einsatz von Geldern nicht Jahr für Jahr neu verhandelt werden muss.

Durch Auflösung des bislang etablierten Finanzierungskreislaufs Straße werden Einnahmen aus der zum 1. Dezember 2023 nahezu verdoppelten Lkw-Maut für den Erhalt der Schiene zweckentfremdet. Dadurch werden dem Straßengüterverkehrssektor dringend benötigte Finanzmittel zur Bewältigung seiner ökologischen Transformation und für den Infrastrukturausbau entzogen. Diese Mittelentnahme bremst wiederum schnelle Nachhaltigkeitsfortschritte des Straßengüterverkehrs und spielt schließlich die Verkehrsträger gegeneinander aus. Eine höhere fiskalische Belastung des Straßentransports schmälert aber weder die systemischen Stärken des Lkw wie Flexibilität, relative Planbarkeit und Innovationsfähigkeit noch stärkt sie allein die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Bei gleichbleibender Qualität des Systems Schiene entsteht allein aus einer Verteuerung des Straßengüterverkehrs keine stärkere Bindung der Logistikakteure an die Schiene, zumal geplante Trassenpreiserhöhungen, wettbewerbsfähigen Frachtraten im Schienengüterverkehr entgegenwirken (vgl. 1.).

Forderungen:

- Grundlage jeder Volkswirtschaft sind leistungsfähige Infrastrukturen sämtlicher Verkehrsträger, die auskömmlich finanziert werden müssen. Ein haushaltspolitisches Gegeneinander der Verkehrsträger schwächt das Gesamtsystem. Die jeweilige Finanzierung der Infrastrukturen sollte aus geschlossenen verkehrsträgerspezifischen Kreisläufen gespeist werden, anstatt einem vorgeblich „konkurrierenden“ Verkehrsträger Finanzmittel zu entziehen. Mit einem Fondsmodell und einer langfristig gesicherten Finanzierung ließe sich der Bahnausbau langfristig planen und durch die Finanzpolitik auch steuern.
- Die Finanzierung der Netzinfrastruktur muss verlässlich und überjährig abgesichert werden. Wie von der Beschleunigungskommission Schiene empfohlen, sollte dies durch die Schaffung und gesetzliche Verankerung von zwei Schieneninfrastrukturfonds geschehen. Aus den Mitteln dieser Fonds sind Neu- und Ausbau, Modernisierung, Ersatz und Instandhaltung der Infrastruktur zu finanzieren.

2.3 Netzkonzurrenz vermeiden – Güterverkehr höher priorisieren

Im deutschen Schienennetz teilen sich der Güter- und der Personenverkehr dieselbe Infrastruktur. Kapazitätsengpässe werden in der Regel zugunsten des Personenverkehrs aufgelöst, dessen Fahrpläne und Trassenbelegungen deutlich weiter im Voraus als für den Güterverkehr geplant werden können. Die Pünktlichkeitsquote des Schienengüterverkehrs liegt dadurch unter 60 Prozent, und die Planbarkeit und Verlässlichkeit des Schienengüterverkehrs sinkt weiter.

Forderung:

- Da getrennte Infrastrukturen auf lange Sicht nicht eingerichtet werden können, ist dem Güterverkehr - insbesondere bei den laufenden Planungen zum Deutschlandtakt - grundsätzlich eine höhere Priorität bei der Trassenvergabe einzuräumen. Bei der Zuteilung des Netzes und bei der Trassenplanung sind mehr Kapazitäten für Schienengüterverkehre, die meist kurzfristiger geplant werden, zu berücksichtigen.

2.4 Generalsanierung und Baustellenmanagement vorausschauend planen

Um nicht noch mehr Qualitätseinbußen im Schienengüterverkehr anzuhäufen, ist die sofortige Ertüchtigung der maroden Schienen- und Brückeninfrastruktur mit deutlich kürzeren Planungsverfahren nach Jahrzehnten der Versäumnisse alternativlos. Für die Jahre 2024 bis 2030 plant DB InfraGO eine Generalsanierung der 40 hochbelasteten Korridore (Hochleistungsstrecken). Die jetzt anstehenden Sanierungs- und Ausbauarbeiten werden aber einen erheblichen negativen Einfluss auf schienengebundene Lieferketten haben. Für die verbleibenden Netzkapazitäten soll der Güterverkehr zwar Vorrang bekommen, einige Betriebsstandorte werden aber über Monate vollständig vom Schienennetz abgetrennt sein und müssen deshalb logistisch vollständig umplanen. In der Endkundenbefragung 2023 der Bundesnetzagentur gaben lediglich fünf Prozent der von den Baumaßnahmen negativ betroffenen Unternehmen an, dass sie bei den Baustellenplanungen berücksichtigt oder beteiligt wurden. 38 Prozent der Befragten sehen sich und ihre Unternehmensplanungen überhaupt nicht berücksichtigt und bewerteten die Kommunikation als mangelhaft. Dies betrifft auch Tagesbaustellen, die oftmals ad hoc, ohne Vorlauf und ohne Kommunikation und Ausweichmöglichkeiten eingerichtet werden. Hierdurch entstehen negative Welleneffekte bis in grenzüberschreitende Lieferketten, die in einer notgedrungenen, nicht umkehrbaren Rückverlagerung von Gütern auf die Straße münden können. Bislang unbeantwortet bleibt die Frage der Kostenübernahme bei baustellenbedingten erheblichen Ausfällen.

Forderungen:

- DB InfraGO muss ihre Kundenkommunikation nicht nur gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen als ihren direkten Kunden, sondern auch bei Speditionen als Transportkettenorganisatoren und den Industrieverladern als Endkunden deutlich professionalisieren und hierfür eine ständig erreichbare und auskunftsfähige zentrale Koordinierungsstelle einrichten.

- Zur Stabilisierung schienengebundener Lieferketten müssen Großprojekte mit (ausländischen) Ausweichrouten geplant werden, die das gesamte Profil der beeinträchtigten Verkehre (Zuglängen, Tonnage, betriebliche Erschwernisse und Umleitungslängen) berücksichtigen.
- Für baustellenbedingte Ausfälle muss die Stornierungspauschale ausgesetzt, mindestens aber spürbar abgesenkt werden. Betriebliche Härten müssen mit gestaffelten (Mehr-)Kilometerpauschalen finanziell von DB InfraGO abgedeckt werden, um Betriebe, deren Logistik von den während der Netzbaumaßnahmen nicht mehr einsetzbaren Gleisanschlüssen abhängt, vor schweren wirtschaftlichen Schäden zu schützen. Unter die Kompensationsmaßnahmen kann auch eine kostenfreie Nutzung von betriebsrelevanten Abstellgleisen fallen.

2.5 Europäische Infrastrukturen den wachsenden Kapazitäten des Güterverkehrs anpassen

Die Investitionen in das deutsche Eisenbahnnetz müssen an den Anforderungen für die Trans-europäischen Verkehrsnetzwerke (TEN-V) und die europäischen Rail Freight Korridore ausgerichtet werden, so dass auf dem europäischen Kern-Streckennetz der Betrieb von Güterzügen mit einheitlichen Mindestlängen und -gewichten sowie Tunneldurchfahrtshöhen möglich wird. Dadurch kann die Wirtschaftlichkeit und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nachhaltig verbessert werden. Doch weiterhin sind die Umsetzungszeiträume der hierfür erforderlichen Infrastrukturvorhaben deutlich zu lang. Die Empfehlungen der Beschleunigungskommission des BMDV sind hierfür zügig umzusetzen.

Forderungen:

- Die infrastrukturellen Voraussetzungen für den europaweiten Betrieb von Zügen mit einem Gewicht von 2.000 Tonnen, einer Länge von 740 Metern und einer standardisierten Tunneldurchfahrtshöhe (Profil) P400 müssen geschaffen werden.
- Analog zur niederländischen Betuwe-Linie vom Hafen Rotterdam nach Zevenaar entlang der deutsch-niederländischen Grenze sind auch in Deutschland priorisierte Güterverkehrsstrecken mit stark frequentierten Hauptläufen auf zentralen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen schnellstmöglich auszubauen. Dies betrifft insbesondere den Nord-Zulauf zum Brenner-Basistunnel und zum Gotthard-Basistunnel.

2.6 Speditionen mit eigenem Gleisanschluss finanziell unterstützen

Für ein Wachstum multimodaler Verkehre werden multifunktionale Verladestellen (Railports) mit universellen Standortdienstleitungen in geografisch günstigen Lagen zu Verkehrswegen benötigt. Seit den 1990er Jahren ist die Zahl der Gleisanschlüsse von 11.000 auf 1.600 gesunken. Diesem Trend muss entgegengewirkt werden. Die seit 2004 bestehende Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs (Anschlussförderrichtlinie) trägt zwar grundsätzlich zum Neu- und Ausbau entsprechender Zugangsstellen für den Güterverkehr zur Schiene bei, die Fördervoraussetzungen sind allerdings derzeit so angelegt, dass der erhoffte

Verlagerungseffekt nicht eintreten konnte. Denn das Verlagerungsvolumen ist von einem Anlagenbetreiber in wirtschaftlich volatilen Zeiten nicht zuverlässig quantifizierbar oder prognostizierbar. Werden die für die Förderzusagen relevanten Mengenerwartungen nicht erfüllt, droht eine Verpflichtung zur Rückzahlung der Fördersummen. Damit würden Logistikunternehmen ein zu hohes Investitionsrisiko eingehen.

Forderung:

- Die Investitionsbereitschaft könnte erhöht werden, wenn der für die Förderung notwendige Nachweis der Verlagerung von Gütern auf die Schiene durch eine Erweiterung des Nachweiszeitraums von derzeit 10 Jahren auf 15 Jahre abgemildert würde. Auch eine (teilweise) Befreiung von Rückzahlungsverpflichtungen in definierten Fällen oder die temporäre Aussetzung der Nachweispflicht, z. B. wenn ein Gleisanschluss aufgrund einer Baustelle im Rahmen der Generalsanierung über einen längeren Zeitraum nicht bedient werden kann, könnte Abhilfe schaffen.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen anpassen

3.1 Güterverkehrsverlagerungen durch Förderungen anreizen

Als Architekten des Güterverkehrs organisieren und steuern Speditionen Lieferketten. Hierfür treffen sie im Interesse ihrer Kunden (Handel und produzierende Industrie) Entscheidungen über den Einsatz des „besten“ Verkehrsträgers. Die Bildung durchgehender verkehrsträgerübergreifender Transportketten ist insofern eine Kernkompetenz vieler Speditionshäuser.

Stagnierende bzw. rückläufige Transportvolumina sind bei allen Verkehrsträgern kennzeichnend für die derzeit anhaltend schlechte wirtschaftliche Lage. Dadurch sinkt auch die Risikobereitschaft bei den Speditionshäusern und ihren Kunden, Lieferketten umzuorganisieren und neue Transportwege zu beschreiten. Dieser Trend, gepaart mit den derzeitigen Qualitätsdefiziten des Eisenbahngüterverkehrs, steht damit dem Ziel, den Modal Split-Anteil der Schiene deutlich zu erhöhen, indem neue Waren- und Kundengruppen erschlossen werden, diametral entgegen. Erste Negativ-Erfahrungen schrecken Neukunden vielfach ab.

Anreizmodelle können zwar keine Qualitätsdefizite heilen, jedoch die Wettbewerbskomponente „Preis“ zugunsten der Schiene positiv beeinflussen. Bisherige Fördermodelle hatten größtenteils keine Marktrelevanz. Trassenpreis-, Anlagen- und Betriebskostenförderungen verhelfen meist nur den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Ergebnisverbesserung, erreichen aber selten die Logistikkunden in Form sinkender Frachtpreise. Um das finanzielle Risiko bei der Konzipierung von Neu-Verkehren abzumildern, sollten öffentliche Förderungen deshalb als (zeitlich limitierte) Anschubfinanzierungen für Neu-Verkehre oder sendungsbezogene Verlagerungsprämien direkt für Speditionen und andere Logistikscheider konzipiert werden. Vorbild ist hierbei Österreich, wo dieses Fördersystem schon heute erfolgreich angewandt wird.

Trimodal einsetzbare Transportbehälter (z. B. Container) sind eine wesentliche Voraussetzung für den Verkehrsträgerwechsel. Länder wie Frankreich und Österreich fördern die Anschaffung kombinierter Ladeeinheiten (Equipment-Förderung).

Forderungen:

- Finanzielle Anreize, wie Verlagerungsprämien oder eine zeitlich begrenzte Betriebskostenförderung helfen das Risiko beim Aufbau von Neu-Verkehren zu verringern. Eine entsprechende Förderung nach österreichischem Vorbild sollte geprüft werden.
- Eine neue Förderlinie für die Anschaffung von standardisierten Lademitteln sollte aufgelegt werden, um den Verkehrsträgerwechsel und zusätzliche Verkehre für die Schiene zu unterstützen.

3.2 Präzisierung des europäischen Rechtsrahmens zur Förderung des Kombinierten Verkehrs

Vor allem der Kombinierte Verkehr Straße/Schiene ist prädestiniert, straßenaffine Gütergruppen aufzunehmen und hat sich deshalb für Speditionen als vergleichsweise einfachen Einstieg in den Schienengüterverkehr etabliert. Trotz des umschlagsbedingt hohen Aufwands liegen hier die größten Wachstumspotenziale für die Schiene. Wettbewerbsentscheidend ist vor allem ein einheitlicher europäischer Rechtsrahmen. Hierfür müssen die mit der laufenden Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG verbundenen Chancen genutzt werden. EU-weit einheitliche Definitionen können für eine Angleichung des zwischenstaatlichen Wettbewerbs und für einen erleichterten Zugang zum Kombinierten Verkehr sorgen. Bestehende Förderanreize für den Kombinierten Verkehr müssen in jedem Fall erhalten bleiben. Die Mittel für die deutsche Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV-Förderrichtlinie) müssen aufgestockt werden, um den durch die Aufnahme neuer Fördertatbestände steigenden Fördermittelbedarf decken zu können.

Forderungen:

- Die Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG muss zu einem einheitlichen europäischen Rechtsrahmen für den Kombinierten Verkehr führen.
- Die rechtlichen Vorteile des Kombinierten Verkehrs müssen erhalten bleiben. Dies gilt insbesondere für die Befreiung vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot und für die Anhebung des höchstzulässigen Lkw-Gesamtgewichts auf 44 Tonnen. Letzteres muss mit der derzeit in Überarbeitung befindlichen Richtlinie 96/53/EG über Maße und Gewichte synchronisiert werden.

3.3 Kombinierten Verkehr durch Befreiung des Vor-/ Nachlaufs von der Lkw-Maut stärken

Im Vergleich sämtlicher Produkte des Schienengüterverkehrs hat der Kombinierte Verkehr für Speditionen die niedrigsten Einstiegshürden. Ebenso einfach kann demgegenüber auch die Rückverlagerung von Gütern auf die Straße organisiert werden. Die Abläufe im Kombinierten Verkehr müssen deshalb wettbewerbsfähiger gegenüber dem reinen Lkw-Verkehr werden. Neben dem Umschlag ist die „erste und letzte Meile“ in gebrochenen Verkehren besonders

kostenintensiv. Um die Kosten zumindest teilweise zu kompensieren, haben sich die Regierungsparteien im Koalitionsvertrag darauf verständigt, den straßenseitigen Vor- und Nachlauf von der Lkw-Maut zu befreien. Die Umsetzung ist aber bis heute mit Verweis auf EU-rechtliche und technische Unwägbarkeiten bei der Mautabrechnung nicht erfolgt.

Forderung:

- Deutschland muss die Überarbeitung der europäischen Richtlinie über den Kombinierten Verkehr 92/106/EWG nutzen, eine EU-weit rechtliche Rahmengesetzgebung anzustoßen, die unter Einsatz technischer digitaler Option eine Mautbefreiung für Zu- und Ablaufverkehre zu/von den KV-Terminals rechtssicher macht und dadurch den Kombinierten Verkehr finanziell entlastet.

3.4 Operative Differenzierung aufheben

Die historisch gewachsene Differenzierung des operativen Einsatzes von Einzelwagen, Ganzzügen und Zugeinheiten im Kombinierten Verkehr schmälert die Effizienz des Schienengüterverkehrs. Der Betrieb von Mischzügen könnte Synergien im Bahnbetrieb schaffen, die Zugbildung verbessern und den Auslastungsgrad des Gesamtsystems Schiene spürbar erhöhen. Die heutige Fördersystematik setzt einem operativen Mischbetrieb hingegen Grenzen.

Um dem entgegenzuwirken, sollten die Förderrichtlinien des Bundes (Anschlussförderung sowie Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs) zusammengelegt werden, so dass sämtliche Modi eines Verkehrsträgerwechsels förderrechtlich gleichbehandelt werden. Hierfür müssen Förderanträge für die Zuwendungsempfänger erleichtert werden. Nachweise über verlagerte Gütermengen, die Anlagenbetreiber zu erbringen haben, erweisen sich oft als unüberwindbare Hürde für eine erfolgreiche öffentliche Förderung. Die wirtschaftliche Entwicklung lässt weder zuverlässige Prognosen über den Auslastungsgrad geförderter Anlagen noch Aussagen über die verlagerbaren Gütermengen zu, so dass in vielen Fällen von der Beantragung von Fördergeldern abgesehen wird und die Förderangebote der öffentlichen Hand keine Wirkung entfalten. Eine unbürokratischere Lösung könnte für einen höheren Investitionsgrad und mehr Verkehr auf der Schiene sorgen.

Eine Differenzierung nach operativer Verkehrsart im Schienengüterverkehr (Kombinierter Verkehr, Ganzzug oder Einzelwagenverkehr) liefert keine Rechtfertigung für eine rechtliche und fördertechnische Unterscheidung. Um zusätzliche Anreize für die Verlagerung zu setzen, sollten die Vorteile des Kombinierten Verkehrs auf sämtliche gebrochene Verkehre, d. h. auch auf multimodale Verkehre übertragen werden. Hilfsweise sollte bei multifunktionalen Anlagen unbedingt ein höherer KV-Anteil zugelassen werden. Ansonsten entstehen Förderlücken in den Fällen, in denen der Anteil der umgeschlagenen KV-Ladeeinheiten 50 Prozent übersteigt, die Anlage im Rahmen der KV-Förderrichtlinie hingegen nicht förderfähig ist.

Forderungen:

- Im Kontext einer finanziellen Förderung ist die operative Unterscheidung zwischen Kombiniertem Verkehr und multimodalem Verkehr aufzuheben. Die Förderrichtlinien für Anschlussgleise und für Anlagen des Kombinierten Verkehrs sollten zusammengelegt werden, ohne das Gesamtfördervolumen abzusenken.
- Die Vorteile des Kombinierten Verkehrs, die im straßenseitigen Vor- und Nachlauf zu Effizienzgewinnen führen, wie das zulässige Gesamtgewicht von 44 Tonnen und die Aufhebung des Sonntagsfahrverbots, müssen auch auf den klassisch gebrochenen (multimodalen) Verkehr ausgedehnt werden.

3.5 Speditionsanlagen mit eigenem Gleisanschluss deregulieren

Das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) verpflichtet Betreiber sogenannter Serviceeinrichtungen, unter die auch multimodale Logistikanlagen mit Gleisanschlüssen fallen, Dritten den Zugang zum Schienennetz zu gewähren. Hierdurch sollen Monopolstrukturen großer Infrastrukturbetreiber aufgebrochen werden. Die Vorschriften des ERegG fußen auf der Annahme, dass einzelne Serviceeinrichtungen in einem regional definierten Umfeld die einzige Zugangsmöglichkeit zum Schienennetz sind und deshalb auch für Dritte geöffnet werden müssen. Speditionen mit eigenem Gleisanschluss, die in einem funktionierenden Wettbewerbsumfeld agieren und ein hohes Eigeninteresse an der maximalen Auslastung ihrer eigenen Gleisanschlussinfrastrukturen haben, sind dagegen nie Ziel der Regulierung gewesen.

Die vom Gesetzgeber erwartete kapazitätssteigernde Wirkung ist durch das ERegG nicht eingetreten. Im Gegenteil: da Wettbewerber hierdurch Zugang zu privaten Gleisanschlüssen erhalten und Betriebs- und Kostenstrukturen transparent werden, sind Speditionshäuser und Logistikunternehmen selbst bei einem erwarteten hohen Auslastungsgrad durch Selbstbewirtschaftung zurückhaltend bei Investitionen in eigene Gleisanschlüsse.

Forderung:

- Das ERegG sollte Speditionsanlagen bei funktionierendem Wettbewerb von Regulierungsaufgaben befreien. Hierfür könnte die Anzahl von Speditionsanlagen mit Gleisanschlüssen in einem zu definierenden Radius (bspw. 150 Kilometer) angelegt werden.

4. Mehr Qualität durch Wettbewerb

4.1 Kundengewinnung durch Qualitätsoffensive

Wettbewerb ist eine entscheidende Voraussetzung für mehr Wachstum im Schienengüterverkehr. Dass heute bereits 60 Prozent der Schienengüterverkehrsleistungen in Deutschland von Wettbewerbsbahnen erbracht werden, ist ein Indikator für einen grundsätzlich funktionierenden intramodalen Wettbewerb. Nachholbedarf besteht allerdings im Einzelwagenverkehr, der

nach wie vor durch eine quasi-Monopolstellung des Marktführers DB Cargo geprägt ist. Deswegen herausgehobene Marktstellung wird nicht durch eine nachfrageorientierte Produktqualität gestützt. Neben einem wettbewerbsfähigen Preis ist bei der Organisation von Lieferketten aber die Produktqualität der entscheidende Parameter für die Verkehrsträgerwahl.

Als Folge angepasster Unternehmensstrategien hat DB Cargo ihre ‚Carrier-Funktion‘ in der Vergangenheit zunehmend auf eine ‚Integrator-Funktion‘ eines Logistikunternehmens mit integrierten, vor- und nachgelagerten Transport-, Umschlag-, Lager-, und Servicedienstleistungen ausgeweitet. Diese an sich hinzunehmende Marktverschiebung ist insofern bedenklich, als dass staatliche Subventionen die Ausweitung dieser Geschäftsaktivitäten zu Lasten von Marktbegleitern aus der Speditionsbranche tendenziell begünstigen.

Forderung:

- Als Unternehmen im Bundeseigentum muss die DB im Ringen um Marktanteile mit Speditionen, Logistikunternehmen und nicht-bundeseigenen Schienengüterverkehrsunternehmen wettbewerbsneutral platziert und auf ihre Kernleistung als schienengebundenes Transportunternehmen begrenzt werden.

Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die Kundenbetreuung durch Stärkung ihrer regionalen Vertriebskompetenz optimieren. Spediteure und ihre Kunden müssen mit planungssicheren Angeboten und der Weitergabe von Rationalisierungs- und positiven Auslastungseffekten von den Systemvorzügen des Schienengüterverkehrs überzeugt werden. Als ein wettbewerbsrelevantes Defizit wird von vielen Speditionshäusern die fehlende Kundennähe empfunden. Eine verbesserte Kundenbetreuung würde eine schnelle Vergleichbarkeit mit den Angeboten anderer Anbieter und Verkehrsträger ermöglichen und ließe Raum für Nachverhandlungen.

Fortschritte bei elektronischen Datenerfassungs- und Sendungsverfolgungstechnologien (Track & Trace) zur Übermittlung von Statusdaten wird die Planbarkeit logistischer Prozesse verbessern. Bessere und schnellere Kundenkommunikation der Eisenbahnverkehrsunternehmen würde die Attraktivität für die Logistik steigern. Die Einführung von aussagekräftigen KPI würden dem Schienengüterverkehrssektor dabei helfen, Kundenwünsche zu realisieren und die Qualität im System langfristig zu verbessern.

Forderung:

- Für eine Steigerung des Modal-Split-Anteils muss die Prozessqualität des Produkts Schienengüterverkehr neben der grundlegenden Infrastruktursanierung deutlich steigen. Bessere Kommunikation und mehr Transparenz könnte die Wettbewerbsposition der Schiene im Verkehrsträgervergleich stärken.

4.2 Innovationen fördern und ausrollen

Die Innovationsdynamik des technischen Gesamtsystems Schiene hinkt der des Straßengüterverkehrs weit hinterher. Während Technologiefortschritte beim Lkw-Verkehr einschließlich

Umwelt- und Sicherheitstechniken sowie digitalem Kommunikationsvermögen in kurzen Zyklen marktreif sind, verharret die Eisenbahntechnologie bei der Zugbildung, der Sendungsverfolgung sowie in der Kommunikationstechnologie über Dekaden auf einem veralteten und deshalb teuren und personalintensiven Niveau. Dies bremst die Güterverkehrsverlagerung zusätzlich. Dringend müssen deshalb rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, die Innovationssprünge - insbesondere im Bereich der Digitalisierung – zulassen und die Effizienz des Schienengüterverkehrs steigern.

Insbesondere mit dem Einsatz Digitaler Automatischer Kupplungen (DAK) könnten bei Zugbildungen erhebliche Rationalisierungssprünge erreicht werden. Sie ist Voraussetzung für den intelligenten Güterzug und digital vernetzte KV-Transporte. Ein Zugriff auf die bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen generierten Daten unterstützt die Planbarkeit logistischer Abläufe.

Forderung:

- Die rechtlichen Voraussetzungen für digitale Tools (DAK), Diagnosetechniken und automatische Bremsproben müssen schnell geschaffen werden. Hierfür können Investitionsprogramme unter Einbeziehung der Interessen der Logistikbranche sowie der verladenden Wirtschaft genutzt werden.

5. Zusammenfassung

Der Nachfrage bei Logistikentscheidern nach umweltfreundlichen Transportdienstleistungen steht oftmals kein adäquates Angebot gegenüber, das die Ansprüche an Kapazität, Zuverlässigkeit, Flexibilität und Preis erfüllt. Fortschritte zur Erreichung des Modal-Split-Anteils sind kaum erkennbar. Der Schienengüterverkehrssektor als Ganzes definiert die Aufgabe sowohl der Politik als auch der Kundengruppen (Speditionshäuser, Handel, Industrieverlader) zu sehr als Bringschuld, anstatt sich zur Akquisition von zusätzlichen Gütermengen wirkungsvoller an den Marktbedürfnissen auszurichten.

Besondere Anforderungen des Speditions- und Logistiksektors an das System Schiene bestehen in den Themenfeldern Infrastruktur, Finanzierung, Regulierung, Qualität und Wettbewerb. Sie ergänzen die vom DSLV bereits mitverfassten und unterstützten Maßnahmenkataloge des Masterplans Schienengüterverkehr und der Gleisanschluss-Charta.

Die Forderungen im Einzelnen

im Themenfeld Infrastruktur:

- Schieneninfrastruktur konsequent gemeinwohlorientiert ausrichten
- Überjährige Finanzierung der Schiene sicherstellen
- Netzkonkurrenz vermeiden – Güterverkehr höher priorisieren
- Generalsanierung und Baustellenmanagement vorausschauend planen

- europäische Infrastrukturen den wachsenden Kapazitäten des Güterverkehrs anpassen
- Speditionen mit eigenem Gleisanschluss finanziell unterstützen

im Themenfeld rechtliche Rahmenbedingungen:

- Güterverkehrsverlagerungen durch Förderungen anreizen
- Präzisierung des europäischen Rechtsrahmens zur Förderung des Kombinierten Verkehrs
- Kombinierten Verkehr durch Befreiung des Vor- und Nachlaufs von der Lkw-Maut stärken
- operative Differenzierung aufheben
- Speditionen mit eigenem Gleisanschluss deregulieren

im Themenfeld Qualität und Wettbewerb:

- Kundengewinnung durch Qualitätsoffensive
 - Innovationen fördern und ausrollen
-

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 610.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 138 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: November 2023).

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.