

Positionspapier

Zehn Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs

Als Spitzenverband repräsentiert der **Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL)** etwa 3.000 Mitgliedsbetriebe mit mehr als 530.000 Beschäftigten. Im Auftrag von Industrie und Handel organisieren und steuern Speditionen und Logistikdienstleister nationale und internationale Lieferketten. Sofern für die Beförderung von Gütern und Waren nicht eigene Beförderungsmittel eingesetzt werden, beauftragen Speditionen Transportunternehmen aller Verkehrsträger und befrachten Lkw, Eisenbahnen, Flugzeuge sowie See- und Binnenschiffe. Die Verbandspolitik des DSLVL wird insofern maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Zur Erreichung aktueller verkehrs- und umweltpolitischer Ziele muss ein Paket aus technischen, prozessoptimierenden, anreizgebenden und ordnungspolitischen Maßnahmen geschnürt werden. Betroffen hiervon sind alle Verkehrsträger; die Bündelungs- und Organisationsfunktion des Spediteurs kann dabei die erforderlichen Maßnahmen insbesondere bei der Verkehrsträgerwahl unterstützen.

Als Mitinitiatoren und Gründungsmitglieder der *Deutschen Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH – Kombiverkehr* – unterstützten die Vorgängerorganisationen des DSLVL bereits Ende der 1960iger Jahre die systemische Kooperation der Verkehrsträger Straße und Schiene. Heute nutzen mehr als 30 Prozent der DSLVL-Mitgliedsunternehmen den kombinierten Verkehr Straße/Schiene. 15 Prozent der im DSLVL organisierten Speditionen und Logistikdienstleister befrachten darüber hinaus Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder sind bereits gesellschaftsrechtlich an EVU beteiligt.

Für einen nicht unerheblichen Teil der auf der Schiene transportierten Tonnage sind Speditionen somit Auftraggeber. Zusätzliches Marktpotenzial der jeweiligen Ausprägungen des Schienengüterverkehrs (Einzelwagenverkehre, Ganzzugverkehre und Kombinierte Verkehre) könnte von der Spedition als bedeutender Kundengruppe unter verbesserten Rahmenbedingungen gehoben werden.

Problemstellung

Der wachsende Güterverkehrsmarkt stellt das System Schiene vor große Herausforderungen. Die arbeitsteilige Produktion im vergrößerten europäischen Wirtschaftsraum unter Ausnutzung komparativer Kostenvorteile der jüngeren EU-Mitgliedstaaten hat ebenso wie die Befriedigung der Nachfrageüberhänge in Osteuropa zu neuen Güterströmen und logistischen Prozessen geführt. Die Liberalisierung der Marktordnungen des Güterverkehrs hat neben der EU-Osterweiterung Verschiebungen im Modal Split zugunsten des Straßengüterverkehrs verstärkt. Erst in den vergangenen Jahren hat sich die Spreizung im Modal Split verlangsamt, wobei der Straßengüterverkehr in den letzten fünf Jahren mit jährlichen 1,9 Prozent immer noch stärker als der Schienengüterverkehr (1,1 Prozent) wächst. Der Lkw bewältigt 71 Prozent der Verkehrsleistung in Deutschland (Stand: 2016), während der Anteil

der Eisenbahn bei 18 Prozent liegt. Lediglich 8 Prozent der tonnenkilometrischen Leistung werden vom Binnenschiff erbracht.

In einem dynamischen europäischen Wirtschaftsumfeld mit einem Trend zu immer kleinteiligeren Produkt- und Sendungsstrukturen stellt sich die Frage, ob die Schiene als traditionell massengutaffiner und eher innovationsschwacher Verkehrsträger überhaupt noch zukunftsfähig ist. Gleichzeitig kann bezweifelt werden, dass für zahlreiche Güterstrukturen tatsächlich ein ausgeprägtes Wettbewerbsverhältnis zum Straßengüterverkehr besteht. Vielmehr steht die Eisenbahn überwiegend im Wettbewerb zur Binnenschifffahrt.

Die Betrachtung von Teilmärkten ergibt aber durchaus ein positives Bild für den Schienengüterverkehr. Versorgungs- und Absatzlogistik der Industrie mit Rohstoffen und Erzeugnissen bleiben auf die Schiene angewiesen. Auch containerisierte Waren werden zu einem erheblichen Anteil auf der Schiene transportiert. So hat die Schiene heute einen Anteil von 47 Prozent im Container-Hinterlandtransport aus dem Hamburger Hafen. Der Lkw liegt mit 42 Prozent hier erst an zweiter Stelle. Europäische Ganzzugverbindungen von Norddeutschland nach Italien können im Kombinierten Verkehr schneller sein als reine Straßentransporte. Das System Schiene hat weiteres Potenzial, wenn es sich auf seine systemimmanenten Vorteile konzentriert und diese konsequent ausbaut.

Dennoch ist der Nimbus der Bahn, umweltfreundlicher Verkehrsträger zu sein, auch kritisch zu hinterfragen. Historisch hat sich die Infrastrukturentwicklung der Schiene stets an der Versorgung von Industriezentren und an der Verknüpfung urbaner Ballungsräume orientiert. Zwangsläufig wirken sich deshalb negative Effekte wie Lärmbelastigungen in Wohngebieten auf die öffentliche Meinung aus, wodurch die grundsätzlich unterstellte gesellschaftliche Forderung, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, in Frage gestellt wird.

Güter können nicht warten, bis das System Schiene leistungsfähig ist! Vor allem das prognostizierte Verkehrsmengenwachstum und die zu unternehmenden Klimaschutzanstrengungen des Verkehrssektors erfordern logistische Lösungen unter Einbeziehung sämtlicher Verkehrsträger. Der Mobilitätsanspruch von Gesellschaft und Wirtschaft muss mit einem wachsenden Bedürfnis nach Sicherheit, Gesundheit und universeller Versorgung in Einklang gebracht werden. Um die aktuellen Herausforderungen der kontinuierlich steigenden Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen und des hieraus resultierenden Verkehrswachstums organisatorisch, wirtschaftlich und umweltpolitisch bewältigen zu können, bedarf es funktionierender und wettbewerbsfähiger Systeme sämtlicher Verkehrsträger.

- **Der DSLV fordert für die politische Diskussion eine grundsätzlich undogmatische und ideologiefreie Bewertung der Systemvorteile und Wettbewerbsverhältnisse sämtlicher Verkehrsträger, die das alleinige Aufzeigen von Systemstärken eines konkurrierenden Verkehrsträgers als Grundlage für eigene Wettbewerbsnachteile ausschließt.**

Der DSLV unterstützt in Übereinstimmung mit den Zielen des *Weißbuchs zum Verkehr* der Europäischen Kommission und dem *Aktionsplan Güterverkehr und Logistik* der Bundesregierung die wirtschaftlich nachhaltige Lenkung des steten Güterverkehrsmengenwachstums auf die Schiene, um deren Anteil am Modal Split spürbar zu steigern und die Straßen zu entlasten. Das Interesse der Spedition an einem funktionierenden Schienengüterverkehrsmarkt zur Teilbewältigung der beschriebenen Herausforderungen ist groß, wurde in der politischen Diskussion bislang aber ungenügend berücksichtigt. Deshalb ist der DSLV in zukünftige Entscheidungen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs unbedingt einzubeziehen.

Der DSLV fordert die Umsetzung von...

... zehn Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs

1. **Servicequalität erhöhen, Kundenansprüche berücksichtigen**
2. **Wettbewerb fördern, Kernkompetenzen stärken**
3. **Förderung des multimodalen Verkehrs – Stärkung des Kombinierten Verkehrs**
4. **Infrastruktur den Bedürfnissen des Güterverkehrs anpassen**
5. **Anpassung und Flexibilisierung der Wegekostenstruktur**
6. **Akteure des Systems Schiene müssen kooperieren und sich stärker vernetzen**
7. **Operative Differenzierung aufheben**
8. **Bürokratie abbauen**
9. **Innovationen fördern**
10. **Ausbildung verbessern**

1. **Servicequalität erhöhen, Kundenansprüche berücksichtigen**

Aus Sicht der Kundengruppen Spedition und verladende Wirtschaft haben die Qualitätskriterien Service und Verlässlichkeit im Gesamtsystem Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern Defizite. Neben dem Preis sind diese aber entscheidende Parameter der Spedition für die Verkehrsträgerwahl und die Organisation von Lieferketten. Das Streikverhalten gewerkschaftlich organisierter Mitarbeiter der Deutschen Bahn hat die Verlässlichkeit des Schienengüterverkehrs zusätzlich in Frage gestellt.

EVU und Infrastrukturbetreiber müssen die Kundenbetreuung durch Stärkung ihrer regionalen Vertriebskompetenz, die bei der Verkehrsplanung mit fachlicher Expertise langfristig unterstützen muss, optimieren. Bahnkundengruppen müssen mit planungssicheren Angeboten und der Weitergabe von Rationalisierungs- und positiven Auslastungseffekten erneut von den Systemvorzügen des Schienengüterverkehrs überzeugt werden.

Die zügige Implementierung bei anderen Verkehrsträgern längst etablierter elektronischer Datenerfassungs- und Sendungsverfolgungstechnologien (beispielsweise Track & Trace) zur Übermittlung von Statusdaten kann die Verbesserung der Planbarkeit logistischer Prozesse unterstützen.

- **Der DSLV fordert die Akteure des Systems Schiene auf, ihre Servicequalität deutlicher an Kundenbedürfnissen auszurichten, indem Pünktlichkeit, Verlässlichkeit sowie Kundenkommunikation verbessert und ihre Innovationsdynamik deutlich gesteigert wird.**

2. Wettbewerb fördern, Kernkompetenzen stärken

Wettbewerbsgleichheit ist entscheidende Voraussetzung für mehr Wachstum im Schienengüterverkehr. Der Anteil der NE-Bahnen (nicht-bundeseigene EVU) am Schienengüterverkehr ist in den vergangenen Jahren in Deutschland zwar gestiegen, dennoch sind Transparenz und Öffnung der Schienenverkehrsmärkte – auch im EU-Binnenmarkt – nicht ausreichend. Der diskriminierungsfreie Zugang zu den Schienennetzen, der unabhängig von der Unternehmensform des Infrastrukturbetreibers sicherzustellen ist, bleibt eine zentrale Forderung. Derzeit richtet der Infrastrukturbetreiber DB Netz seine operativen Aktivitäten deutlich zu stark an dem Bedarf konzernerer Interessen aus. Der intramodale Wettbewerb zwischen den einzelnen EVU muss weiter gefördert werden, um die Potenziale des Systems Schiene zu heben.

Zugleich sollten sich die EVU auf ihre Kernkompetenz als Carrier beschränken und nicht zusätzlich als Wettbewerber zu einer ihrer bedeutenden Kundengruppen auftreten. Durch eine Ausweitung der logistischen Angebotspalette der Bahnen entsteht zusätzlicher Wettbewerb unter verzerrten Bedingungen auf dem Markt für Speditions- und Logistikdienstleistungen und es werden zusätzliche Verlagerungshemmnisse aufgebaut. Eine Fokussierung auf das Carrier-Kerngeschäft würde das Vertrauen der Kunden erhöhen, Freiräume für Investitionen in den Schienengüterverkehr schaffen und gleichzeitig helfen, die Profitabilität der Transportleistung zu steigern.

Die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der europäischen Landverkehrsträger und der Aufbau international gültiger Rahmenbedingungen für den europäischen Schienengüterverkehr müssen zur vorrangigen Aufgabe der EU-Politik werden. Enttäuschend sind daher auch die Ergebnisse des 4. Eisenbahnpakets im Rahmen der EU-Gesetzgebung. Eine weitgehendere Entflechtung der Staatsbahnen hätte zu deutlichen Attraktivitätssteigerungen des Systems Schiene geführt. Insbesondere die Marktsäule des Eisenbahnpakets wird aufgrund der Priorisierung nationaler Interessen nicht die Durchschlagskraft entwickeln, die nötig ist, um den Wettbewerb nachhaltig zu stärken. Erst eine privatwirtschaftliche Lenkung der Staatsbahnen wird diese zwingen, sich im Wettbewerb zu bewähren und zu einer positiven Entwicklung des Service und der Kostenstruktur führen.

- **Der DSLV fordert, den Wettbewerb im Schienengüterverkehrsmarkt zu stärken, indem der diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur für alle Marktteilnehmer gewährt wird und EVU sich auf ihre Kernkompetenzen als Carrier konzentrieren, anstatt in Konkurrenz zu ihren Kundengruppen zu treten.**

3. Förderung des multimodalen Verkehrs – Stärkung des Kombinierten Verkehrs

Bestehende Förderanreize für den Kombinierten Verkehr müssen erhalten bleiben, gleichzeitig aber auf alle Arten des Verkehrsträgerwechsels (multimodaler Verkehr) ausgeweitet werden. In den Förderumfang sollten – inklusive Anschubfinanzierung – somit auch Anlagen zum Umschlag von nicht-containerisierter Ware und Massengut einbezogen werden. Dies würde den grundsätzlichen Verlagerungszielen des Weißbuchs zum Verkehr der Europäischen Kommission sowie der Bundesregierung im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik entsprechen.

Der Begriff **multimodaler Verkehr** beschreibt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel - mindestens zweier Verkehrsträger - zum Transport eines Gutes im Rahmen einer Verkehrsleistung. Diese Organisationsform wird auch als gebrochener Verkehr bezeichnet und steht im Gegensatz zum Direktverkehr (ungebrochener Verkehr). Eine besondere Form des multimodalen Verkehrs ist der **intermodale Verkehr**, bei dem für den Verkehrsträgerwechsel standardisierte Transporteinheiten (Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger) bewegt werden. Der **Kombinierte Verkehr** ist die Bezeichnung für intermodale Verkehre, bei denen der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke auf der Schiene, dem Schiff oder mit dem Binnenschiff zurückgelegt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten ist.

Die anstehende Überarbeitung der *Europäischen Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten* bietet Gelegenheit, den Anwendungsbereich über den Kombinierten Verkehr im engeren Sinne hinaus auf sämtliche multimodale Transporte zu erweitern und gleiche Bedingungen für sämtliche Verkehrsträgerwechsel herzustellen. Die Revision des Europäischen Rechts muss auch harmonisierte Bedingungen für höhere Maße und Gewichte von Straßengüterverkehren zu und von Umschlagsanlagen des multimodalen Verkehrs enthalten. Ein zuverlässiger rechtlicher Rahmen für den Einsatz innovativer modularer Nutzfahrzeugkonzepte für den Einsatz im Straßenvor- und -nachlauf des Kombinierten Verkehrs kann die Effizienz des Güterverkehrs insgesamt erhöhen.

Auch die finanzielle Förderung von Einzelwagenverkehren, wie in Österreich erfolgreich praktiziert, oder die Streckenförderung nach Tonnenlastkilometern, Sonderabschreibungen auf Assets oder die Förderung von Ankäufen wären geeignete Anreize für Verlagerungen.

- **Der DSLV fordert zur generellen Anreizsetzung für die Komodalität eine Ausweitung der heute allein auf den Kombinierten Verkehr begrenzten finanziellen Förderung von Umschlagsanlagen sowie ausgewählter Marktzugangserleichterungen für Vor- und Nachlaufverkehre auf sämtliche Verkehrsträgerwechsel an. Zudem sind bestehende Vorteile der Vor- und Nachlaufverkehre des Kombinierten Verkehrs auf alle multimodalen Verkehrsarten auszudehnen. Bestehende Gewichtsbegrenzungen des straßenseitigen Vor- und Nachlaufs müssen hinterfragt und angepasst werden.**

4. Infrastruktur den Bedürfnissen des Güterverkehrs anpassen

Für die Infrastruktur, insbesondere für die Errichtung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) und die europäischen Rail Freight Korridore, bedarf es weitreichender Investitionen, so dass zumindest auf dem Kern-Streckennetz der Betrieb von Güterzügen mit einer Gesamtlänge von mindestens 740 Metern und länger möglich wird. Neben der Erhöhung des Auslastungsgrads und der Geschwindigkeit wirken sich hierdurch entstehende Kostenregressionen entscheidend auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrsystems aus. Wirtschaftliche und ökologische Vorteile längerer Zugeinheiten sind offensichtlich, allein die Umsetzungszeiträume der hierfür erforderlichen Infrastrukturvorhaben sind deutlich zu lang. Die Planungszeit für den Neu- und Ausbau von Infrastrukturprojekten ist über das in 2006 verabschiedete Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben hinaus weiter zu verkürzen. Insofern muss auch die systemimmanente Priorisierung des Personenverkehrs grundsätzlich in Frage gestellt werden. Die operative Gleichstellung von Personen- und Güterzügen hätte ebenso positive Auswirkungen auf Pünktlichkeit und Fahrzeiten wie zwei parallel betriebene Gleissysteme.

Analog zur niederländischen „Betuwe-Linie“ vom Hafen Rotterdam nach Zevenaar entlang der deutsch-niederländischen Grenze sind auch in Deutschland priorisierte Güterverkehrs-

strecken mit stark frequentierten Hauptläufen auf zentralen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen zu erwägen.

- **Der DSLV fordert eine zügige Ertüchtigung der nationalen und europäischen Schieneninfrastruktur, um sie den Bedürfnissen des Güterverkehrs anzupassen. Der derzeitige Vorrang des Personenverkehrs ist zu Gunsten einer mindestens gleichrangigen Nutzung ausgewählter Güterverkehrszüge zu überdenken. Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit müssen Infrastrukturvoraussetzungen für den Einsatz von Güterzügen mit einer Länge von mindestens 740 Metern geschaffen werden.**

5. Anpassung und Flexibilisierung der Wegekostenstruktur

Eine Analyse des Wettbewerbs der Verkehrsträger mündet stets in der Frage nach einer verursachergerechten, volks- und betriebswirtschaftlich belastbaren Anlastung von Wegekosten. Eine echte Vergleichbarkeit der Systeme Straße und Schiene ist sowohl in der politischen als auch in der akademischen Diskussion bereits aufgrund unterschiedlicher Eigentumsverhältnisse und Abgabestrukturen limitiert. Vorschläge der Politik und einzelner Interessengruppen zur Anhebung der Abgaben und damit einer weiteren künstlichen Verteuerung des Lkw-Verkehrs scheinen markt- und ordnungspolitisch ebenso fragwürdig, wie die pauschale Forderung nach einer Halbierung der Trassenpreise.

Fest dürfte aber stehen, dass das bestehende starre, regelmäßigen Verteuerungszyklen unterliegende Trassenpreissystem dem politischen Ziel, den Schienengüterverkehr als Verkehrsalternative zu stärken, entgegensteht. Sinkende Trassenerlöse, die sich bei einer 50-prozentigen Trassenpreisreduzierung auf 350 bis 370 Millionen Euro belaufen werden, müssen durch im Bundeshaushalt verankerte finanzielle Zuschüsse aus Steuermitteln kompensiert werden, dürfen sich aber nicht als Dauersubventionstatbestand etablieren.

Neben der Gegenfinanzierung einer solchen Form der Subventionierung ist die tatsächliche Wirksamkeit von Verlagerungseffekten und damit der Stärkung des Wettbewerbs vor allem gegenüber der Straße sorgfältig zu prüfen.

Marktbefragungen zufolge werden selbst bei einer Halbierung der Trassenpreise Senkungen der Angebotspreise im Schienensektor zehn Prozent nicht übersteigen. Ohne nachhaltige Leistungsverbesserung wird deshalb keine Preissenkung wirken. Gleichzeitig wird lediglich die Weitergabe der Kostenvorteile an den Endkunden einen Effekt erzielen.

- **Der DSLV steht einer differenzierten und befristeten Anpassung des Trassenpreissystems zur Beschleunigung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene grundsätzlich nicht entgegen. Einer politisch motivierten Subventionierung sollte allerdings eine sorgfältige Analyse des tatsächlichen Verlagerungspotenzials bestimmter straßenaffiner Gütergruppen vorangehen, da sich ansonsten allein die Systeme Schiene und Wasserstraße gegenseitig kannibalisieren, ohne einen echten Entlastungseffekt für die Straße zu erzielen.**

6. Akteure des Systems Schiene müssen kooperieren und sich stärker vernetzen

Seit 2003 kooperieren der DSLV und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) durch Organisation gemeinsamer Marktplatzveranstaltungen und Plattformen zur Förderung des Schienengüterverkehrs. Hier entwickeln Speditionen, Logistikdienstleister und EVU gemeinsam Konzepte zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in Deutschland und in Europa. Über den Erfahrungsaustausch werden aktuelle Marktentwicklungen skizziert, Organisationsinnovationen ausgetauscht und Kooperationstendenzen beschleunigt. Ein wiederkehrendes Fazit: Insbesondere zur besseren Abwicklung des Einzelwagenverkehrs, einem operativen Alleinstellungsmerkmal der Deutschen Bahn, ist die Vernetzung der Akteure zu verbessern.

Als Prozess- und Lieferkettenorganisatorin ist insbesondere die Spedition befähigt, aus Teilpartien einzelner Versender mit einem Sendungsaufkommen, welches das Volumen eines einzelnen Waggons nicht überschreitet, Ganzzüge zu bilden und wirtschaftlich profitable Verbindungen aufzubauen. Diese besondere Kompetenz bleibt anderen Akteuren im Schienengüterverkehr größtenteils verschlossen.

Entscheidende Akteure zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs sind Speditionen, die Anlagen mit eigenem Gleisanschluss betreiben, die sogenannten Railports. Speditionell betriebene Railports bieten (wie auch Häfen) als multifunktionale und multimodale Logistikzentren neben Güterumschlag und -lagerung zusätzliche logistische Mehrwertdienstleistungen. Eine optimale Nutzung der Kapazitäten scheidet aber oftmals an der mangelnden Vernetzung zwischen Speditionen und EVU und daraus resultierender Inzellösungen. Durch einen höheren Vernetzungsgrad könnte der Wagenladungsverkehr stimuliert werden.

Der Erhalt des Einzelwagenverkehrs ist gebunden an die Verfügbarkeit eines engmaschigen Systems von Gleisanschlüssen. Die Entscheidung eines EVU, Gleisanschlüsse zu schließen oder nicht mehr zu bedienen hat damit Konsequenzen für das gesamte System und ist kritisch zu beurteilen. Diesbezügliche endgültige Entscheidungen sollten erst gefällt werden, wenn eine erforderliche Kapazitätsauslastung oder alternative Infrastrukturnutzungsmöglichkeiten durch Wettbewerbsbahnen nicht möglich sind.

- **Der DSLV unterstützt die Ausweitung der horizontalen und vertikalen Vernetzung und Kooperation der Akteure des Schienengüterverkehrs, um Synergieeffekte zu generieren. Sowohl Logistikdienstleister als auch EVU profitieren von einer engeren Zusammenarbeit auf Augenhöhe.**

7. Operative Differenzierung aufheben

Die historisch gewachsene und heute etablierte operative Differenzierung zwischen Einzelwagen- und Ganzzugverkehren sowie dem Kombinierten Verkehr muss grundsätzlich in Frage gestellt werden. Der Betrieb von Mischzügen könnte die Auslastung der Schiene deutlich verbessern und Synergien im Bahnbetrieb schaffen. Hierfür müssen EVU, Kombiterminals, Rangierbahnhöfe und Infrastrukturbetreiber strukturelle und logistische Voraussetzungen schaffen, um das Zusammenstellen der Züge zu optimieren. Die heutige Fördersystematik setzt einem operativen Mischbetrieb hingegen Grenzen, da sich die Förderung allein auf Gleisanschlüsse und auf Anlagen des Kombinierten Verkehrs erstreckt.

- **Der DSLV unterstützt sämtliche Maßnahmen, mit denen die verschiedenen Systeme des Schienengüterverkehrs (Einzelwagen, Ganzzug, Kombiniertes Verkehr) operativ zusammengeführt werden, wodurch Züge höher ausgelastet, Kosten gesenkt und die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene insgesamt erhöht werden können.**

8. Bürokratie abbauen

Für den Betrieb eines EVU müssen in Deutschland mehrere tausend Seiten Gesetzestexte und technische Vorschriften beachtet werden. Eine Task Force zur Entbürokratisierung auf nationaler und europäischer Ebene könnte gesetzliche Hürden identifizieren und zu einer europaweiten Harmonisierung und Vereinfachung von Zulassungsverfahren beitragen. Der Schienengüterverkehr muss einfacher und unbürokratischer gestaltet werden, um den Marktzugang für private Anbieter zu erleichtern und gleichzeitig Hemmnisse für Speditionen zur verstärkten Nutzung des Systems Schiene abzubauen.

- **Der DSLV regt an, sämtliche nationalen und europäischen Gesetze der Eisenbahnregulierung auf bürokratische Hürden zu untersuchen und diese abzubauen, wenn hierdurch die Sicherheit des Betriebsablaufs nicht eingeschränkt wird.**

9. Innovationen fördern

Die zu geringe Innovationskraft des Systems Schiene verbunden mit erheblichen Kosten fördert die weitere Marktverschiebung zu Gunsten des Lkw, der als Weltmarktprodukt permanenten Innovationszyklen unterliegt. Dabei können Innovationssprünge durch Digitalisierung in der Zukunft zu gravierenden Effizienzsteigerungen im Personaleinsatz, bei der Zug- und Waggonbildung, der Sendungsverfolgung, der Rückgewinnung von Bremsenergie sowie in der Kommunikation zwischen den Akteuren und den Verkehrsmitteln führen. Dazu sind rechtliche Lücken zu identifizieren und zu schließen. Automatische Kupplungen, Diagnose-techniken und automatische Bremsproben müssen zügig erforscht und marktübergreifend eingeführt werden. Hierfür können Investitionsprogramme wie das europäische Shift2Rail-Programm unter Einbeziehung der Interessen der Logistikbranche sowie der verladenden Wirtschaft genutzt werden.

- **Der DSLV plädiert für mehr Forschung und den Ausbau technischer Innovationen insbesondere im Bereich der Digitalisierung, um technische Abläufe zu optimieren und die Systemvorteile und -angebote der Schiene unkompliziert in systemübergreifenden, kundennahen Plattformen transparent abbilden zu können.**

10. Ausbildung verbessern

Kern der beruflichen Tätigkeit von Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistung ist die Organisation von Lieferketten und die Entwicklung logistischer Geschäftsfelder. Spediteure steuern die Kooperation der an Logistikketten beteiligten Akteure. Im Rahmen ihrer Berufsausbildung erwerben Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung besondere Kompetenzen zur Umsetzung von Speditionsaufträgen unter Einsatz der Verkehrsmittel des Straßengüter-, Eisenbahn- und Luftverkehrs sowie der Binnen- und Seeschifffahrt. Eine stärkere Berücksichtigung der Leistungsmerkmale, Verkehrswege und Dispositionsbesonderheiten der Bahnspedition im Rahmen der Ausbildung kann zur Imagebildung des Systems Schiene als bedeutenden europäischen Schnittstellen-Verkehrsträger beitragen.

- **Der DSLV unterstützt eine stärkere Berücksichtigung schienengüterverkehrsrelevanter Themen im Rahmen der Ausbildung in Logistikberufen.**

Berlin, 19. April 2017

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156
10117 Berlin
www.dslv.org

Kontakt:

Niels Beuck
Leiter Europäische Angelegenheiten | Sicherheitspolitik
Leiter Schienengüterverkehr | Kombiniertes Verkehr
Telefon: +49 (0)30 40 50 228-50
E-Mail: NBeuck@dslv.spediteure.de

Jürgen Hasler
Leiter Politik und Kommunikation
Telefon: +49 (0)30 40 50 228-12
E-Mail: JHasler@dslv.spediteure.de