

POLITIKBRIEF DER VTG GmbH

DER EINZELWAGENVERKEHR: RÜCKGRAT DER VERKEHRSWENDE

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aufstellung des Bundeshaushalts für 2023 wurde im vergangenen Winter intensiv diskutiert. Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft haben sich dabei unter anderem gemeinsam die Frage gestellt: Wie viel müssen wir investieren, damit die Verkehrswende in Deutschland ein Erfolg wird?

Am Ende stach vor allem eine Besonderheit hervor. Der sogenannte Einzelwagenverkehr auf der Schiene wird laut aktueller Planungen in diesem Jahr mit insgesamt 80 Millionen Euro gefördert. Im ersten Entwurf des Haushalts waren noch 40 Millionen Euro angesetzt.

Aus Sicht von VTG die richtige Entscheidung. Denn: Der Einzelwagenverkehr steht momentan unter Druck. Dabei ist er ein unverzichtbarer Bestandteil für den nachhaltigen Güterverkehr der Zukunft, ohne den

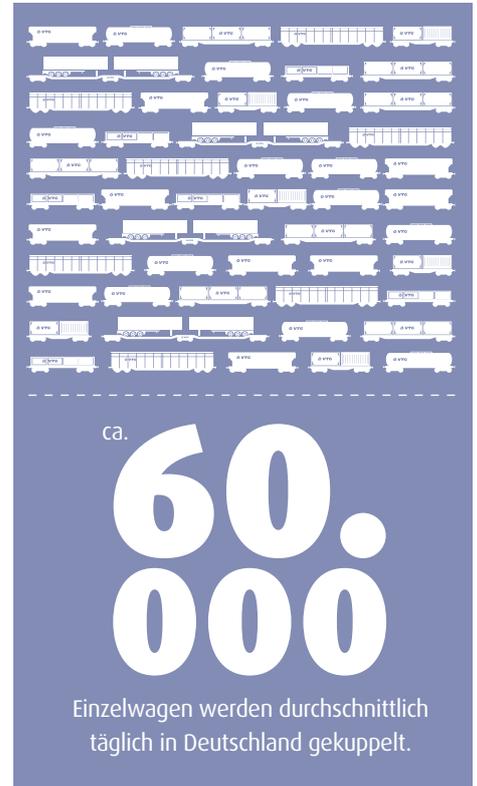


die Verkehrswende nicht zu schaffen ist. Es lohnt daher ein vertiefter Blick auf dieses besondere Transportsystem. Dann zeigt sich klar, wo die Vorteile liegen und an welchen Stellschrauben wir in diesem Jahr gemeinsam drehen müssen.

Eine anregende Lektüre wünscht



Sven Wellbrock
Chief Operating Officer Europe &
Chief Safety Officer der VTG GmbH



WAS IST DER EINZELWAGENVERKEHR? DEFINITION UND HINTERGRÜNDE

Die Schiene ist in vielen Fällen der effizienteste Verkehrsträger. Beim Einzelwagenverkehr steht jedoch ein anderer Aspekt im Vordergrund: Der Zugang zum System. Es geht darum, auch kleinere Mengen schnell und sicher per Schiene zu transportieren. Wirtschaftlich ist das eine Herausforderung. Was braucht es dafür?

Im Einzelwagenverkehr werden, vereinfacht dargestellt, einzelne Güterwagen von verschiedenen Verladern zu Zügen zusammengefasst. Sie werden anschließend gemeinsam bis in ihre Zielregion transportiert. Dort werden die Züge dann aufgelöst und die einzelnen Güterwagen an ihre unterschiedlichen Empfänger verteilt.

14

Prozent

der Leistung im deutschen Schienengüterverkehr wird in Einzelwagensystemen erbracht.

Aktuell so bediente Gleisanschlüsse in Deutschland: ca.

1.300

ANFORDERUNGEN DES EV

Ein **DICHTES NETZ AN GLEISANSCHLÜSSEN** und Umschlagplätzen ist notwendig, um den EV zu flexibilisieren und möglichst vielen Unternehmen Zugang zu verschaffen.

Eine **OFFENE UND REIBUNGSLOSE KOMMUNIKATION** zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist notwendig, damit Güterverkehre effizient zusammengestellt werden können.

Die **DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG** ist ein „Game Changer“ – sie erlaubt eine schnelle und vollautomatische Zusammenstellung von Wagen.

Ein **„LEVEL PLAYING FIELD“** mit anderen Güterverkehrsarten – im EV entstehen pro Tag Kosten im vierstelligen Bereich (so kostet allein eine Lok ca. 45.000 Euro im Monat – und das ohne Fahrer).

WAS DEN EINZELWAGENVERKEHR SO BESONDERS MACHT

„Die Bundesregierung [möchte] den Modal-Split-Anteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25 Prozent steigern. **DIESES ZIEL WIRD NUR MIT DER SICHERUNG UND STÄRKUNG DES EINZELWAGENVERKEHRS ERREICHBAR SEIN** [...]“ (Bundesnetzagentur, September 2022)

VORTEILE DES EV

ALTERNATIVLOS:

In manchen Bereichen, etwa in Teilen der Chemie- und Automobilindustrie, lassen sich Transporte produktionsbedingt nicht als Ganzzug abbilden. So entfallen etwa 75 Prozent der von VTG abgewickelten Chemietransporte auf den EV.

INNOVATIV:

Der Transport neuartiger Güter (z.B. Wasserstoff, CO₂) auf der Schiene kann über den EV stufenweise ausgeweitet werden, solange die Mengen nicht für einen Ganzzug ausreichen.

FLEXIBEL:

Im EV können auch kleinere Mengen Güter kurzfristig über die Schiene transportiert werden. Für „Just-in-Time“-Produktionsprozesse ist diese Flexibilität ein entscheidender Vorteil.

INKLUSIV:

Kleine und mittelständische Unternehmen haben oft keinen Bedarf an Ganzzügen. Über den EV können sie auch kleinere Mengen energieeffizient und nachhaltig transportieren.

SICHER:

VTG transportiert unter anderem auch Gefahrgüter im EV, die gar nicht auf der Straße befördert werden dürfen. Nur die Schiene erfüllt die hohen Sicherheitsstandards.

SYSTEMRELEVANT:

Der EV kommt nicht nur bei Gütertransporten zum Einsatz, sondern auch bei Schadwagen, die aus dem Verkehr gezogen und in eine Werkstatt verbracht werden müssen.

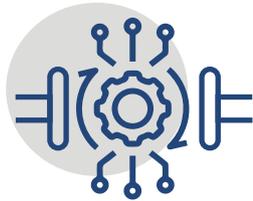
REGULATORISCHE IMPULSE ZUR STÄRKUNG DES EINZELWAGENVERKEHRS



DER EV MUSS FINANZIELL ATTRAKTIVER WERDEN.

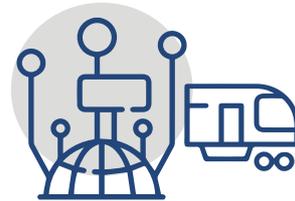
Die Gestaltung der Trassenpreise ist momentan zu unflexibel. Es wird nicht

nach Länge der Züge unterschieden, bei Zugausfällen gibt es keine Erstattungen. Der Gesetzgeber sollte sich hier für die Etablierung eines modernen Abrechnungssystems einsetzen, um Transporte per Schiene zu stärken. Finanzielle Förderungen sollten zielgerichtet nur in den Bereichen zum Einsatz kommen, die nicht anders wirtschaftlich abbildbar sind (im EV-Nahbereich, also bei Bedienfahrten zwischen Verladestelle und öffentlichem Netz sowie bei Rangierfahrten).



DER ROLL-OUT DER DIGITALEN AUTOMATISCHEN KUPPLUNG (DAK) MUSS VORANGETRIBEN WERDEN.

Manuelle Kupplungsvorgänge dauern lange und halten den Betrieb auf. Dafür heute noch benötigtes Personal kann in Zeiten des Fachkräftemangels zudem an sinnvollerer Stellen eingesetzt werden. Hier bedarf es weiterer finanzieller Förderung, der Einführung entsprechender regulatorischer Rahmenbedingungen und einer engen Abstimmung mit unseren europäischen Partnerländern, um die Einführung zu beschleunigen.



DIE INFRASTRUKTUR MUSS KONSEQUENT AUSGEBAUT WERDEN.

Auch für den EV gilt: Es braucht mehr Ausweichstrecken, mehr Gleisanschlüsse und mehr Umschlagplätze. Wenn die Verkehrswende ernsthaft gelingen soll, muss die Kapazität auf der Schiene erhöht werden. Die Nutzung vorhandener, derzeit nicht genutzter Verladestellen (aktuell ca. 900) muss finanziell angereizt werden. Veraltete Infrastruktur und mangelndes Baustellenmanagement behindern den EV und den Schienengüterverkehr als Ganzes.

IHR KONTAKT ZUR VTG

Wir wollen mit Ihnen in den Dialog treten. Kommen Sie gerne bei allen Fragen rund um den Schienengüterverkehr auf uns zu. Wir helfen Ihnen weiter. Mit Zahlen, Fakten und Einschätzungen.

IHR ANSPRECHPARTNER

Dr. René Abel
Head of Corporate Communications

☎ +49 40 2354-1341
✉ rene.abel@vtg.com

VTG GmbH
Nagelsweg 34
D-20097 Hamburg
www.vtg.de/politik