

**Logistikland Niedersachsen – erforderlicher Zugang
zur Schieneninfrastruktur für die Logistik
(Zugang SGV)**

Schlussbericht

für
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1
30159 Hannover

Stand: 23. Dezember 2013
Autor: Dr. Bernd Seidel

Logistikland Niedersachsen – erforderlicher Zugang zur Schieneninfrastruktur für die Logistik

Ausgangssituation

Seit etwa den 60er Jahren wird der Niedergang des deutschen Schienengüterverkehrs (SGV) beklagt, der bereits seit dem Zweiten Weltkrieg mehreren widrigen strukturellen Entwicklungen unterliegt. Mit dem Leber-Plan wurden ab Ende der 60er Jahre Zugangstellen für die Schienenlogistik massiv entwickelt – etliche von ihnen wurden inzwischen stillgelegt, ohne wahrscheinlich je nennenswert genutzt worden zu sein. Zu schnell und stetig haben sich die logistischen Rahmenbedingungen geändert, zu spät und zu wenig wurden der strukturelle und regulatorische Rahmen für die Entwicklung von Bahnverkehren angefasst.

Die Entwicklung des europäischen Bahnmarktes einschließlich der Bahnliberalisierung, in Deutschland beginnend mit dem 1.1.1994, hat die deutsche und europäische Bahnlandschaft in den letzten fast 25 Jahren massiv verändert. Die Systemkomplexität ist noch einmal gewachsen. Dennoch entwickeln sich maßgeschneiderte Ganzzugverkehre und der kombinierten Verkehr deutlich positiv, der konventionelle Schienenverkehr abseits der Häfen und Großkunden hingegen geht weiterhin zurück. Es ist daher notwendig, den Markt einer Untersuchung zu unterziehen, die die Rahmenbedingungen der verladenden Kunden umfassend einbezieht. Entsprechende Maßnahmen sind abzuleiten, wenn der konventionelle Schienengüterverkehr gemäß seiner politisch formulierten Ziele sein volles Potenzial ausschöpfen soll. Diese Studie leistet dies am Beispiel des Bundeslandes Niedersachsen.

Thesen für die Verbesserung der Voraussetzungen für Schienenlogistik

Der Zugang zum Schienengüterverkehr und dessen Nutzung können dort gelingen, wo angemessene Volumina auf kompetente Marktteilnehmer und vorhandene, geeignete Infrastruktur stoßen. Die Nutzung des Schienengüterverkehrs gelingt in aller Regel nicht, wenn:

- betroffene Marktteilnehmer das System Schienengüterverkehr nicht oder nur unzureichend kennen und Einsatzmöglichkeiten für Schienenlogistik nicht fachgerecht einschätzen können,
- ausschließlich sehr „schnelle“ oder volatile Märkte (Gutarten) betroffen sind,
- eine Netzinfrastuktur in angemessener Entfernung (noch) verfügbar ist,
- der Blick auf die Region verloren geht und eine Bündelung von Verkehren deswegen nicht erfolgen kann.

Bei vorhandener Nachfrage und Netzinfrastuktur konnte auch der Zugang zur Schieneninfrastruktur bisher weitgehend hergestellt werden. Technische, organisatorische und betriebliche Fragen lassen sich dann grundsätzlich lösen. Fragen der Finanzierung von Schieneninfrastruktur stehen Bahn-Lösungen teilweise weiterhin behindernd im Weg. Allerdings werden vorhandene Lösungswege, darunter auch öffentliche Unterstützungen, nicht immer begangen.

Für die positive Entwicklung konventioneller Schienengüterverkehre zwischen Gleisanschlüssen oder gleichwertigen Einrichtungen ist jedoch die auch politische unterstützte Entwicklung eines geeigneten Rahmens notwendig. Dieser setzt die laufende Beobachtung der Entwicklungen und ggf. steuernde Maßnahmen auf allen politischen Ebenen voraus. Neben regulatorischen Maßnahmen auf

Bundes- und Länderebene sind auch planerische Maßnahmen bis auf die Ebenen der Kreise und der Kommunen notwendig, denn Verkehrsinfrastruktur wird auch vor Ort geplant und umgesetzt - und damit ggf. erhalten oder in Unkenntnis möglicher Entwicklungen frühzeitig aufgegeben.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Studie schlägt insgesamt zehn Handlungsfelder vor, in denen die Entwicklung von Schienengüterverkehren gefördert bzw. gestärkt werden sollen. Handlungsfelder können mehrere Maßnahmen umfassen. Maßnahmen aus mehreren Handlungsfeldern können sich verstärkend ergänzen. Folgende Handlungsfelder wurden formuliert:

1. Entwicklung von Systemzugangsstellen
2. Entwicklung regionaler Schieneninfrastruktur
3. Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen Verkehrsnetzes
4. Integrierte Betrachtung von Regionen durch Transparenzsteigerung
5. Regionaler „Kümmerer“
6. Erfahrungsaustausch Gleisanschließer
7. Qualifikation für das System „Eisenbahn“
8. Informationsquellen und -systeme für den Schienengüterverkehr
9. Wettbewerb durch regionale Bahndienstleister
10. Stärkung kleiner EVU

Mehrere Maßnahmen zielen darauf ab, durch die Erhöhung der Markttransparenz und die Vernetzung von Wissen die durch die Marktliberalisierung und die europäische Gesetzgebung gewachsene Komplexität des Systems Bahn zu kompensieren. Diese Markttransparenz betrifft sowohl die Marktteilnehmer, insbesondere der Dienstleister und ihrer Qualifikationen, als auch die zur Verfügung stehende Infrastruktur und die Randbedingungen für deren Benutzung.

Umsetzung von Maßnahmen

Das Land Niedersachsen hat die strukturelle Bedeutung von Zugangsstellen zur Schienenlogistik und von regionaler Schieneninfrastruktur erkannt. Diese Studie macht deutlich, dass neben der grundsätzlichen, technischen Verfügbarkeit eines Infrastrukturzugangs für erfolgreiche Schienenlogistik weitere Rahmenbedingungen zu entwickeln sind. Als problematisch haben sich folgende Konflikte erwiesen:

- Schieneninfrastruktur, auch örtliche und regionale Schieneninfrastruktur, bedarf einer mindestens mittelfristigen Fach- und Finanzierungsplanung. Wie bei anderen Neuentwicklungen von Logistikstandorten und -infrastrukturen auch, sind deren zukünftige Nutzer vorab oft nicht bekannt und verkehrliche Potenziale (Nachfrage) so weit wie möglich abzuschätzen.
- Die Klärung folgender Frage steht aus: Wie sieht bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur aus? Mit der DB Netz AG, dem wichtigsten Eisenbahninfrastrukturbetreiber in Deutschland, und DB Schenker Rail, welche über die Festlegung der Bedienung von Gleisanschlüssen im Einzelwagenverkehr maßgeblichen Einfluss auf deren Entwicklung nimmt, werden die Entschei-

dungen der Infrastrukturentwicklung einem marktwirtschaftlich arbeitenden Unternehmen überlassen. Diese müssen jedoch von den Eigentümern der Infrastruktur geklärt werden.

- Problematisch für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist, dass es keine zentrale Stelle im Sinne eines „Aufgabenträgers“ wie für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gibt. Letzterer koordiniert regional für den SPNV eine Vielzahl von Randbedingungen, die dem Verkehr trotz seiner systemimmanenten Komplexität zum Erfolg verhelfen und wird auch politisch initiativ tätig. Wenngleich die Bestellung und Finanzierung von regionalen Schienengüterverkehren durch die öffentliche Hand (analog zu den Aufgabenträgern des SPNV) in dieser Studie nicht thematisiert wird, bleibt die Frage, wer einen ganzheitlichen Ansatz zur Entwicklung dieses Marktsegments verfolgen kann.

Das Land Niedersachsen verfügt selbst nicht über Strukturen, die ihm die Entwicklung von Schieneninfrastruktur und der den Markt gestaltenden Rahmenbedingungen ermöglichen. Für die Bewältigung dieser Aufgaben müssen daher weitere Parteien einbezogen und bei Bedarf sensibilisiert und qualifiziert werden. Bezüglich der Infrastruktur sind dies primär die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) als grundsätzlich neutrale Dienstleister, zu welchen neben der für die Bundesinfrastruktur verantwortlichen DB Netz AG in Niedersachsen eine Vielzahl von nicht bundeseigenen Unternehmen zählen. Daneben gibt es jedoch zahlreiche regionale Akteure, welche auf die Infrastrukturentwicklung Einfluss nehmen.

Die Qualifizierung bzw. Ertüchtigung dieser vor allem regionalen Parteien findet sich in einigen der oben genannten Handlungsfelder wieder. Sie verfolgen das Ziel, Kompetenz bei den vielfältigen Einfluss nehmenden Parteien in der Wirtschaft und seitens der öffentlichen Hand aufzubauen, damit der Schienengüterverkehr auf allen Ebenen sachgerecht bewertet und erfolgreich weiter entwickelt werden kann.

Inhalt

1	Aufgabenstellung	1
2	Methodik	2
3	Der Schienengüterverkehrs-Markt	4
3.1	Bahnliberalisierung und Wahrnehmung des Marktes	4
3.2	Funktionen und Akteure im Schienengüterverkehrs-Markt	5
3.2.1	Verladende Wirtschaft oder die „Verlader“	5
3.2.2	Logistikdienstleister	6
3.2.3	Eisenbahnverkehrsunternehmen	8
3.2.4	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	9
3.2.5	Öffentliche Verwaltung	10
3.3	Entwicklung des Schienengüterverkehrs	13
3.3.1	Trends und Effekte	13
3.3.2	Anfälligkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber wirtschaftlichen Trends	14
3.3.3	Was die Verlader schätzen	15
3.4	Anmerkungen zum Logistikland Niedersachsen	16
4	Handlungsfelder: Probleme, Schlussfolgerungen und Lösungsansätze	19
4.1	Entwicklung von Systemzugangsstellen	20
4.2	Entwicklung regionaler Schieneninfrastruktur	24
4.3	Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen Verkehrsnetzes	26
4.4	Integrierte Betrachtung von Regionen durch Transparenzsteigerung	27
4.5	Regionaler „Kümmerer“	28
4.6	Erfahrungsaustausch Gleisanschließer	29
4.7	Qualifikation für das System „Eisenbahn“	30
4.8	Informationsquellen und -systeme für den Schienengüterverkehr	32
4.9	Wettbewerb durch regionale Bahndienstleister	33
4.10	Stärkung kleiner EVU	34
5	Abkürzungen	36

Abbildungen

Abbildung 1	Beziehungen zwischen den Funktionsträgern	11
Abbildung 2:	Landkarte „Zugang zur Schiene für die Logistik“	12
Abbildung 3	Der Teufelskreis im Schienengüterverkehr	14
Abbildung 4	Niedersachsen mit den Bahnstrecken der DB Netz AG	17

1 Aufgabenstellung

In Norddeutschland wird die Entwicklung des Schienengüterverkehrs vorrangig mit Fragen zum und Kapazitäten für den Hafenhinterlandverkehr von und zu den Nordseehäfen in Verbindung gebracht. Dieser spielt tatsächlich eine große Rolle und dominiert auf einigen niedersächsischen Bahnstrecken das Betriebsgeschehen. Die Hintergründe sind in der zunehmenden Internationalisierung der Handels- und Produktionsbeziehungen, einher gehend mit der Containerisierung der Transporte zu sehen.

Daneben spielt jedoch der konventionelle Schienengüterverkehr eine wichtige Rolle, dessen Bedürfnissen nicht nur durch kapazitive Maßnahmen an der Streckeninfrastruktur Rechnung getragen werden darf. Vielmehr sind für diesen kleinteiligere Maßnahmen notwendig, die auch im Bereich des Systemzugangs und damit der Schieneninfrastruktur liegen. Immerhin ist diese teilweise 130 Jahre alt, wurde nach inzwischen überholten Planungsgrundsätzen entworfen und gebaut und hat sich den sich stetig ändernden logistischen Randbedingungen nur bedingt angepasst.

Es gibt jedoch eine Vielzahl weiterer Faktoren, welche für die Realisierung von klassischen Güterverkehren über Gleisanschlüsse und binnenländische Terminals des Kombinierten Verkehrs wichtig sind. Dies unterstreicht die Ausgangslage für die Durchführung der Studie: So liegen eine Vielzahl von Problemstellungen aus Niedersachsen vor, die den Auftraggeber zur Vergabe der Studie veranlasst haben. Die Art und Häufigkeit des Auftretens von Fragen und Problemstellungen zum Schienengüterverkehr lassen einen strukturellen Handlungsbedarf erkennen.

Bei einer Hinterfragung der aktuellen Situation und Handlungsoptionen sind daher eine Vielzahl von beteiligten Parteien ein zu beziehen, allen voran verladende Unternehmen, welche in aller Regel den maßgeblichen Einfluss auf die Wahl der Verkehrsträger für ihre Transporte haben. Aus Sicht des Landes Niedersachsen ergaben sich für diese Studie daher folgende zentralen Fragestellungen:

- Welche Anforderungen hat die Logistik an das Verkehrssystem Schiene?
- Welche Notwendigkeiten resultieren daraus, damit die Schiene einfacher und damit mehr genutzt werden kann?
- Welche Notwendigkeiten und Möglichkeiten ergeben sich für das Land Niedersachsen, unterstützend tätig zu werden? Z. B.:
 - organisatorisch und/oder moderierend,
 - legislativ auf Landes-, Bundes- oder EU-Ebene (ggf. nur initiativ),
 - finanziell in Form von Förderung.

Im Rahmen des im Titel formulierten Schwerpunkts der Studie, des Zugangs zur Schieneninfrastruktur, ergaben sich folgende konkretisierten Fragestellungen:

1. Welche Randbedingungen und Schwierigkeiten gibt es bei dem Erhalt, der Schaffung und der Nutzung von Systemzugangsstellen?
2. Gibt es einen Infrastrukturbedarf in Niedersachsen, um die verladende Wirtschaft grundsätzlich oder besser an das Schienennetz anzuschließen?
3. Welche weiteren Hindernisse sind zu beseitigen bzw. Randbedingungen sind zu erfüllen, damit der Wunsch der verladenden Wirtschaft nach einem Zugang zum System „Bahn“ erfüllt werden kann?

2 Methodik

Diese Studie sollte alle Schienengüterverkehre einbeziehen, auf welche nicht ausschließlich die klassischen Fragestellungen des Hafenhinterlandverkehrs wie hohe Streckeleistungsfähigkeit zutreffen. Damit waren Fragestellungen des Kombinierten Verkehrs in dieser Studie jedoch keineswegs ausgeklammert. Vielmehr waren in die Untersuchungen einzubeziehen:

- der klassische Gleisanschlussverkehr über
 - private Gleisanschlüsse,
 - Industriestammgleise, z. B. in kommunalem Besitz, mit angebundenen Privatgleisanschlüssen, und
 - öffentliche Ladestellen.
- Kombiniertes Verkehr über
 - öffentliche Terminals, die für die Nutzung durch Anbieter (Operators) von Zügen des Kombinierten Verkehrs oder die verladenden Unternehmen selbst offen sind (verkehrliche Angebote nicht beschränkt auf einen oder ausgewählte Kunden/Verlader),
 - private Terminals von großen Unternehmen oder betrieben durch Standortdienstleister, z. B. an großen Industriestandorten.

Die Durchführung der Studie erfolgte unter der Prämisse, dass keine Ideen und Denkmodelle verhindert werden sollten. Daher wurde den interviewten Personen kein vorgefertigtes „Fragenkorsett“ vorgelegt. Für die Gespräche wurden Vertreter aus den Gruppen folgender drei Marktteilnehmer ausgewählt: Wirtschaftsförderer, Logistikdienstleister und verladende Unternehmen. Ergänzend wurden Gespräche mit Verbänden und öffentlichen Einrichtungen geführt. Insgesamt wurden in über 35 Terminen (Telefon-)Gespräche mit fast 100 Gesprächspartnern geführt. Seminarteilnehmer, welche mit den Gesprächsteilnehmern nicht identisch waren, wurden nicht gezählt.

Kontakte zu Wirtschaftsförderern

Der Einstieg in die Diskussion wurde über die Wirtschaftsförderer der Landkreise und kreisfreien Städte in Niedersachsen gesucht. Auch die Industrie- und Handelskammern (IHKen) wurden kontaktiert. Es wurde zu Recht unterstellt, dass diese beiden Parteien in aller Regel mit den hier zu behandelnden Problemen entweder vertraut sind, von diesen zumindest Kenntnis haben oder entsprechende Informationen bei den betroffenen Unternehmen, Kommunen usw. einholen können.

Für die Kontaktaufnahme und die ersten Gespräche mit diesen regionalen Vertretern wurden drei Fragen formuliert:

- Welche Ihnen bekannten Unternehmen wickeln bereits Bahnverkehre über einen regionalen Zugangspunkt ab?
- Sind Ihnen Probleme im Bezug zum vorstehend benannten Themenbereich bekannt? (Anm.: Probleme von Unternehmen bei der Umsetzung von Bahnlogistik)
- Welche Ihnen bekannten Unternehmen würden gerne die Bahn nutzen, zögern jedoch oder haben offenkundig Probleme, z. B. wegen fehlender Infrastruktur oder betrieblicher Schwierigkeiten?

Die Fragen waren geeignet, von den meisten angesprochenen Parteien eine Antwort und meistens weiter führende Informationen und Kontakte zu erhalten. Es schlossen sich weitere persönliche Gespräche und Telefonate an, in denen die Thematik vertieft werden konnte. In einigen Fällen wurden Gespräche mit der Wirtschaftsförderung und Vertretern der IHKs gemeinsam geführt.

Kontakte zu verladenden Unternehmen

Es stellte sich heraus, dass die Wirtschaftsförderer die vorgenannten Leitfragen oft an Unternehmen weiter geleitet haben, von denen sie an nahmen, dass sie sich zu der Thematik äußern wollen oder können. Darunter fielen sowohl Logistikdienstleister als auch verladende Unternehmen. Aufgrund dieser Initiative kamen vielfach gemeinsame Gespräche mit verladenden Unternehmen zu Stande, die von den regionalen Wirtschaftsförderungen vorbereitet wurden und an denen sie auch teilnahmen. Dies war ein Zeichen großen Interesses an den betroffenen Fragestellungen und stand häufig im Zeichen anstehender Fragestellungen an Standorten in ihrem Wirkungsbereich.

Für Gespräche mit Unternehmen der verladenden Wirtschaft wurde ein präzisierender Fragenbogen entwickelt und im Vorfeld der Gespräche verschickt. Dieser sollte den befragten Unternehmen als auch den Vertretern der Wirtschaftsförderungen als Leitfaden dienen. Es stellte sich jedoch heraus, dass die Unternehmensvertreter, meistens die Eigentümer oder Vertreter aus der Geschäftsführung, diesen nur in Teilen zur Kenntnis nahmen und dann meistens redeten, „wie ihnen der Schnabel gewachsen ist!“

Kontakte zu Logistikdienstleistern

Zu den Logistikdienstleistern gehören sowohl Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen als auch Speditionen und Vertreter von Logistik-Gruppen. Die Kontakte wurden meistens direkt gesucht und kamen nur teilweise auf Vermittlung von Wirtschaftsförderern zu Stande. Die Themen orientierten sich entweder an den oben genannten Einstiegsfragen oder an konkreten Problemstellungen betreffend eines Logistikstandortes oder einer Transportlösung.

Seminar *Wie kommt die Logistik zur Bahn?*

Am 20. Juni 2013 wurde in Kooperation mit der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft Niedersachsen-Bremen e.V. ein Seminar mit vorgenanntem Titel veranstaltet, auf dem Zwischenergebnisse dieser Studie und mögliche Lösungsansätze vorgestellt wurden. Neben den oben genannten Einstiegsfragen wurden an die Referenten und die gut 60 Teilnehmer weitere Fragen formuliert:

- Welche Wege für die Umsetzung von Lösungen kann man gehen bzw. kann das Land Niedersachsen gehen?
 - Kann man auf vorhandenen Lösungsansätzen aufbauen? Auf welchen?
 - Und wie können diese Lösungen auf niedersächsische Verhältnisse übertragen werden?
- Welche verantwortlichen Akteure sind zu benennen, welche die Lösungen umsetzen und die Anforderungen an eine effektive und effiziente Bahnlogistik erfüllen können?

Die Diskussionsergebnisse sind in diesen Bericht umfassend eingeflossen.

3 Der Schienengüterverkehrs-Markt

3.1 Bahnliberalisierung und Wahrnehmung des Marktes

Das System Schienengüterverkehr unterliegt seit gut 20 Jahren einem stetigen und deutlichen Wandel. Grundlage ist die europäische Eisenbahngesetzgebung, welche mit Veröffentlichung der *EU-Richtlinie 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft* angestoßen wurde. Die Bahnliberalisierung in Deutschland folgte mit der Bahnstrukturreform (oder kurz: Bahnreform) zum 1. Januar 1994. Seither hat sich ein „Wettbewerb auf der Schiene“ entwickelt, in dem, je nach europäischer Region unterschiedlich ausgeprägt, eine Vielzahl von Bahndienstleistern um Kunden wirbt und auch tätig wird.

In Deutschland ist dieser Wettbewerb besonders intensiv. Die vielen, schon vor der Bahnreform im Markt tätigen Eisenbahnen, meist im Besitz regionaler Gebietskörperschaften, von Häfen oder einiger Industrieunternehmen, entwickelten sich oft über ihre traditionellen Grenzen hinaus. Die Gründung privater Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) seitens Industrieunternehmen und bedeutender Logistikdienstleister verstärkten die Entwicklung. Ausländische Dienstleister sind in Deutschland tätig wie auch deutsche EVU in anderen EU-Ländern Bahnverkehre entwickeln und offensiv im Markt anbieten. Begünstigt wurde der Erfolg privater bzw. nicht im Bundesbesitz befindlicher Eisenbahnunternehmen durch:

- den Rückzug der Deutschen Bahn AG aus der Bedienung vieler deutscher Regionen und dadurch der Schaffung von Nischen für neue Anbieter,
- der Unzufriedenheit vieler Bahnkunden mit der Bedienungsqualität des „Platzhirsches“ Deutsche Bahn AG, heute vertreten durch deren Tochtergesellschaften DB Schenker Rail AG und verschiedener weiterer Unternehmen unter der Marke DB Schenker.

Die Entwicklungen um die Bahnliberalisierung, die sich daraus ergebende Marktvielfalt und evtl. neuer Einsatzmöglichkeiten des Verkehrssystems Bahn bleiben trotz des langen Entwicklungszeitraums und der Diskussion in der (Fach-)Presse vielen Marktteilnehmern noch verborgen, oder es herrscht zumindest noch keine hinreichende Kenntnis der Rahmenbedingungen. Das ist bei diesen zwei wichtigen Gruppen von Betroffenen beobachtet worden:

- verladende Wirtschaft: In mehreren Fachgesprächen mit verladenden Unternehmen wurde offenbar, dass keine oder kaum Kenntnisse über den Wandel im Markt für Bahndienstleistungen vorliegen. Es wurde mehrfach auf schlechte Erfahrungen mit der „Deutschen Bundesbahn“ verwiesen, welche offenkundig schon lange zurück liegen. Angesprochen auf die geänderten Rahmenbedingungen zeigte sich, dass ein Interesse an Bahndienstleistungen meist erlahmt war und Kontakte zu anderen als jenen, traditionell am Standort vertretenen Dienstleistern kaum geknüpft wurden.
- Wirtschaftsförderer: Diese beziehen ihre Informationen über Entwicklungen in der Bahnlogistik offensichtlich weitgehend über die produzierenden und damit verladenden Unternehmen. Ihr Kenntnisstand über den Bahnmarkt ist daher ähnlich rückständig, wie von den verladenden Unternehmen. Die Betroffenen zeigten sich teilweise informierter, wenn vor Ort bestimmte Bahnprobleme bestehen oder der Schienengüterverkehr für die verladende Wirtschaft anderweitig eine hohe Bedeutung hat.

Insofern hat der Äußerung „Aber die Deutsche Bundesbahn ...!“ auch noch im Jahr 20 nach der Bahnreform symptomatischen Charakter. Die Beobachtungen werden sowohl von Vertretern des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln, als auch dem ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), Bonn, bestätigt.

3.2 Funktionen und Akteure im Schienengüterverkehrs-Markt

Gemäß dem vorstehend beschriebenen, traditionellen Verständnis des Systems „Schienengüterverkehr“ handelt es sich bei Dienstleistern für Schienengüterverkehre um die Deutsche Bahn AG bzw. eins ihrer Tochterunternehmen oder zumindest ein Eisenbahnverkehrsunternehmen „mit Lokomotiven und Wagen“. Die meisten verladenden Unternehmen stehen diesen Dienstleistern jedoch nicht nahe, weder gedanklich-perspektivisch noch organisatorisch. Da nur noch sehr wenige Unternehmen über einen Gleisanschluss verfügen, ist der Kontakt zu Bahnunternehmen, sofern er einmal bestanden haben sollte, abgerissen.

Daneben gibt es schon seit langem wenige Bahnspeditionen, welche ihren Arbeitsschwerpunkt auf die Organisation von Bahntransporten gelegt haben. Sie führen traditionell jedoch Bahntransporte nicht selbst durch, sondern beauftragen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dieser Aufgabe. Mit der Liberalisierung des Bahnmarktes im Besonderen und der Güterverkehrsmärkte im Allgemeinen sowie der Internationalisierung der Handels- und damit Transportstrukturen haben sich jedoch Strukturen herausgebildet, welche sehr viel vielfältiger sind. Geblieben sind die wesentlichen Funktionen des Gütertransports und damit verbundener Leistungen. Transport- und Logistikdienstleister vereinen diese heute jedoch in fast jeder beliebigen Kombination in Ihrem Unternehmen oder Unternehmensverbund, je nach Kompetenzen und Marktchancen.

3.2.1 Verladende Wirtschaft oder die „Verlader“

Die verladende Wirtschaft hat sich in den vergangenen Jahren weitgehend auf „ihr Kerngeschäft konzentriert“, das Produzieren von Waren und/oder den Handel mit denselben. Die damit verbundenen Themen der Logistik, insbesondere der Transportlogistik wurden weitgehend an externe Dienstleister ausgelagert. Unternehmensinterne Kompetenz wurde fachlich und vor allem personell abgebaut.

Die Abgabe von ursprünglich eigenen Aufgaben an externe Logistikdienstleister (s. dort) führte dazu, dass die Wertschöpfung der Logistikdienstleister heute oft bis in die Produktion der Unternehmen hinein reicht. Die Aufgaben der Logistik werden daher innerhalb der verladenden Unternehmen nur noch selten von einer eigenen Versandabteilung wahr genommen, sondern sind bei anderen Abteilungen angegliedert. Verladende Unternehmen treten im Transportmarkt daher weitgehend als Nachfrager gegenüber folgenden Marktteilnehmern auf:

- Logistikdienstleister bzw. Speditionen,
- Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), evtl. auch indirekt über die Logistikdienstleister,
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), in aller Regel nur indirekt, und
- öffentlichen Verwaltungen im Rahmen von Genehmigungsverfahren.

Ihre Systemkenntnis hinsichtlich des Schienengüterverkehrs kann als gering bis gar nicht vorhanden eingeschätzt werden. Dies betrifft Eisenbahninfrastruktur, Eisenbahnbetrieb und die Schienenlogistik, welche z. B. besondere Anforderungen an Mengenzusagen für Transporte stellt. Es hat sich daher als problematisch erwiesen, dass verladende Unternehmen im Gespräch mit Bahnlogistikern oft wenig substantielle Angaben zu den Randbedingungen von Transporten machen und Unverständnis für die notwendige Planungstiefe und verlässlichen Randbedingungen von Bahnverkehren zeigen. Erfolgt seitens der Verloader bereits eine aktive Nutzung der Bahn, kann von anderen Randbedingungen ausgegangen werden.

Eine Befassung mit Alternativen zum Straßengüterverkehr bzw. mit komplexen gebrochenen Transportketten bleibt damit meist Straßen-affinen Dienstleistern überlassen, es sei denn, die Thematik wird von der Geschäftsführung des Verladers aufgegriffen und voran getrieben. Insofern muss eine Motivation für die Nutzung des Systems Bahn auf der Managementebene erzielt werden.

3.2.2 Logistikdienstleister

Das Feld der Logistikdienstleister ist groß und reicht von Standortdienstleistern für einfachen Umschlag bis zu multinationalen Logistik-Konzernen. Zu unterscheiden sind jedoch zwei wesentliche Funktionen, über die sich eine wesentliche Differenzierung der Dienstleistungen ergibt:

1. Spedition: *Mit der Definition des Spediteurs wird der ursprüngliche Leistungsbereich von Speditionen, d.h. die Planung, Organisation und Steuerung des Güterflusses und des damit verbundenen Informationsflusses, beschrieben* (aus: Gabler Wirtschaftslexikon¹). Damit sind Speditionen die Gestalter der Transportkette, heute auch Versorgungskette oder Supply Chain genannt. Per Definition führen Sie die Transporte bzw. damit zusammenhängenden Dienstleistungen nicht selbst durch. Insbesondere im Straßengüterverkehr geschieht dies jedoch schon lange und oft im sogenannten „Selbsteintritt“. Die organisierten Verkehre werden mit eigenen Fahrzeugen dann auch durchgeführt. Weitere Dienstleistungen können ebenso zum Angebot eines Logistikdienstleisters gehören.
2. operative Durchführung von Transporten: Die durchführenden Unternehmen werden als Beförderer oder Frachtführer bezeichnet. Die Leistung erfolgt mit eigenen oder angemieteten Fahrzeugen sowie mit eigenem, heute auch teilweise angemietetem Personal (über Personaldienstleister). Auch für weitere Leistungen wie Umschlag, Lagerung und Mehrwertdienste gilt, dass diese von Speditionen eingekauft oder innerhalb desselben Unternehmens erbracht werden können.

Logistikdienstleister bieten Ihre Dienste entweder direkt der verladenden Wirtschaft an oder, je nach Produktionstiefe eines Anbieters, den Speditionen oder Komplettdienstleistern als Organisatoren der Gesamtleistung.

¹ Springer Gabler Verlag (Herausgeber), Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Spedition, online im Internet: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/56970/spedition-v6.html>

Hinsichtlich der Abwicklung von Bahnverkehren werden Leistungen nachgefragt bei:

- Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen, in aller Regel nur indirekt über EVU, und
- öffentlichen Verwaltungen im Rahmen von Genehmigungsverfahren.

Die Motivation, Bahnverkehre zu entwickeln ist in aller Regel gering, da sich Speditionen und Logistikdienstleister traditionell aus Lkw-Dienstleistern entwickelt haben. Allerdings sind auch gegenläufige Entwicklungen zu beobachten. So wächst eine noch kleine, aber schon bedeutende Gruppe von Unternehmen heran, welche im Schienengüterverkehr eine Marktchance sehen. Dabei steht allerdings der Kombinierte Verkehr meistens im Vordergrund. Unternehmen aus Niedersachsen oder dem näheren Umfeld sind z. B.:

- Die Nosta Gruppe mit Sitz in Osnabrück ist ursprünglich nur im Straßengüterverkehr tätig gewesen. Aus einer Gelegenheit heraus und Kundenwünschen entsprechend wurde 2009 erste innerdeutsche KV-Verbindung eingerichtet. Diesem erfolgreichen Engagement folgte bereits eine zweite Verbindung zwischen Osnabrück und Hamburg. Weitere sollen folgen.
- Die in Emden ansässige Weets-Gruppe betreibt inzwischen vier Bahnlinien im Hafenhinterlandverkehr von und nach Bremerhaven und Hamburg. Die offensive Vermarktung aller Verkehrsträger ist nach eigenem Bekunden Unternehmensphilosophie geworden.
- Die in Bremen ansässige ACOS Holding hat seit 1999 neben dem Kerngeschäft der Containertransporte auf der Straße auch Bahndienstleistungen im Hafenhinterlandverkehr entwickelt. In teilweise wechselnden Beteiligungen wurden neben Ganzzuglösungen auch Sonderlösungen erprobt.
- Die IGS Logistics Group mit der Keimzelle der IGS Schreiner aus Hamburg hat mit dem Standbein IGS Intermodal einen bedeutenden Wirtschaftszweig entwickelt. Das Unternehmen ist vor allem im Hafenhinterlandverkehr tätig.
- Die Hellmann-Gruppe aus Osnabrück bündelt auf einem eigenen Zugsystem zeitkritische Güter für eigenen Kunden und im Auftrag anderer Speditionen.

Besondere Anmerkungen

Es ist hervor zu heben, dass für Aufkommensmengen, welche unterhalb derer für einen Ganzzug liegen, überwiegend DB Schenker Rail AG als Betreiberin des Einzelwagensystems in Deutschland zur Verfügung steht. Die Nutzung dieses Transportsystems, welches das Sammeln und Verteilen von Einheiten, welche auch nur aus wenigen Wagen bestehen können, betreibt, ist für Wettbewerber der Deutschen Bahn AG nur im Rahmen von Kooperationen möglich. Sie unterliegt bisher keiner gesetzlichen Regulierung. Dies wird von manchen Marktteilnehmern jedoch inzwischen gefordert.

Wettbewerbliche Schienentransporte geringer Aufkommensmengen privater Dienstleister sind nur über die intelligente Organisation von verknüpften Wagengruppenverkehren möglich und geschehen daher selten. Mehrere Initiativen privater Anbieter sind in den vergangenen Jahren wieder zurück gefahren worden oder wurden ganz eingestellt. Speditionen, welche für Ihre Kunden klassische Schienengüterverkehre unterhalb des Ganzzugniveaus organisieren wollen, müssen daher i. d. R. auf das Angebot von DB Schenker Rail zurück greifen. Allerdings bestehen gegenüber Dienstleistern der Deutschen Bahn-Gruppe nicht selten Vorbehalte, da diese unter ihrem Dach mit dem weltweit agie-

renden Logistikdienstleister DB Schenker AG vereint sind. Diese steht im direkten Wettbewerb mit Logistikdienstleistern fast jeder Natur.

Ferner fallen alle Qualitätsmängel, die im Rahmen einer Bedienung durch DB Schenker Rail auftreten können, auf den vermittelnden Dienstleister (Spediteur) zurück. Gewinnspannen, in der Transportlogistik ohnehin sehr gering bemessen, sind auf mehrere Partner in der Leistungskette zu verteilen.

3.2.3 Eisenbahnverkehrsunternehmen

Nach Definition auf Seite 6 gehören die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu den Beförderern, also den Logistikdienstleistern der zweiten Kategorie. Sie wickeln Zugleistungen operativ ab und organisieren mindestens die direkt mit dem Bahnbetrieb notwendigen Aufgaben. Dazu gehört die Gestellung von Lokomotiven und Betriebspersonal, welche als Kernaufgaben eines EVU anzusehen sind. Bereits die Gestellung von Güterwagen kann jedoch von Speditionen oder den Verladern übernommen werden, die diese ggf. anmieten. Auch die Buchung von Fahrplantrassen bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann durch Speditionen erfolgen. Damit wäre ein EVU nur noch der „Lohnkutscher“, wie er auch bei Lkw-Fuhrunternehmen häufig angetroffen wird.

Im Rahmen der Liberalisierung der Verkehrsmärkte haben klassische Bahnunternehmen jedoch begonnen, neben der Erbringung umfassender Bahndienstleistungen auch ihre Vermarktung gegenüber der verladenden Wirtschaft selbst zu übernehmen. Mit der Übernahme von speditionellen Leistungen ähneln sie daher den Lkw-Speditionen, welche die Transportleistung im Selbsteintritt erbringen. Damit haben EVU zwei Zielgruppen: die Verloader und die Logistikdienstleister.

Unabhängig von der Art des Auftraggebers ist die Verteilung des Auslastungsrisikos der Transporte zu bewerten. Sie kann beim EVU liegen, wenn die Kapazitäten der zu erbringenden Zugleistungen nicht vollständig von einem Besteller genutzt werden. Das EVU ist dann gefordert, weitere Kunden zu akquirieren. Im günstigsten Fall kaufen ein oder mehrere Kunden gemeinsam die vollständige Zugleistung ein und tragen dann auch das Auslastungsrisiko.

Kauft ein Logistikdienstleister die vollständige Kapazität eines Zuges bei einem EVU ein und vermarktet diese dann an Dritte, wird dieser als Operateur bezeichnet. Dies wird vor allem im Kombinierten Verkehr praktiziert. Der Operateur ist damit in besonderem Maße gefordert, Transportmengen zu bündeln. Dabei kann sich der speditionelle Anteil an seiner Leistung auf den Abschnitt von Terminal zu Terminal beschränken, oder der Operateur organisiert weitergehende Leistungen für den Vor- und Nachlauf. Auf jeden Fall muss ein Operateur auch zugehörige kommerzielle und Informationsleistungen erbringen, damit den Kunden neben der Darstellung einer geschlossenen Transportkette auch eine geschlossene informatorische Kette geboten werden kann.

Eisenbahnverkehrsunternehmen rufen für die Abwicklung von Bahnverkehren noch Leistungen ab bei:

- Eisenbahninfrastrukturunternehmen und
- öffentlichen Verwaltungen im Rahmen von Genehmigungsverfahren.

Ergänzend können Teilleistungen für Fahrzeuge, Personal usw. bei Dienstleistern eingekauft werden. Die Motivation, Bahnverkehre zu entwickeln und zu vermarkten ist in aller Regel hoch oder sehr hoch. In Gesprächen wurde aus Fachkreisen jedoch auch auf „Nischenhocker“ verwiesen, die am

Markt nicht offensiv agieren. Hierzu gehören oft regionale EVU in öffentlicher Trägerschaft, welche entweder aus fehlendem eigenem Antrieb oder aufgrund von Vorgaben der Eigentümer eigene Leistungen nur zaghaft vermarkten.

Besondere Anmerkungen

Es ist zu betonen, dass im Rahmen mehrerer Gespräche auf die grundlegend schwierige wirtschaftliche Situation vieler Schienengüterverkehre hingewiesen wurde. Die Ursachen hierfür sind vielfältig. Zu nennen sind vor allem folgende Bereiche, auf die bei der Formulierung von Maßnahmen Rücksicht genommen werden soll:

- Der Wettbewerb im Transportgewerbe ist immens hoch. Durch die räumliche Ungebundenheit von Dienstleistern aus Osteuropa bestimmen diese in vielen Marktbereichen das Preisniveau durch selbstausbeuterische Angebote im Straßengüterverkehr.
- Der Fixkostenanteil ist im Bahnbetrieb sehr hoch. Für die Aufnahme von Bahnverkehren ist daher eine garantierte Mindestlaufzeit von im günstigen Fall mehreren Jahren vorteilhaft, teilweise zwingend. In der Logistikbranche haben sich jedoch weitgehend Vertragslaufzeiten bei einem Jahr, teilweise auch darunter eingependelt.
- Viele insbesondere kleine und/oder regionale Unternehmen haben einen schwach ausgeprägten Vertrieb und zeigen deutliche Schwächen beim Marketing. Dies ist einerseits auf die Unternehmensstrukturen mit einem nur geringen Managementanteil zurück zu führen. Andererseits fehlen teilweise grundlegende Kenntnisse für modernes Marketing und der Funktionsweisen der sich ständig wandelnden Märkte.

Ein erfolgreicher Bahnverkehr setzt daher intensive Kenntnisse des Systems und des Marktes voraus, um durch die Nutzung von Synergieeffekten, den Einsatz innovativer Technologien, geschickte Verhandlungen mit der verladenden Wirtschaft und andere Maßnahmen bestehen zu können.

3.2.4 Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) halten Eisenbahninfrastruktur vor und betreiben diese. In aller Regel entstanden EIU durch die seitens EU-Rechts geforderte Trennung des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur von der Durchführung von Bahnverkehren, das Fahren von Zügen (Auftrennung ehemals integrierter Unternehmen). So mussten auch kleine, vormals integrierte Eisenbahnen eine organisatorische Trennung der beiden Aufgaben in unterschiedliche Unternehmen herbei führen, was i. d. R. einen erheblichen Verwaltungsaufwand bedeutet.

EIU sind in aller Regel zu Neutralität verpflichtet und müssen Ihre Leistungen allen EVU diskriminierungsfrei anbieten. Das bedeutet, dass alle Nutzer die Infrastruktur zu denselben Bedingungen nutzen dürfen und kein Unternehmen aufgrund seiner Unternehmenszugehörigkeit oder anderer Gründe benachteiligt werden darf.

EIU haben in aller Regel ein Interesse an einer hohen Auslastung der Infrastruktur. Aus wirtschaftlichen Gründen müssten sie daher alles unternehmen, um zusätzliche Mengen für Transporte über ihre Gleisanlagen zu generieren. Faktisch sind EIU jedoch die Hände gebunden, insbesondere, wenn ihre Infrastruktur von mehreren EVU genutzt wird und sie spätestens beim Einkauf von EVU-Leistungen ihren neutralen Charakter nicht mehr wahren könnten. Aus diesem Grund legt die europäische

Gesetzgebung großen Wert auf die Trennung der Funktionen der Erbringung von Verkehrsleistungen und dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur. EIU bieten daher ihre Leistungen den Eisenbahnverkehrsunternehmen, aber auch den Speditionen und sonstigen Logistikdienstleistern an.

Für Genehmigungen sind Leistungen der öffentlichen Hand notwendig.

Die Motivation der Infrastrukturbetreiber, Bahnverkehre zu initiieren, wächst. Dies zeigt sich jetzt auch bei der DB Netz AG, welche mit regionalen Initiativen möglichen Gleisanschließern eine Nutzung von Bahnverkehren näher bringen möchte. Dabei geht es insbesondere um den Abbau von Zugangshürden in formaler und organisatorischer Hinsicht. Inwieweit eine Kompetenz für Schienenlogistik in die Planung von Bahnverkehren eingebracht werden kann, ist derzeit noch offen: Die DB Netz AG muss gegenüber den auf ihrer Infrastruktur verkehrenden Verkehrsunternehmen strikte Neutralität wahren und muss gegenüber möglichen Endkunden diskriminierungsfrei auftreten.

Während der neutrale Status der Infrastrukturbetreiber ihnen Grenzen für ein wirtschaftliches Engagement setzt, besteht in ihrer neutralen Stellung eine Chance, für den Verkehrsträger Schiene zu werben und auf der Basis von Sachinformationen den Zugang zum System zu erleichtern.

3.2.5 Öffentliche Verwaltung

Unter der öffentlichen Verwaltung sind im Sinne dieser Studie zunächst die Genehmigungsbehörden für Gleisinfrastruktur und Terminals zu verstehen. Insofern sind dazu sowohl die Kommunen z. B. für Gleisanschlüsse, als auch Bundes- und Landesbehörden, insbesondere das Eisenbahnbundesamt und die Landeseisenbahnaufsicht in Niedersachsen (LEA) zu nennen. Letztere hat u. a. die technische Aufsicht über Anschlussbahnen bzw. Gleisanschlüsse mit und ohne eigene Betriebsführung. Diese Einrichtungen werden vorrangig auf Anfrage von Unternehmen tätig, wenn Gleisanlagen zu verändern oder neu zu bauen sind. Sie werden jedoch selten initiativ tätig, um Entwicklungspotenziale für den Schienengüterverkehr zu aktivieren.

Des Weiteren befassen sich aber Verwaltungen aus verkehrspolitischer Motivation heraus mit Fragen der Bahnentwicklung, z. B. im Rahmen der Wirtschaftsförderung, Verkehrsplanung und Raumordnung. Deren Aktivitäten richten sich wesentlich an die verladende Wirtschaft, aber auch an Dienstleistungsunternehmen. Darüber hinaus sind Entscheidungen der öffentlichen Verwaltung auch dem Gemeinwohl verpflichtet.

Die Systemkenntnis der betroffenen Verwaltungen bzgl. Eisenbahninfrastruktur und –betrieb sowie Schienenlogistik schwankt zwischen „hoch“ bei den Fachverwaltungen und „gering“ z. B. bei Wirtschaftsförderern und Raumplanern.

Die Motivation, Potenziale für den Schienengüterverkehr zu aktivieren, ist bei den Verwaltungen in den Regionen allgemein eher gering. Sie kann regional stärker ausgeprägt oder hoch sein, wenn Bahnthemen regional eine hohe Bedeutung haben oder das persönliche Engagement einzelner Mitarbeiter sehr hoch ist.

Abbildung 1 Beziehungen zwischen den Funktionsträgern

		Versender/ Empfänger	Log.-DL / Spedition	EVU	EIU	Öffentl. Verwaltg.
		mit GA ohne GA			DB-Netz NE-Bahn	
Verladende Wirtschaft (Versender/Empfänger)	mit Gleisanschluss ohne Gleisanschluss	X	X	X ---	X ---	X (X)
Logistikdienstleister / Spedition			(X)	X	---	---
Eisenbahnverkehrs- unternehmen (EVU)				X	X X	---
Eisenbahninfrastruktur- unternehmen (EIU)	DB Netz NE-Bahn				(X)	(X)
öffentliche Verwaltung						entf.

X Beziehung vorhanden

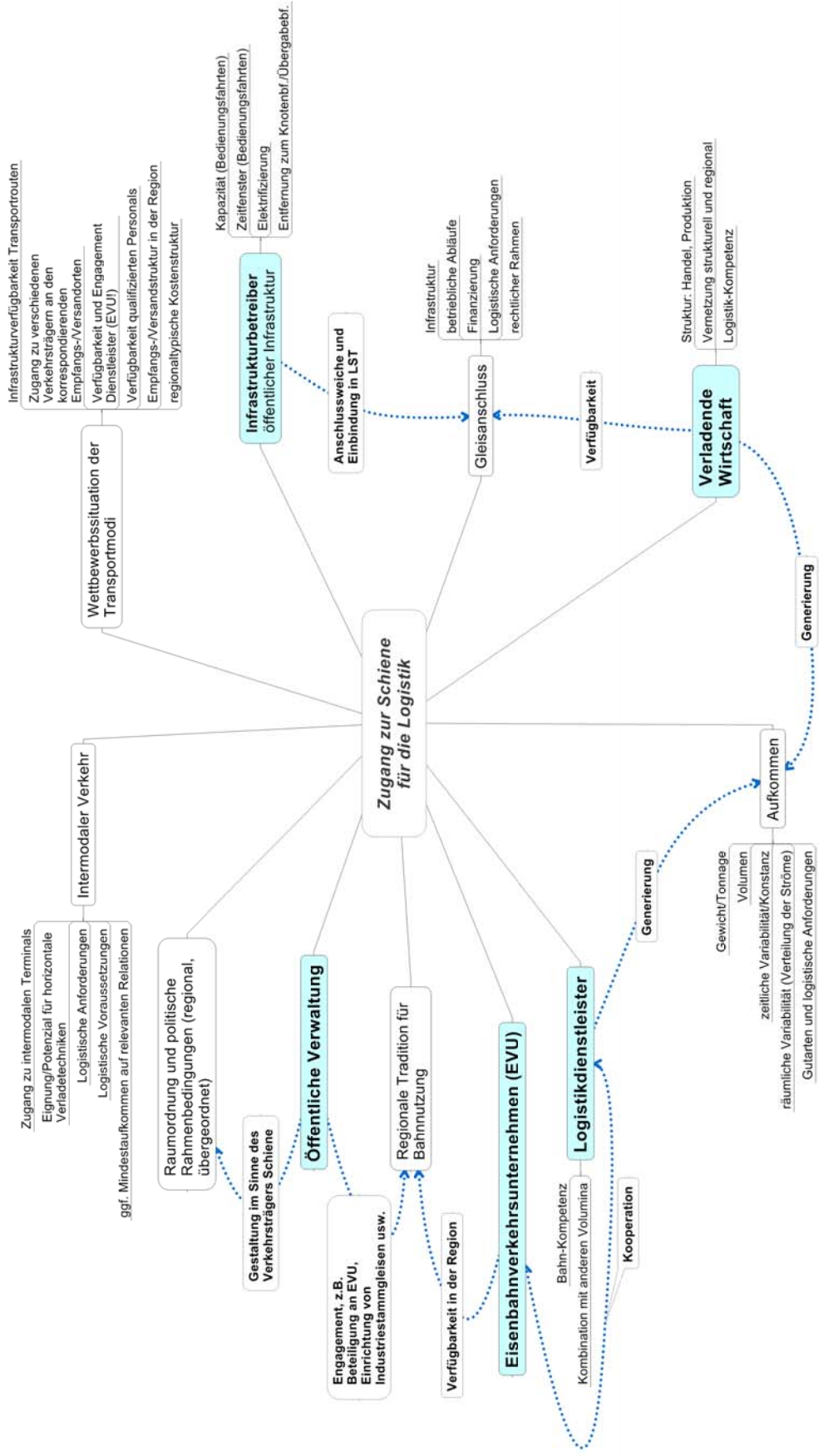
(X) Beziehung nicht regelmäßig vorhanden

In der vorstehenden Tabelle sind die notwendigen Beziehungen zwischen den einzelnen Funktionsträgern dargestellt. Der Tabelle liegt gedanklich eine Bahnbedienung von Gleisanschluss zu Gleisanschluss (GA-GA) oder alternativ eine Bedienung im Kombinierten Verkehr zugrunde. Es wird die Vielfalt der Kommunikationsbeziehungen deutlich, die bei der Abwicklung eines Haus-Haus-Verkehrs mit dem Lkw weitgehend entfallen können.

Es wird davon ausgegangen, dass ein Versender und ein Empfänger beteiligt sind, wie auch mindestens ein oder mehrere Logistikdienstleister, z. B. Spedition und Operateur des Kombinierten Verkehrs. Die Beziehung der verladenden Wirtschaft zu Eisenbahninfrastrukturunternehmen bezieht sich insbesondere auf die vertraglichen und betrieblichen Fragen einer Anbindung des Gleisanschlusses an das übergeordnete Netz.

Die öffentliche Verwaltung ist vor allem bei der Planung und Genehmigung von Gleisinfrastruktur, darunter auch Gleisanschlüssen, hinzu zu ziehen. Im Regelbetrieb spielt diese keine Rolle.

Abbildung 2: Landkarte „Zugang zur Schiene für die Logistik“



3.3 Entwicklung des Schienengüterverkehrs

3.3.1 Trends und Effekte

Der Schienengüterverkehr war in den letzten Jahrzehnten nicht an der Erhöhung des gesamten Verkehrsaufkommens beteiligt. So schwankt das Aufkommen seit 1960 zwischen ca. 300 und knapp 400 Mio. t/a, während das Gesamtaufkommen ca. um den Faktor 2,4 gewachsen ist. Allein im Jahr 1991, dem Jahr der Wiedervereinigung, stieg das gesamtdeutsche Verkehrsaufkommen (erstmalige Erhebung) auf über 400 Mio. t/a um dann bis zum Jahr 2000 auf den niedrigsten Wert des genannten Zeitraums abzufallen. Bis 2008 stieg das Aufkommen auf 371 Mio. t an, was zu einem Großteil dem intermodalen Verkehr, insbesondere dem Hafenhinterlandverkehr zuzuordnen ist.

Mit dieser Steigerung wurde ein langjähriger Trend gebrochen. Die Containerisierung erlaubt wieder das Bündeln von Warenströmen auf der Bahn. Verschiedene Struktureffekte haben bis heute jedoch weitgehend den Lkw-Verkehr begünstigt:

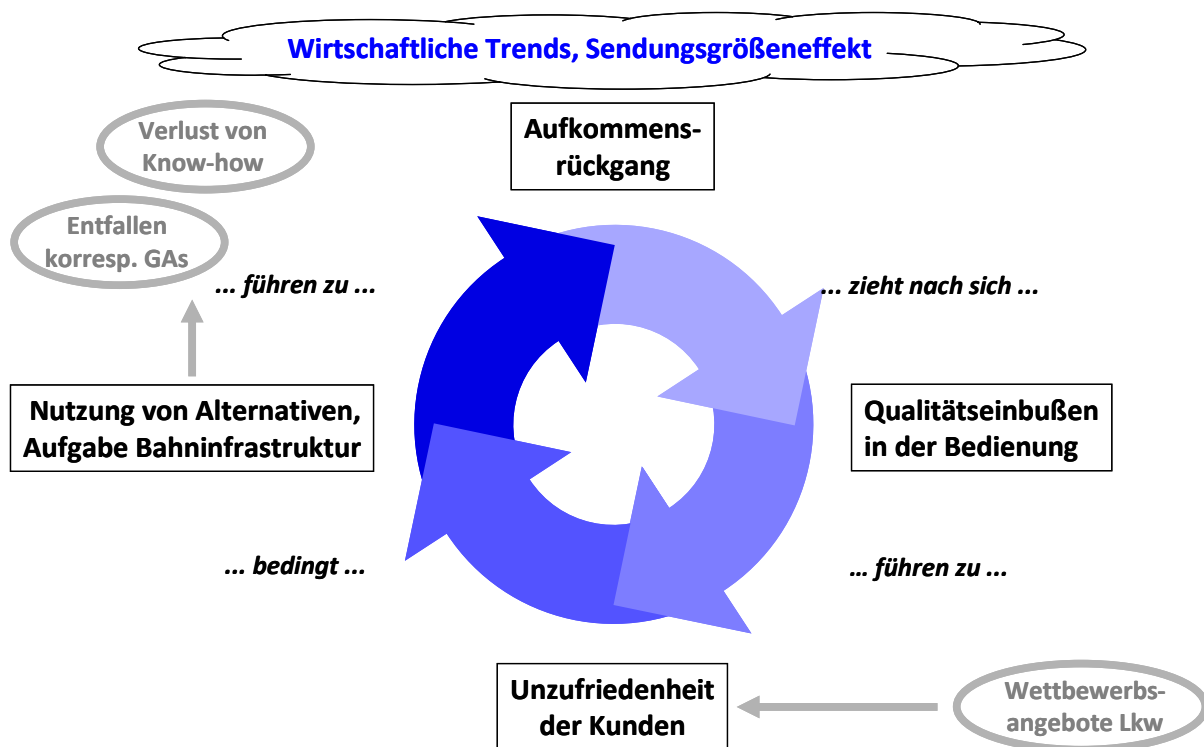
- der **Wirtschaftsstruktureffekt**. Durch Nachfrageveränderungen werden heute andere Produkte hergestellt als früher. Auch die Produktionsabläufe haben sich verändert. Die neuen Produkte kommen dem Lkw entgegen und führen in Folge zu einer Reduzierung der Bahnaffinen Gütermengen (z. B. im Montanbereich). Hierunter fällt auch die zunehmende Bedeutung des Faktors Zeit in vielen Produktionsketten (z. B. Just-in-time-Prinzip).
- der **Siedlungsstruktureffekt**. Die erhöhte Mobilität der Beschäftigten und die Liefergarantie durch den Lkw haben viele Firmen zu Standortveränderungen bewogen. Ein Gleisanschluss bleibt selten ein logistisches Entscheidungsmerkmal. Durch die fortschreitende Zersiedelung auch industrieller Strukturen nehmen starke Transportrelationen ab.
- der **Angebotseffekt**. Die Anforderungen der Verlagerer an die zeitliche und räumliche Flexibilität der Transportwirtschaft steigen ständig. Der Lkw bietet quasi flächendeckend einen Nachtsprung innerhalb Deutschlands an.
- der **Sendungsgrößeneffekt**. Durch Strukturveränderungen und Rationalisierungsbestrebungen wurden oft die Strategien für die Lagerhaltung angepasst. Große und wenig zeitkritische Bedienungen von Lagern wurden nach Auflösung von Zentral- oder Regionallagern durch häufigere, aber kleinere Sendungen ersetzt, die i. d. R. zeitsensibel sind.

Der Einfluss dieser Entwicklungen lässt sich in der nachfolgenden Grafik darstellen. Die genannten Effekte, ergänzt um weitere gesellschaftliche Veränderungen und globale wirtschaftliche Verschiebungen, führen zu einem Rückgang im Schienengüterverkehr. Dieser zieht Qualitätseinbußen bei der Bedienung nach sich, da ein hochwertiges Angebot bei geringen Aufkommensmengen kaum wirtschaftlich realisierbar ist. Unzufriedene Kunden wandern zu alternativen Anbietern, insbesondere aus dem Straßengüterverkehr, ab.

Mit dem Entfallen korrespondierender Gleisanschlüsse (GA) an einem Ende einer Transportkette schwinden auch die Überlebenschancen für verbleibende GA. Geringe Aufkommensvolumina machen ihren Erhalt schnell unwirtschaftlich. Die Logistik der Standorte wird ohnehin in Teilen auf den Lkw umgestellt. Damit geht auch das Know-how für den Schienengüterverkehr relativ schnell verloren.

Ein Ergebnis der Struktureffekte ist die Entstehung von Logistikzentren, welche beeindruckende Ausmaße annehmen können. Sie sind Ergebnis der komplexen internationalen Handelsbeziehungen und der Aufgabe von Funktionen wie Lagerung und Kommissionierung an den Standorten der produzierenden Unternehmen. Aufgrund der Größe der Anlagen sind diese ganz besonders auf die Verfügbarkeit von großen Flächen und oft auf hinreichende Abstände von Wohnbebauung angewiesen. Da bei der Standortwahl für Logistikzentren vorrangig die Lagegunst bzgl. der korrespondierenden Quellen und Ziele und deren Erreichbarkeit mit dem Lkw bewertet werden, verfügen die meisten Logistikzentren nicht über einen Gleisanschluss.

Abbildung 3 Der Teufelskreis im Schienengüterverkehr



Allein die Verkehrsleistung ist im Schienengüterverkehr ca. seit Ende des letzten Jahrtausends deutlich gewachsen. Ursache ist die aus Umweltsicht unerwünschte Steigerung der durchschnittlichen Transportentfernung. Sie stieg von ca. 170 km in 1960 und gut 210 km in 1995 auf heute über 310 km. Dies entspricht im Betrachtungszeitraum knapp einer Verdoppelung.

3.3.2 Anfälligkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber wirtschaftlichen Trends

Für die effiziente und damit wirtschaftliche Darstellung von Schienengüterverkehr sind hohe Aufkommen oder ein hoher Bündelungsgrad von Teilmengen notwendig. Dies macht die Planung von Verkehren oft langwierig. Neben grundlegenden Entscheidungsprozessen seitens der verladenden Wirtschaft für (oder gegen) die Nutzung von Bahnverkehren gibt es weitere hindernde Effekte. So können z. B. für die Durchführung von Verkehren vorgehaltene Ressourcen anderweitig eingesetzt werden oder verfallen, da vorgelagerte Entscheidungen zu lange dauern.

Das System Bahn weist in aller Regel eine geringe Verfügbarkeit in der Fläche auf. Dort, wo diese noch gegeben ist, wurden die Infrastrukturen häufig für die vorrangige Nutzung durch den Schienenpersonenverkehr optimiert. Eine traditionell hohe Verfügbarkeit für den Schienengüterverkehr ist jedoch meist noch dort gegeben, wo große Aufkommen vorhanden sind oder waren, meist an industriellen Standorten. Bestrebungen, Potenziale für den Verkehrsträger Schiene zu aktivieren, sollten sich daher auf derartige Standorte konzentrieren.

Systemzugangsstellen sind technisch und betrieblich aufwändig und daher teuer. Dies gilt auch für die Schaffung und Vorhaltung von Ressourcen seitens der Dienstleister. Um Aufwand bzw. Investitionen rechtfertigen zu können, benötigen sowohl verladende Unternehmen als auch Dienstleister Planungssicherheit über einen möglichst großen Zeitraum. Diesem Bedürfnis stehen kurze Vertragslaufzeiten der produzierenden und Handel treibenden Unternehmen untereinander entgegen, denn diese reichen kurze Vertragszeiträume von i. d. R. einem Jahr und kürzer (und selten länger) an ihre Dienstleister weiter.

Die hohe Systemkomplexität erfordert ein hohes Know-how der Betreiber von Bahnverkehren. Zu diesen gehören der Verloader und dessen aufmerksamer, engagierter Dienstleister.

3.3.3 Was die Verloader schätzen

Trotz der Vielzahl der genannten Vorbehalte gegenüber dem Schienengüterverkehr und der hohen Herausforderungen bei deren Umsetzung, gibt es eindeutige Vorteile des Systems, die von der verladenden Wirtschaft auch geschätzt werden. Folgende Punkte sind hervor zu heben:

- Die Bahn ist kostengünstiger, wenn effiziente Betriebsweisen angewendet werden können.
- Bahnverkehre sind sicherer als Lkw-Verkehre. Dies gilt weiterhin, den Schreckensmeldungen vergangener Jahre über dramatische Unfälle mit Güterzügen zum Trotz.
- Das Verkehrssystem Schiene ist im Regelfall umweltfreundlicher als Straßentransporte. Unternehmen, welche die Bahn für ihre Transporte einsetzen, können damit ihre Öko-/ CO₂-Bilanz deutlich verbessern. Des Weiteren können sich folgende positive Umwelteffekte einstellen:
 - Entlastung von Wohnquartiere usw. im Einzugsbereich der Unternehmen. Dies ist gut für die Nachbarschaft!
 - Entlastung der Straßen und damit Schonung der Infrastruktur! Darüber freuen sich vor allem Kommunen.
- Je nach Markt ist eine schnelle An- und Abfuhr großer Volumina möglich, z. B. Container aus dem Hafen oder Fahrzeuge aus dem Werk.
- Es sind Transporte von Sendungen möglich, welche auf der Straße als aufwändige und teure Sondertransporte fahren müssten.
- Es ist eine flexible Lagerhaltung durch Pufferung von Gütern im Güterwagen möglich. Dies gilt aber nur, wenn die Kosten für die Güterwagen die eingesparten Betriebskosten nicht überkompensieren.

So gibt es auch in Niedersachsen weiterhin Unternehmen mit Bedarf an Leistungen des Schienengüterverkehrs, zu denen immer wieder neue Unternehmen hinzu kommen. Diese haben einen entsprechenden Informations- und Beratungsbedarf. Es handelt sich dabei jedoch auch um Unternehmen, deren Aufkommensmengen unterhalb von Ganzzug-Volumina liegen. Die vorgenannten Anforderungen an eine hocheffiziente Bedienung gelten daher in ganz besonderem Maße.

Im Kombinierten Verkehr dürfen im Vor- und Nachlauf zum bzw. vom Terminal zudem die Gesamtgewichte der Straßenfahrzeuge auf 44 t erhöht werden. Dadurch steigt die Effizienz der Verkehre je Sendung (Sattelaufleger bzw. 2 TEU-Einheit) um bis zu 15 %.

Holz- und Massengutlogistiker haben die Forderung nach einer Gleichbehandlung von Verkehren erhoben, welche zwar nicht den Einsatz von klassischen KV-Behältern vorsehen, jedoch aber die Bahn gezielt für die Überwindung der Langstrecke und nur im Vor- und Nachlauf den Lkw einsetzen. Es gilt, Vorteile für die Bahnverkehre darzustellen, welche wegen zunehmend schwindender Möglichkeiten für Direktverkehre dennoch auf der Bahn gehalten werden können.

Eine Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte im Straßengüterverkehr wird derzeit im Rahmen einer Neufassung der europäischen Richtlinie 96/53/EG ... zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge ... behandelt, jedoch nicht im Sinne der vorgenannten Forderung. Das Verfahren wird voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2014 abgeschlossen, so dass ein Vorstoß für eine Anpassung der Rechtslage langfristiger Natur sein dürfte. Im Rahmen der Entwicklung von Handlungsfeldern (Kapitel 4) wird dieser Vorschlag daher nicht aufgeführt.

3.4 Anmerkungen zum Logistikland Niedersachsen

Die Darstellungen in dieser Studie beleuchten das Logistikland Niedersachsen nur insoweit, wie im Sinne der Aufgabenstellung Kontakte zu öffentlichen Stellen und Unternehmen gesucht und Gespräche geführt wurden. Sie erheben insofern keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Engagement des Landes und Eisenbahnaufsicht

Niedersachsen ist nach Nordrhein-Westfalen das Bundesland mit dem zweitgrößten Bestand an NE-Schieneninfrastruktur. Das Land zeigt den Willen zum Erhalt von Schieneninfrastruktur und hält als einziges Bundesland ein Budget für Zuschüsse zu Infrastrukturmaßnahmen vor. Dies ermöglicht, über die NE-Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen die infrastrukturelle Anbindung der von ihnen erschlossenen Regionen sicher zu stellen. Einnahmen aus Infrastrukturnutzungsentgelten sind hierfür in keinem Fall ausreichend. Der Erhalt einer landeseigenen Eisenbahnaufsicht wurde in mehreren Zusammenhängen begrüßt.

Kapazitäten der Streckeninfrastruktur

In mehreren Zusammenhängen trat zu Tage, dass die fast vollständige Ausrichtung insbesondere von regionalen, eingleisigen Bahnstrecken auf den Schienenpersonennahverkehr deutliche Einschränkungen für die Entwicklung von Schienengüterverkehren darstellt. Dies macht sich besonders in Form von Restriktionen bei der Bedienung von Gleisanschlüssen bemerkbar. Diese können tagsüber nur selten oder nur in der Nacht angefahren werden. Engpässe auf mehrgleisigen Hauptstrecken ergeben sich durch die hohe Auslastung derselben sowie die hohen Geschwindigkeiten im Schienenpersonennahverkehr. Insbesondere werden also beklagt:

- fehlende Zeitfenster für die Bedienung von Anschlussbahnen und
- die falsche bzw. unpassende Zeitlage der Zeitfenster.

Es wird durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, aber auch Speditionen, welche Bahndienstleistungen organisieren, bemängelt, dass örtliche Schieneninfrastruktur für das Abstellen und Rangieren von Wagen sowie für betriebliche Überholungen fehlt. Damit ist die betriebliche Flexibilität erheblich eingeschränkt, was zu unnötigen Kosten führt.

Abbildung 4 Niedersachsen mit den Bahnstrecken der DB Netz AG



Quelle der Kartengrundlage: Land Niedersachsen, Bahnstrecken: eigene Darstellung

Dienstleister

Mit Bahnspeditionen ist Niedersachsen schlecht versorgt. So wurde in der Branchen-Fachveröffentlichung RailBusiness 9/2013 vom 25. Februar 2013 eine umfassende Übersicht über europäischen Bahnspeditionen vorgestellt. Von insgesamt 32 deutschen Speditionen stammt nur eine einzige,

NOSTA-Transport in Osnabrück, aus Niedersachsen. Neben dem Ruhrgebiet kann vor allem der Frankfurter Raum punkten. Hamburg ist dreimal vertreten, Bremerhaven einmal.

Ähnliche Beobachtungen wurden aus der Perspektive der Marco Polo-Kontaktstelle gemacht. Im Rahmen der fast achtjährigen Tätigkeit fiel es nicht leicht Dienstleister ausfindig zu machen, welche eine hohe Bahnaffinität haben und sich im Bahnsegment sinnvoll aktiv um eine Marco Polo-Förderung hätten bemühen können.

Kritische Beobachtungen zu den Rahmenbedingungen

Von mehreren Gesprächspartnern wurde darauf hingewiesen, dass die Raumplanung aus ihrer Sicht zu oft politisch begründet ist:

- Die Planungen gehen an den logistische Randbedingungen und Anforderungen der Bahn vorbei.
- Den Kommunen und Landkreisen wird Kirchturmdenken vorgeworfen.
- Dies führt dazu, dass Logistikstandorte ohne Bahnperspektive entworfen und entwickelt werden.

Der DB Netz AG als bedeutendster Betreiberin von Eisenbahninfrastruktur wird mehrfach vorgehalten, dass ihre Arbeitsweise und Entscheidungskriterien nicht hinreichend transparent und kundennah sind. Insbesondere wird ihr von Parteien, die an der Umsetzung von Baumaßnahmen bzw. der Einbindung von Gleisanschlüssen beteiligt waren, vorgeworfen, dass:

- Kompetenzen nicht mehr gebündelt sind und innerhalb der DB Netz AG verteilte Kompetenzen zu langwierigen Abstimmungsprozessen führen und
- die Organisation bzw. die Benennung der Ansprechpartner nicht eindeutig ist.

Die DB Netz AG verweist bzgl. des ersten Punktes darauf, dass aufgrund der sich entwickelnden Gesetzeslage eine Bündelung von Kompetenzen nicht mehr wie früher möglich ist und die Beteiligung einer erhöhten Anzahl von Stellen vorzusehen ist. Dies führe automatisch zu längeren Abstimmungsprozessen. Die Kritik bezüglich des zweiten Punktes weist sie zurück und verweist auf vorhandene, zentrale Ansprechpartner.

4 Handlungsfelder: Probleme, Schlussfolgerungen und Lösungsansätze

Aus den bisherigen Darstellungen lassen sich einige Schwachstellen des jetzigen Systems ableiten. Insbesondere gilt es, den *Teufelskreis im Schienengüterverkehr* (vgl. Abbildung 3) zu durchbrechen, was nach Ansicht des Autors, gestützt auf den VDV und weitere Betroffene durch geeignete Maßnahmen gelingen kann. Sie werden nachstehend für eine vertiefende Betrachtung zusammen gefasst.

Aufgabe von Bahninfrastruktur

Hinsichtlich der Aufgabe von Bahninfrastruktur ist zu unterscheiden zwischen Streckeninfrastruktur und Anschlussbahnen bzw. Gleisanschlüssen. Beide sind im Zusammenhang mit dieser Studie von Bedeutung. Letztere, also die Zugangspunkte zum System Bahn, umfassen oft auch notwendige Zwischeninfrastruktur (Stammgleise usw.) als Bindeglied zwischen der öffentlichen Streckeninfrastruktur und der meistens privaten örtlichen Infrastruktur.

Die Wiederinbetriebnahme und der Ausbau von örtlicher Schieneninfrastruktur sind möglich und werden über das Gleisanschlussförderprogramm (GA-Programm) des Bundes finanziell gefördert. Allerdings sind die betroffenen Parteien, also Unternehmen der verladenden Wirtschaft auch hierüber oft nur ungenügend informiert. Der Erhalt, der Ausbau und ggf. die Wiederherstellung von Zwischeninfrastruktur sind jedoch nicht zuwendungsfähig. Sofern nicht EIU als Eigentümer der Infrastruktur hierfür aufkommen, sind meistens öffentliche Eigentümer betroffen, z. B. für kommunale Stammgleise.

Verlust von Know-how

Der Verlust von Know-how ist ein schleichender Prozess, der jedoch schon seit Beginn der wachsenden Bedeutung des Lkw nach dem Zweiten Weltkrieg im Gange ist. Allerdings wurde der Prozess in den letzten 20 Jahren seit der Bahnreform beschleunigt. Dies muss nicht als gegeben hingenommen werden. So gibt es moderne Methoden der Kommunikation und Informationsbereitstellung, um diesen auszugleichen. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich auf diese Zusammenhänge.

Qualitätseinbußen in der Bedienung

Der Eisenbahnbetrieb entwickelt sich stetig weiter. Technische Innovationen erlauben eine höhere Flexibilität bei der Betriebsabwicklung. Moderne Kommunikationsmöglichkeiten erlauben, mangelhafte Pünktlichkeit bzw. Verspätungen durch eine offensive Kommunikation zumindest teilweise zu kompensieren.

Mit der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes hat sich zudem der Anbietermarkt gewandelt. Es hat sich eine höhere Vielfalt auf dem Anbietermarktes eingestellt, was sowohl zu einer höheren Angebotsqualität, als auch zu geringeren Preisen führt. Die Informationen hierüber sind bei der betroffenen Verladerschaft und etwaigen Multiplikatoren jedoch leider nur unzureichend vorhanden.

Know-how bei den Verladern zu gering

Aufgrund der geringen Kenntnisse über das System Eisenbahn ist das Erkennen von Vorteilen eines Einsatzes der Bahn und möglicher Lösungen nur eingeschränkt möglich. Zudem macht dies die Kommunikation mit Dienstleistern schwierig.

Regionale Motivation und Zuständigkeit

Es fehlt eine regionale Verantwortung für die Entwicklung von Schienengüterverkehr. Die Organisation von Vertrieb und Marketing seitens der Dienstleister nach Marktbereichen lässt das Erkennen von Synergien zwischen regional relevanten Verkehren aus unterschiedlichen „Märkten“ kaum mehr zu.

Zusammenhänge zwischen vorhandenem Aufkommen, der Entwicklung von Standorten, der Entwicklung von Schieneninfrastruktur und anderen Einflussfaktoren wird nicht mehr wahr genommen. Bei Akteuren, denen eine entsprechende Motivation unterstellt werden kann, fehlt meist die Kompetenz.

Es stellen sich also mehrere Fragen:

- Welche Entwicklungen sind am besten wie zu beobachten, um dann Maßnahmen einzuleiten?
- Wer also:
 - kennt regionale Aktivitäten großräumig und kann entsprechend koordinierend tätig werden?
 - ist auch bereit, diese Aufgaben wahr zu nehmen?
 - findet Akzeptanz als neutrale „Kraft“?

Weiter gehende Analysen finden sich bei den jeweiligen Themenfeldern unter „Problemstellung“. Ihnen folgen die Rubriken „Lösungsansatz“ und „Mögliche Rolle des Landes Niedersachsen“. Diese greifen auch weitere Schwachstellen auf, welche bei der Betrachtung der *Funktionen und Akteure im Schienengüterverkehrs-Markt* (vgl. Abschnitt 3.2) ans Tageslicht kamen.

4.1 Entwicklung von Systemzugangsstellen

Problemstellung

Systemzugangsstellen sind Ladestellen für konventionelle Schienengüterverkehre und Terminals für den Kombinierten Verkehr. Sie sind in aller Regel über Anschlussbahnen an die Streckeninfrastruktur angeschlossen. Diese bezeichnet man auch als Anschlussstellen, sofern sie nicht über eigene Betriebsmittel verfügen.

Während KV-Terminals schon in den vergangenen 20 Jahren dank der dauerhaften Verfügbarkeit von Fördergeldern stetig ausgebaut und zunehmend genutzt werden, hat sich die Anzahl der Ladestellen für den konventionellen Schienengüterverkehr stetig verringert. Ein deutlicher Kahlschlag begann in Deutschland 2002 mit dem Programm MORA C (Marktorientiertes Angebot Cargo), unter dem die Bedienung vieler nicht oder kaum genutzte Gleisanschlüsse eingestellt wurde. In der Folge wurden die Infrastrukturen weitgehend zurück gebaut. Allerdings ist seit dem Inkrafttreten der ersten Gleisanschlussförderrichtlinie vom 3. August 2004 die Möglichkeit geschaffen, finanzielle Unterstützung für den Neu- und Ausbau von Gleisanschlussinfrastruktur zu erhalten.

Wenn durch die Stilllegung von Gleisanschlüssen oder das Aussetzen von deren Bedienung im Einzelwagenverkehr Aufkommensmengen, auch geringe, für das System entfallen, schwächt deren Wegfall zusätzlich die korrespondierenden Gleisanschlüsse durch verringerte Nutzung von Infrastruktur

und ggf. Umschlagsanlagen. Betroffene Unternehmen können sich genötigt sehen, die Logistik am Standort deutlich oder sogar ganz am Lkw auszurichten, wenn die Bedeutung der Bahnlogistik zurück geht.

Der derzeit veröffentlichte Bestand an Zugangstellen zum Schienengüterverkehr täuscht darüber hinweg, dass ein großer Anteil der insbesondere ländlichen Zugangstellen nur noch wenig oder schon gar nicht mehr genutzt werden. Dies gilt insbesondere auch für Ladestellen und Gleisanschlüsse im Einzugsbereich nicht bundeseigener Schieneninfrastruktur.

Alternative Bahnlösungen setzen auf den Kombinierten Verkehr oder die Einrichtung von sogenannten Railports, welche als multifunktionale Terminals für konventionelle Bahnverkehre fungieren. Diese Lösungen können jedoch nur eingeschränkt die fehlende Verfügbarkeit von Gleisanschlüssen ersetzen, zumal derartige Anlagen im Besitz einzelner Unternehmen sein können und damit nicht frei zugänglich sein müssen. Dies kann z. B. Dienstleistungsunternehmen treffen, welche im Wettbewerb mit den Eigentümern stehen. Im Rahmen dieser Studie haben sich zwei Gruppen von verladenden Unternehmen geäußert, die Wert auf den Erhalt oder die Neueinrichtung von konventionellen Gleisanschlüssen legen:

- Systemzugang an fest definierten Standorten

Im Rahmen von Ansiedlungen oder logistischen Neuorientierungen haben Unternehmen Bedarf, den Unternehmensstandort an das Verkehrssystem Schiene anzuschließen. Zu nennen sind diesbzgl. Unternehmen der stahlverarbeitenden Industrie, der Bauindustrie und der holzverarbeitenden Industrie, aber auch der Logistik (Standortlogistiker).

Allen Unternehmen ist eigen, dass Sie einen hohen Bedarf an externer Beratung (Wie funktioniert das mit einem Gleisanschluss?) haben oder hatten. Nicht alle Unternehmen sind sich auch nach einer längeren internen Beratung einig, in welchem Maße sie die Bahn in ihre Logistik integrieren wollen. Es ist nicht auszuschließen, dass die Verfügbarkeit eines weiteren Verkehrsträgers vorwiegend als Druckmittel für Preisverhandlungen mit Dienstleistern aus anderen Branchen dienen soll. Andererseits erscheint die Bahn in den verhandelten Fällen als sehr gut geeignete Logistik-Lösung.

- Systemzugang an wechselnden Standorten

Zwei Branchen haben im Rahmen der Studie Interesse an dem flächendeckenden Erhalt und ggf. Ausbau von öffentlichen Ladestellen geäußert. Dies sind die Holzindustrie, vorrangig für die Abfuhr von Stammholz aus wechselnden Ernteregionen, und die Baustoffindustrie für den Umschlag von Zuschlagstoffen und anderen Produkten in der Nähe von (Groß-)Baustellen.

Beide Branchen können schlecht einschätzen, wann und wo ein Bedarf vor allem an einfachen Ladegleisen bzw. Umschlagstellen entsteht. Ein Sturm kann kurzfristig ganze Regionen zu Ernteregionen machen. Großbaustellen wie z. B. Straßenausbau oder -erneuerungen sind auch von einer Vielzahl von Einflussfaktoren abhängig.

Seitens der Holzindustrie wurde ferner darauf hin gewiesen, dass das Land Niedersachsen, mit seinen Landesforsten ein Besitzer von großen Rohstoffvorkommen, selbst ein hohes Interesse an der Verfügbarkeit von Verladestellen für die Holzabfuhr haben müsste.

Ein Schlüsselement bei der Einrichtung und dem Erhalt von Gleisanschlüssen liegt in der physischen Schnittstelle zum übergeordneten Eisenbahnnetz. Technische, rechtliche und wirtschaftliche Frage-

stellungen sind zu behandeln, wobei Fragen der Finanzierung in zweierlei Hinsicht im Vordergrund stehen:

- die Finanzierung der Anschlussweiche. Hierbei handelt es sich um ein regelmäßig auftretendes Thema, welches besondere Bedeutung erlangt, wenn die Anschlussweiche abgängig ist und ersetzt werden muss, oder wenn die Signaltechnik auf moderne Anlagen umgestellt wird und die Anschlussweiche daher ebenfalls einer Modernisierung bedarf. Die anfallenden Kosten überfordern nicht selten den Anschließter, so dass dieser seinen Gleisanschluss ggf. aufgibt. Im Einzelnen sind folgende Fragen betroffen:
 - Was ist durch die Miete für eine Anschlussweiche abgegolten?
 - Welche Standards sind für die Wartung und Instandhaltung einer Anschlussweiche zu Grunde zu legen? Was darf der Kunde von dem zuständigen EIU an Leistungen erwarten?
 - Welche Informationspflichten bzw. Nachweispflichten ergeben sich für das EIU gegenüber dem Anschließter bzgl. der durchgeführten Maßnahmen und der Entwicklung der Kosten in den kommenden Jahren, insbes. bzgl. des notwendigen Austauschs einer Weiche?
 - Warum muss der Mieter für die Erneuerung einer Weiche bezahlen (da er doch Miete bezahlt) und nach welchen Kriterien in welchem Umfang? Es ist ein einheitliches Verfahren an zu streben, welches die Kostendeckungsbeiträge der in dem Anschluss generierten Verkehre (Versand und/oder Empfang) auf dem Netz des anschließenden EIU berücksichtigt.
- der Erhalt oder die Wiederherstellung ein sogenannten „Zwischeninfrastruktur“, welche zwischen dem eigentlichen Gleisanschluss und den Hauptgleisen des Bahnnetzes gelegen ist. Dies können z. B. ein (Industrie-) Stammgleis oder der verbleibende Rest einer ehemals durchgängigen Bahnstrecke sein, an den die Gleisanschließer angebunden sind. Ist diese „Zwischeninfrastruktur“ nicht oder nicht mehr verfügbar oder droht, in absehbarer Zeit abgängig zu werden, steht auch die Nutzung der angebundenen Gleisanschlüsse in Frage.

Nach verschiedenen Angaben schwanken die Einnahmen aus Entgelten für die Nutzung dieser Zwischeninfrastruktur zwischen ca. 20 und 30 %. Der zweite Wert gilt nur für Häfen, in denen ein vergleichsweise hohes Nutzeraufkommen herrscht. In Anbetracht dieser geringen Kostendeckung wird von den Eigentümern dieser Infrastruktur die Frage nach der Finanzierbarkeit zu Recht gestellt. Dort, wo öffentliche Körperschaften, i. d. R. klamme Kommunen, betroffen sind, stellt sich z. B. die Frage der Erneuerung von Anlagen ganz besonders.

Weiter gehende Forderungen zielen daher hinsichtlich der Finanzierung örtlicher Schieneninfrastruktur auf eine Gleichbehandlung mit der Straßeninfrastruktur. Im Rahmen der für diese Studie geführten Diskussionen wurde daher mehrfach die These aufgestellt, dass für örtliche Gleisinfrastruktur im Rahmen der Daseinsvorsorge der Bund oder die Länder die Kosten tragen müssten. So finanziert in Österreich z. B. der Bund grundsätzlich die Anschlussweiche an das öffentliche Gleisnetz, während der Betreiber der Anschlussbahn nur die Kosten der Instandhaltung zu tragen hat. Darüber hinaus werden in Österreich Investitionsmaßnahmen in Gleisanschlüsse bis zu 50 % aus öffentlichen Mitteln bezuschusst.

Logistikdienstleister, welche mit der Umsetzung örtlicher Zugangsinfrastruktur befasst sind, verweisen außerdem auf den bürokratischen Aufwand, der bei der Realisierung örtlicher Infrastruktur wie Gleisanschlüssen und Terminals entsteht. So fällt Dienstleistern, deren vorrangige Aufgabe die Erbringung von logistischen Dienstleistungen ist, die Planung und Errichtung von hierfür notwendigen Infrastrukturanlagen schwer. Sie ist mit einem überdurchschnittlichen Aufwand verbunden, wobei folgende Prozesse genannt wurden:

- Klärung der Zuständigkeiten bei den Behörden wie Kommune, Landkreise, Land, Eisenbahninfrastrukturbetreiber usw.
- Planfeststellungsverfahren,
- bahnbetriebliche Bestimmungen und Verfahren (Genehmigung),
- landschaftspflegerischer Begleitplan und
- sonstige Genehmigungsverfahren.

Lösungsansatz

Die Komplexität aus einer Abstimmung von innerbetrieblichen Randbedingungen, rechtlich-organisatorischen Anforderungen aus dem Eisenbahnbetrieb und einer Vielzahl von Lösungsmöglichkeiten stellt hohe Anforderungen an die Nutzer von Gleisanschlussverkehren. Diesen Aufwand scheuen potenzielle Gleisanschließer, so dass eine ausführliche Prüfung der operativen Möglichkeiten häufig unterbleibt. Erschwerend kommt die fehlende Bahnkompetenz der im Markt tätigen Speditionen und Logistikdienstleister hinzu, die einen offensiven Umgang mit dem Thema Bahn scheuen.

Das österreichische Bundesland Salzburg hat seiner verladenden Wirtschaft daher in einem inzwischen verlängertem Pilotprojekt „AnschlussBahnCoach“ einen neutralen Dienstleister an die Hand gegeben, der in Übereinstimmung mit den innerbetrieblichen Gegebenheiten und Anforderungen den Einsatz von bahnlogistischen Leistungen überprüft und Lösungsmöglichkeiten aufzeigt. Interessierte Nutzer haben die Möglichkeit, sich über alle formalen und operativen Schritte zu informieren, welche mit einer Umstellung der Transportlogistik notwendig sind. Sie können dann auf Basis fundierter Kenntnisse eine sachgerechte Entscheidung treffen.

Darüber hinaus analysiert der AnschlussBahnCoach offensiv den Markt bzgl. potenzieller Bahnnutzer und spricht betroffene Unternehmen proaktiv an.

Bezüglich der Anbindung von Gleisanschlüssen an das übergeordnete Streckennetz stellt das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) fest:

§ 13 Anschluß an andere Eisenbahnen

(1) Jede Eisenbahn hat angrenzenden Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluß an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten. Im übrigen gilt § 14.

(2) Im Falle der Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, in den übrigen Fällen die zuständige Landesbehörde.

Diese Festlegungen werden bereits durch mehrere Rechtsprechungen ergänzt.

Wenngleich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen in Bezug auf die Verfahren und Kostenaufteilung bei Gleisanschlüssen keinen Handlungsbedarf sieht und die DB Netz AG alle Verfahren für geregelt hält, gibt es dennoch Hinweise darauf, dass die DB Netz AG einen Ermessensspielraum hat und auch nutzt.

Aus Sicht der Gleisanschließer, also der Kunden insbesondere der DB Netz AG, besteht daher ein Bedarf an mehr Transparenz bezüglich der Genehmigungsverfahren und der Kostenaufteilung. Unter der Annahme, dass entsprechende Regelungen bereits bestehen, könnte es sich hierbei weitgehend nur um eine Informations- bzw. Kommunikationsproblem handeln.

In wirtschaftlicher Hinsicht erscheint die dauerhafte Gewährleistung von finanzieller Unterstützung für den Bau bzw. die Erneuerung von Zugangstellen für den Schienengüterverkehr erforderlich. So sind mindestens die Förderprogramme für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs sowie die Zuwendungen gemäß Gleisanschlussförderrichtlinie auf dem heutigen Niveau beizubehalten. Weiter gehende Förderungen, beispielsweise im Sinne der österreichischen Förderpraxis, sollen geprüft werden.

Mögliche Rolle des Landes Niedersachsen

Das Land Niedersachsen untersucht Optionen, nach dem Vorbild des AnschlussbahnCoachs im österreichischen Bundesland Salzburg eine Beratungsdienstleistung anzubieten oder zu initiieren. Ggf. sind im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen ein abgestimmtes Maßnahmenpaket zu entwickeln und die Aufgabenbereiche „Beratung von Unternehmen“ und „Marktanalyse“ aufzuteilen.

Das Land Niedersachsen prüft und stimmt Maßnahmen ab, um Gleisanschließer über die formalen Anforderungen und Prozesse im Rahmen von Infrastruktur-Anschlussverträgen besser zu informieren und allgemein Klarheit über die Finanzierung von Gleisanschlüssen zu schaffen. Eine maßgebliche Rolle werden in diesem Prozess die DB Netz AG und die Landeseisenbahnaufsicht Niedersachsen spielen.

Das Land Niedersachsen unterstützt eine langfristige Fortführung der Bundesförderung für örtliche Anlagen, welche dem Zugang zur Schieneninfrastruktur dienen. Das Land macht sich für die Prüfung einer weiter gehenden Förderung stark, wobei die den zu fördernden Unternehmen aufzuerlegenden Verpflichtungen angemessen abzuwägen sind. Bereits heute verzichten Unternehmen auf die derzeit erhältliche Gleisanschlussförderung, da sie meinen, die erwarteten Mengengarantien nicht erfüllen zu können.

Das Land Niedersachsen prüft, welche Position die Landesforsten hinsichtlich des Einsatzes der Bahn für die Holzabfuhr vertreten und welche Anforderungen sich daraus für den Erhalt von Ladestellen ergeben. Eine Abstimmung mit weiteren, privaten Waldbesitzern ist erforderlich, wenn über deren Anforderungen und Wünsche bisher keinerlei Informationen vorliegen.

4.2 Entwicklung regionaler Schieneninfrastruktur

Problemstellung

Die Verfügbarkeit von regionaler Eisenbahn-Streckeninfrastruktur ist die Voraussetzung für einen Zugang zum System Bahn über Gleisanschlüsse. Diese wird in weiten Bereichen Niedersachsens von nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. Darüber hinaus bieten die NE-

Bahnen oft betrieblich notwendige, örtliche Infrastrukturen z. B. für die Abstellung und das Rangieren von Güterwagen, welche den Rationalisierungsmaßnahmen der bundeseigenen DB Netz AG vielerorts zum Opfer gefallen sind. Eine Schaffung von örtlicher Infrastruktur im Bedarfsfall ist zudem seitens der DB Netz AG so gut wie ausgeschlossen.

Ein Erhalt regionaler Infrastruktur ist daher notwendig, wenn Bahnpotenziale (auch) in der Zukunft erschlossen werden sollen. In diesem Zusammenhang ist es problematisch, dass die Entwicklung neuer Bahnverkehre, die Umsetzung von Planungen zur regionalen Entwicklung und ggf. die Ansiedlung von Unternehmen sehr lange dauern können. Oft steht erst am Ende einer Entwicklung fest, ob ein Zugang zur Schieneninfrastruktur tatsächlich benötigt bzw. genutzt wird.

Es ist daher teilweise erforderlich, noch vorhandene Streckeninfrastruktur und örtliche Infrastruktur über einen langen Zeitraum vorzuhalten, bis abschließend entschieden werden kann, ob diese für den Schienengüterverkehr benötigt wird, oder nicht. Ein Beispiel für eine solche Entwicklung ist der Standort Wittingen, für den der Landkreis Gifhorn die Chancen für einen tri-modalen Standort als hoch einschätzt. Große Chancen für die Ansiedlung von bedeutendem Gewerbe werden nach Durchbindung der Autobahn A39 gesehen. Damit kann eine Nutzung der noch vorhandenen Eisenbahnstrecken durch den Schienengüterverkehr, einschließlich der Strecke von und nach Celle, an Bedeutung gewinnen.

Um den Erhalt und Betrieb regionaler Schieneninfrastruktur zu gewährleisten, kann es zweckmäßig sein, Synergieeffekte bei der Instandhaltung und der Verwaltung derselben voll auszuschöpfen. Dies ist bei der teilweise kleinteiligen Struktur der Teilnetze und den Anforderungen aus der EU-Gesetzgebung sehr aufwändig.

Lösungsansatz

Verantwortlich für den Erhalt und den Betrieb der regionalen NE-Bahninfrastruktur sind die örtlich zuständigen NE-Bahnen bzw. ihre organisatorisch abgespaltenen EIU. Entsprechend der organisatorischen und wirtschaftlichen Randbedingungen kann es notwendig werden, diese Unternehmen in ihren Bemühungen um den Erhalt der regionalen Infrastruktur zu unterstützen. Neben den weiteren, in dieser Studie empfohlenen Maßnahmen zur besseren Vermarktung der Infrastruktur, können finanzielle Unterstützungen notwendig sein. Den EIU würde darüber ermöglicht, Infrastruktur über das aus Unternehmenssicht betriebswirtschaftlich sinnvolle Maß hinaus vorzuhalten und damit dem öffentlichen Auftrag der Vorhaltung von Infrastruktur nachzukommen.

Es bestehen ferner Überlegungen des Landes Niedersachsen („Prüfauftrag“ aus dem Koalitionsvertrag der niedersächsischen Landesregierung), eine Gesellschaft für die Verwaltung von nicht bundeseigener Schieneninfrastruktur zu gründen. Dieser Ansatz sollte aus folgenden Gründen weiter verfolgt werden:

- Mehrere Marktteilnehmer sehen Chancen für die Nutzung von Synergieeffekten, sollten mehrere Teilnetze gemeinsam betrieben werden.
- Die jetzt am Markt befindlichen Betreiber der Schieneninfrastruktur sind aus eigener Kraft nicht in der Lage oder sehen nicht die Notwendigkeit, eine Kooperation auf dem Gebiet der Schieneninfrastruktur einzugehen.
- Der Zeitraum bis zur endgültigen Entscheidung über die Notwendigkeit einer regionalen Infrastruktur kann so lang sein, dass die Eigentümer bzw. Betreiber von regionaler Infrastruk-

tur diese frühzeitig aufgeben. Eine Landesgesellschaft kann in dieser Hinsicht langfristiger und volkswirtschaftlich nachhaltiger entscheiden und handeln.

Bevor das Land Niedersachsen sein Engagement auf diesem Gebiet jedoch verstärkt, sind nach Ansicht des Autors weitere Analysen erforderlich:

- **Infrastrukturbestand und –bewertung.** Dies bezieht sich auf den Bestand, den Bauzustand, die betrieblichen Abläufe und die verkehrlichen Potenziale bzw. den Umgang der EIU mit den Potenzialen.
- **Prozesse innerhalb der betroffenen EIU im Rahmen des Betriebs und der Weiterentwicklung von Eisenbahninfrastruktur.**

Mögliche Rolle des Landes Niedersachsen

Das Land Niedersachsen nutzt Erkenntnisse u. a. aus den marktbezogenen Maßnahmenvorschlägen dieser Studie (Maßnahmen 4 bis 10) zur Ableitung von Handlungsbedarf für die Vorhaltung und Weiterentwicklung von regionaler Schieneninfrastruktur in Niedersachsen. Der Ansatz zur Kofinanzierung von Schieneninfrastruktur aus Landesmitteln wird beibehalten und bei Bedarf weiter entwickelt.

Das Land Niedersachsen prüft weiterhin die Voraussetzungen und Notwendigkeit für die Entwicklung einer landesweiten Gesellschaft für Schieneninfrastruktur. Die Analysen sind unternehmensbezogen durchzuführen und sollen die Erkenntnis zum Bedarf an Bahndienstleistungen und damit an Eisenbahninfrastruktur weiter konkretisieren.

4.3 Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen Verkehrsnetzes

Problemstellung

Der Erfolg des Schienengüterverkehrs im Wettbewerb vor allem zum Straßengüterverkehr hängt von der Effizienz und Qualität der realisierbaren Verkehre sowie ihrem Preis ab. Auf alle drei hat die Qualität des zur Verfügung stehenden Streckennetzes einen maßgeblichen Einfluss.

Effizienz von Schienengüterverkehren:

Die Effizienz wird wesentlich von den technischen Parametern bestimmt, welche für die Abwicklung von Zugverkehren maßgeblich sind. Hierzu gehören die zulässigen Zuglängen, die zulässigen Radsatzlasten und die maximalen Längsneigungen (Steigungen) entlang einer Fahrtroute. Alle drei Parameter begrenzen die mit einer Zugfahrt zu befördernden Mengen, wobei gilt, dass die Effizienz umso höher ist, je mehr Fracht auf einer Fahrplantrasse (bestimmt die verbrauchte Infrastrukturkapazität) mit einer Lokomotive und mit einem Triebfahrzeugführer transportiert werden kann. Werden Zuglängen daher z. B. durch geringe Überholgleislängen und Radsatzlasten durch einen schwach ausgebildeten Oberbau beschränkt, steigt der betriebliche Aufwand für zusätzliche Zugfahrten. Hohe Längsneigungen begrenzen ebenfalls die Zuglängen oder machen eine zusätzliche Lokomotive notwendig.

Qualität der Verkehre:

Sie äußert sich vor allem in der Transportdauer (und damit der durchschnittlichen Transportgeschwindigkeit), der Termintreue und der Flexibilität von Bahnverkehren. Letztere ist systembedingt im Vergleich zum Lkw geringer und wird von der Infrastruktur nicht grundsätzlich beschränkt. Baulich

bedingte Langsamfahrstellen, Baustellen, Umleitungen, Tageszeiten, an denen zumindest abschnittsweise keine Fahrplantrassen verfügbar sind (Engpässe), und andere betriebliche Störungen mit infrastrukturellen Ursachen führen jedoch zu der Verlängerung von Fahrtzeiten und zu unerwarteten Verspätungen von Verkehren. Insbesondere letztere führen bei den verladenden und den empfangenden Kunden zu Störungen von deren internen Betriebsabläufen und damit nicht selten zu erhöhten Kosten beim Kunden.

Der Preis:

Die planbaren, unnötig langen Fahrzeiten und die nicht planbaren Verspätungen haben unmittelbar negative Auswirkungen auf die betriebswirtschaftliche Situation der Verkehre und damit auf ihre Chancen im intermodalen Wettbewerb. So bedeuten längere Fahrzeiten höhere Personalkosten durch mehr Personalstunden, höhere Fahrzeugkosten durch zusätzlich benötigte Fahrzeuge und einen höheren Dispositionsaufwand. Unsichere betriebliche Randbedingungen nötigen die Unternehmen zur Kalkulation und Vorhaltung von zeitlichen, personellen und wirtschaftlichen Reserven.

Lösungsansatz

Eine effektive Gesamtnetzplanung muss sicher stellen, dass Güterzüge durch durchgängig verfügbare hohe technische Standards über hinreichende Infrastrukturkapazitäten verfügen und technische Grenzwerte möglichst hoch angesetzt werden können. Das derzeit im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung auf den „Ostkorridor“ angewandete, integrierte Planungsverfahren zur Schaffung von Kapazitäten für langlaufende Nord-Süd-Güterzüge muss netzweit für die Bundesrepublik und grenzüberschreitende Verbindungen Anwendung finden.

Eine integrierte Planung muss sich auch des Themas der Priorisierung von Verkehrsarten widmen. So führt eine oft praktizierte, nachrangige Behandlung von Güterzügen im Betriebsablauf zu ungeplanten Wartezeiten und damit ebenfalls zu Verlängerungen der Fahrtzeiten.

Mögliche Rolle des Landes Niedersachsen

Das Land Niedersachsen macht sich im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung für einen integrierten Planungsansatz stark. Dieser soll weniger die Effekte und volkswirtschaftlichen Nutzen von Einzelmaßnahmen betrachten, als Maßnahmenbündel in einem Zusammenhang bewerten. Das Land Niedersachsen wird auf infrastrukturelle Schwachstellen in seinem Zuständigkeitsbereich hinweisen und auf eine entsprechende Berücksichtigung in der Gesamtplanung hinwirken.

4.4 Integrierte Betrachtung von Regionen durch Transparenzsteigerung

Problemstellung

Effiziente Betriebsweisen zur Abwicklung von Schienengüterverkehren erfordern oft die Einbeziehung aller Transportvolumina aus verschiedenen Markt Bereichen, die an einem Standort oder in einer Region ihre Quellen oder ihre Ziele haben, und ihre logistischen Anforderungen. Ferner ist eine Abstimmung der verfügbaren Eisenbahninfrastruktur mit dem betrieblichen Bedarf notwendig. Einzelheiten wurden in den beiden vorherigen Themenfeldern *Entwicklung* von Systemzugangsstellen und *Entwicklung regionaler Schieneninfrastruktur* deutlich.

Eine sektorale Betrachtungsweise z. B. nur der Infrastruktur oder einzelner Kunden führte daher in der Vergangenheit zu Fehlentwicklungen wie dem vorschnellen Rückbau von örtlicher Eisenbahn-

infrastruktur oder der Einstellung von Bahnverkehren ohne die Berücksichtigung möglicher Synergieeffekte mit anderen Verkehren.

Erschwerend kommt hinzu, dass durch die wettbewerbliche Marktsituation Bahnverkehre dem Wettbewerb geopfert werden, wenn Marktteilnehmer ggf. notwendigen Kooperationen nicht eingehen wollen, um kundengerechte und effiziente Bedienungen zu ermöglichen.

Lösungsansatz

Durch ein Kommunikationsnetzwerk, in welches unter anderem interessierte Dienstleister, die Wirtschaftsförderer, die regionalen Logistikinitiativen, die DB Netz AG, die Aufsichtsbehörde des Landes LEA, Gleisanschließer und das Wirtschaftsministerium einzubeziehen sind, sollen Informationen über Entwicklungen des Schienengüterverkehrs in Niedersachsen ausgetauscht werden. Durch die entstehende Transparenz können Fehlentwicklungen ggf. rechtzeitig erkannt und verhindert werden. Eine derartige Aktivität könnte beispielsweise in die Arbeit des Logistikportals Niedersachsen eingebunden werden.

Es gibt enge inhaltliche Wechselbeziehungen zu der vorgeschlagenen Maßnahme „ERFA Gleisanschließer“ (s. unten). Im Zusammenhang mit dem folgenden Thema, dem Regionalen „Kümmerer“, wären auch diese in die Netzwerkarbeit einzubeziehen. Wahrscheinlich könnten die Regionalen „Kümmerer“ sogar treibende Kraft eines Kommunikationsnetzwerks werden und wären mit Vertretern der vorgenannten Personengruppen ohnehin teilweise identisch.

Mögliche Rolle des Landes Niedersachsen

Das Land Niedersachsen soll die Arbeit eines Kommunikationsnetzwerks für den Schienengüterverkehr initiieren und ggf. durch angemessene Anreize zu einer dauerhaften Arbeit motivieren.

4.5 Regionaler „Kümmerer“

Problemstellung

Eine sachgerechte und verkehrsträgerneutrale Beurteilung von Transportlösungen kann nur durch unabhängige und fachlich kompetente Personen oder Unternehmen geschehen. Gemäß Definition kommt diese Aufgabe u. a. den Speditionen zu, welche auf fachlicher Ebene die objektiv beste Logistikkette für den jeweiligen Anwendungsfall entwickeln sollen.

Aufgrund der weiter oben aufgezeigten fachlichen Defizite von Speditionen bezüglich der Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff, der durch den häufigen Besitz einer Lkw-Flotte nicht mehr unbedingt gegebenen Neutralität und weiterer, erschwerender Randbedingungen, erfüllen Speditionen die notwendigen Anforderungen daher selten. Wie aufgezeigt, stehen Bahnspeditionen in Niedersachsen so gut wie nicht zur Verfügung. In den meisten Regionen Niedersachsens gibt es daher keine neutralen und kompetenten Dienstleister, die die Nutzung der Bahn vermarkten und Mengen über mehrere Verloader hinweg bündeln könnten.

Es fehlt damit ein sogenannter „Kümmerer“ für den Schienengüterverkehr, der als Ansprechpartner für verladende Unternehmen, ggf. deren Dienstleister, die öffentliche Hand, aber auch im Sinne der vorstehend beschriebenen *Integrierten Betrachtung von Regionen* für Eisenbahninfrastrukturbetreiber als kompetenter regionaler Ansprechpartner zur Verfügung stehen könnte. Dieser müsste neben

Kenntnissen in der (Bahn-)Logistik auch Erfahrung im Umgang mit Bahnlogistik-Dienstleistern und Eisenbahninfrastrukturbetreibern aufweisen.

Im Rahmen der Untersuchungen zu dieser Studie zeigte sich ein Bedarf an einer derartigen Schlüsselfunktion in mehreren Regionen. So klagen örtliche Wirtschaftsförderer, dass es an kompetenten Stellen und Einrichtungen fehlt, die logistischen Potenziale von Standorten mit Bahn- und Binnenschiffsanschluss zu heben bzw. zu vermarkten. Diesbzgl. sind z. B. zu nennen:

- Hafenstandorte entlang des Elbe-Seiten-Kanals,
- Region Bückebergbahn und Weserbahn,
- Standorte mit mehreren Gleisanschließern, welche nur über die gemeinsamen Mengen ein hinreichendes Potenzial für eine qualitativ zufriedenstellende Bedienung erzielen können, z. B. Nordenham und Liebenau.

Lösungsansatz

In relevanten Regionen Niedersachsens werden professionelle, regionale „Kümmerer“ eingerichtet. Sie betreiben vor allem einen organisierten und moderierten Dialog mit der verladenden Wirtschaft, den Dienstleistern und ggf. weiteren Parteien (Wirtschaftsförderer, Eisenbahninfrastrukturbetreiber usw.). Je nach Standort kommen auch Personen und Institutionen für diese Aufgabe in Frage, welche dort bereits tätig sind und bzgl. der zu leistenden Aufgaben eine unabhängige Position aufweisen. Folgende Personen und Einrichtungen können je nach Randbedingungen in Frage kommen:

- Wirtschaftsförderer oder andere regionale Multiplikatoren mit Qualifikation in der Bahnlogistik, z. B. durch oder im Auftrag von Regionalen Wirtschaftsinitiativen oder Metropolregionen,
- Betreiber von Hafenstandorten oder Terminals,
- in einer Region tätige, regionale NE-Bahnen, sofern diese aufgrund ihres regionalen Charakters nicht im Wettbewerb zu anderen Bahndienstleistern stehen,
- unabhängige Berater mit einem definierten Beratungsauftrag.

Mögliche Rolle des Landes Niedersachsen

Das Land Niedersachsen untersucht zusammen mit den regionalen Logistikinitiativen und den Landkreisen Optionen, regionale „Kümmerer“ einzusetzen oder zu initiieren. Hierfür wird die Notwendigkeit der Beschreibung eines Anforderungs- bzw. Qualifikationsprofils gesehen. Ggf. ist im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen ein abgestimmtes Maßnahmenpaket zu entwickeln.

4.6 Erfahrungsaustausch Gleisanschließer

Problemstellung

Bei Gleisanschließern handelt es sich, wie oben schon beschrieben, meistens um produzierende oder handeltreibende Unternehmen. Sie sind meistens Eigentümer oder auch nur Nutzer eines Gleisanschlusses und der zugehörigen Umschlageneinrichtungen. Die meisten von ihnen haben logistische Aufgaben zu großen Teilen an externe Dienstleister ausgelagert. Know-how bezüglich der Logistik über Gleisanschlüsse liegt in den Unternehmen daher vor allem dann vor, wenn dieser Weg schon seit län-

gerem beschränkt wird. Darüber hinaus führen Änderungen bei gesetzlichen Regelungen sowie Fragestellungen bezüglich Infrastruktur und Betriebsabläufen zu einem laufenden Informationsbedarf.

Die fachliche Betreuung eines Gleisanschlusses ist normalerweise eine Nischenaufgabe im Unternehmen. Sie wird oft an externe „Betriebsleiter Anschlussbahn“ abgegeben. Fortbildung und Informationsbeschaffung stellen somit Zusatzaufgaben dar, die aufgrund ihrer Einzigartigkeit einen hohen Arbeitsaufwand darstellen. Betroffene Mitarbeiter aber auch die Geschäftsführung haben daher Bedarf an einer möglichst maßgeschneiderten Informationsbeschaffung.

Lösungsansatz

Neben der Hinzuziehung von Beratern und Dienstleistern bietet sich ein gegenseitiger fachlicher Austausch von Gleisanschließern an. Hierbei können Erfahrungen über technische und betriebliche Problemstellungen, aber auch z. B. über die Qualität von Dienstleistern ausgetauscht werden. Eine besondere Rolle können Informationen über „Best Practice-Beispiele“ spielen, die zu einer deutlichen Verbesserung der Effizienz der Arbeit im Gleisanschluss und mit dem System Bahn führen können.

Im Sommer 2013 wurde in Bayern ein Pilotprojekt „Erfahrungsaustausch von Gleisanschlussbetreibern“ (ERFA Gleisanschluss) gestartet. Dieses basiert auf der erfolgreichen Praxis von Netzwerken in der Speditionsbranche. Das Projekt sieht folgende Schwerpunkte vor:

1. Aufbau eines Benchmark-Systems
2. Aufbau eines Informationssystems für Gleisanschluss-relevante Themen
3. Variabler Aus- und Weiterbildungskurs für Anschlussbahnleiter
4. Aufbau eines internen Marktplatzes für freie Transportkapazitäten
5. Öffentlichkeitsarbeit

Mögliche Rolle des Landes Niedersachsen

Das Land Niedersachsen fördert analog zum Bundesland Bayern ein Vorhaben zum Erfahrungsaustausch von Gleisanschließern. Dabei soll auf den Erfahrungen des bayerischen Pilotvorhabens aufgebaut und die Netzwerke miteinander verknüpft werden. Die Aktivitäten sollen mit der Arbeit des Logistikportals Niedersachsen verknüpft werden.

4.7 Qualifikation für das System „Eisenbahn“

Problemstellung

Kenntnisse über die Funktionsweisen von Schienengüterverkehr, die Marktsituation auf Seiten der Nachfrager und Anbieter von Leistungen im Schienengüterverkehr, seine Potenziale und die möglichen oder notwendigen Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern sind bei wichtigen Personengruppen wenig ausgeprägt. Dadurch erfährt dieser Verkehrszweig nicht die mögliche Aufmerksamkeit und wird als Transportlösung nicht im realistischen Maß in Betracht gezogen. Folgende Personengruppen sind insbesondere betroffen.

- Multiplikatoren: Zu diesen zählen insbesondere die Wirtschaftsförderer in den Landkreisen und den kreisfreien Städten. Sie pflegen einerseits intensiven Kontakt mit dem produzierenden Gewerbe und dem Handel. Andererseits werden sie meistens bei Verkehrsfragen in Pla-

nungen oder bzgl. Problemstellungen der Logistikwirtschaft einbezogen. In diesem Rahmen können wichtige Impulse für den Schienengüterverkehr gesetzt werden, wenn das notwendige Know-how vorliegt.

Im Rahmen der vorliegenden Studie war die Resonanz auf die Ansprache dieser Personengruppe sehr unterschiedlich. Während sehr engagierte Vertreter offensiv Positionen für den Schienengüterverkehr vertreten haben, war die Haltung an anderer Stelle sehr zurückhaltend. Es wurde auch deutlich, dass aus falschem Verständnis oder Unkenntnis heraus ungünstige Vorgehensweisen gewählt wurden, um örtlich vorhandene Probleme zu lösen.

- Logistikdienstleister: Speditionen sind traditionell die Organisatoren von Transport- bzw. Lieferketten. Im Rahmen ihrer bereits in Abschnitt 3.2.2 dargestellten Tätigkeiten ist es ihre Aufgabe, Verkehrsmengen zu bündeln und Transporte zu optimieren. Sie wären daher auch gefordert, wenn es um das Bündeln von Transportströmen für Bahnverkehre geht.

Mit Spediteuren verbinden jedoch viele verladende Unternehmen nur den klassischen Lkw-Spediteur, der bei ihnen auf dem Hof mit eigenen oder unter Vertrag stehenden Lkw vorfährt. Auch die meisten am Markt tätigen Speditionen sehen ihre Aufgabe aus einer ähnlichen Perspektive. Transportlösungen mit den Verkehrsträgern Bahn oder Binnenschiff umzusetzen, wird selten in Betracht gezogen. Dies liegt eindeutig auch an der mangelnden Qualifikation der Mitarbeiter, um in dieser Hinsicht tätig zu werden.

Die grundlegenden Versäumnisse finden sich bereits in der Ausbildung von Speditionsmitarbeitern. Lehrpläne sehen kaum Raum für die Vermittlung von Kenntnissen zu Bahn- und Binnenschiffslogistik vor. Aus dieser Unkenntnis heraus kann eine Atmosphäre für Logistik in dieser Richtung kaum entstehen.

Auch seitens der verladenden Wirtschaft besteht ein Bedarf an Informationsvermittlung und Kenntnissen über die Funktionsweisen von Bahnlogistik. Diesbzgl. sei jedoch auf die vorstehend beschriebenen Maßnahmen *Regionaler „Kümmerer“* und *Erfahrungsaustausch Gleisanschließer* verwiesen, die diese Aufgaben wahrnehmen können.

Lösungsansatz

Das Bundesland Hessen setzt bereits auf eine gezielte Beratung von Wirtschaftsförderern, damit diese Standortentwicklungen im Sinne des Schienengüterverkehrs unterstützen. Regionalplaner werden aufgefordert, gezielt schienennahe Flächen für eine Bahn-affine Nutzungen frei zu halten.

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) hat in einer aktuellen Aktion (Herbst 2013) Berufsschullehrer eingeladen, sich mit der Situation in der Binnenschiffahrt vertraut zu machen. Damit soll zumindest ein erster Zugang der Gruppe zu diesen relevanten Bereichen der Logistik geschaffen werden. Bzgl. der gewerblichen Aus- und Weiterbildung stellen Berufsschullehrer die wesentlichen Multiplikatoren.

Der VDV plant zusammen mit der Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS), Berlin, die Entwicklung von Fortbildungsmodulen für im Beruf stehende Logistiker. Darin sollen zumindest grundlegende Kenntnisse des Marktes und der Marktmechanismen und später auch Verfahren der Bahnlogistik vermittelt werden. Hierzu ist die IBS bereits eine Kooperation mit der Technischen Universität Dresden eingegangen.

Es sind daher die vorgenannten und weitere Wege zu entwickeln, um im Bereich der Transportlogistik und damit eng verknüpften Wirtschaftsbereichen die handelnden Personengruppen für Transportlösungen mit der Schiene (und dem Binnenschiff) zu motivieren und zu qualifizieren.

Mögliche Rolle des Landes Niedersachsen

Das Land Niedersachsen prüft und entwickelt folgende Maßnahmen:

- Einflussnahme auf die Entwicklung der gewerblichen Ausbildungspläne im Sinne einer stärkeren Berücksichtigung von Schiene und Binnenschiff sowie Aspekten umweltfreundlicher bzw. CO₂-armer Transportlösungen. Betroffen sein sollen alle Berufsgruppen, welche in Speditionen und verwandten Tätigkeitsfeldern zum Einsatz kommen. Da es sich hierbei um eine langfristig anzulegende Maßnahme handelt ist eingangs zu klären, wer hierfür die treibende Kraft darstellen kann.
- Initiierung bzw. Förderung von Informations- und Fortbildungsmaßnahmen für regionale Multiplikatoren, z. B. Wirtschaftsförderer und Planer.

4.8 Informationsquellen und -systeme für den Schienengüterverkehr

Problemstellung

Aufgrund der Komplexität von Schienengüterverkehren besteht für deren Organisatoren ein besonders hoher Informationsbedarf. Dieser bezieht sich auf mögliche Partnerunternehmen, Dienstleister und Bezugsquellen, Infrastruktur, Regelwerke usw. In den vergangenen Jahren ist die Informationsbasis deutlich gewachsen. Verbände, Fachverlage und private Initiativen haben eine Fülle von Informationsmaterial zusammen getragen und veröffentlicht. Die Beschaffungskosten sind niedrig. Dennoch ist die Informationsbeschaffung weiterhin aufwändig, die Datenquellen bleiben in Teilen sehr lückenhaft.

Darüber hinaus gewinnt der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr zunehmend an Bedeutung. In diesem Bereich sind die Hürden der Informationsgewinnung aufgrund der Unkenntnis der ausländischen, nationalen Informationslandschaft und der Sprachbarrieren besonders hoch. Sowohl auf nationaler, insbesondere aber internationaler Ebene besteht daher ein hoher Bedarf an einer sachgerechten und zuverlässigen Bereitstellung von Informationen und Dokumenten, die für die Entwicklung von Schienengüterverkehren notwendig sind.

Seitens des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, und der Europäischen Kommission, Brüssel, wurde als besonderes Defizit der Mangel an Informationen über örtliche Infrastruktur und ihre Nutzungsbedingungen bezeichnet. Zu den Arten der Infrastruktur gehören Ladestellen (öffentlich oder eingeschränkt nutzbar), Abstellanlagen/ -gleise, Zugbildungsanlagen, Terminals und vergleichbare Infrastruktur. Auf Initiative des VDV stellt dieser im Internet bereits weitreichende Informationen mit dem Schwerpunkt Deutschland zur Verfügung. Notwendig ist jedoch eine großräumige, am besten europäische Lösung. Kritischer Punkt wird im Rahmen einer möglichen Umsetzung die verlässliche und qualifizierte Bereitstellung der Informationen sein.

Lösungsansatz

Für die Bereitstellung der notwendigen Informationen erscheint ein Internetportal die geeignete Lösung zu sein. Neben dem Angebot des VDV gibt es bereits mehrere regionale Angebote, die aber

miteinander vernetzt werden müssten, um ihre Wirkung voll entfalten zu können. Eine einheitliche Darstellungsform aus einer einzigen technischen Quelle ist wünschenswert.

Während die technische Umsetzung im Wesentlichen eine finanzielle Frage darstellt, ist die Bereitstellung der Daten ein grundlegendes, organisatorisches Problem. Wahrscheinlich wird sich aus europäischer Perspektive keine einheitliche Lösung für die Bereitstellung der Daten umsetzen lassen. Daher werden unterschiedliche regionale Lösungen, z. B. auf Ebene der Bundesländer (in Deutschland) oder EU-Mitgliedstaaten zum Tragen kommen.

Im Zusammenhang mit dieser Studie steht die Verfügbarkeit von Informationen über Zugangstellen zur Schieneninfrastruktur im Vordergrund. Deren Kenntnis kann Markt entscheidend für die Durchführung von Transporten mit der Bahn oder eben einem anderen Verkehrsträger sein.

Mögliche Rolle des Landes Niedersachsen

Das Land Niedersachsen übernimmt die Initiative für die Zusammenstellung und laufende Aktualisierung von Daten und zugehörigen Unterlagen über für den Schienengüterverkehr notwendige bzw. geeignete Infrastruktureinrichtungen im Bundesland Niedersachsen. Sollten sich großräumig wirkende Informationssysteme etablieren, werden die Informationen für die Verbreitung zur Verfügung gestellt. Rechtliche und kommerzielle Rahmenbedingungen, unter denen die Überlassung der Daten für solche Zwecke erfolgen kann, sind rechtzeitig zu klären.

4.9 Wettbewerb durch regionale Bahndienstleister

Problemstellung

Die Verfügbarkeit bzw. der Rückgriff auf regional tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen erleichtern die Entwicklung von Schienengüterverkehren und fördern diese damit. Die regionalen EVU können insbesondere Leistungen wie Rangieren, Personalgestellung für örtliche Aufgaben (Wagenmeister usw.), Reparaturaufgaben für Wagenmaterial und ggf. auch Lokomotiven, Gestellung von Ersatzlokomotiven in Notfällen usw. anbieten bzw. übernehmen.

Heute fehlen diese Dienstleister in manchen Regionen ganz, oder DB Schenker Rail (DBSR) ist als einziger Dienstleister verfügbar. Damit sind EVU und ihre verladenden Kunden, welche aus oder in die betroffene Region Bahnverkehre abwickeln wollen, allein auf diesen einen Dienstleister angewiesen. Erwartungsgemäß wickelt jedoch DBSR vorrangig eigene Verkehre ab, so dass Leistungen für Dritte nicht immer zuverlässig erfolgen können.

So wurde in verschiedenen Gesprächen beispielhaft darauf hingewiesen, dass z. B. in Kiel kein regionales EVU mehr tätig ist. In Braunschweig erfolgt die Bedienung des Hafens durch DBSR nicht immer im Sinne der Umschlagsunternehmen und führt damit zu Ineffizienzen.

Lösungsansatz

Der Schienengüterverkehr in Niedersachsen erfährt durch die vielen, bereits tätigen regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen wichtige Impulse. Durch die Verfügbarkeit ihrer Dienstleistungen können neue Verkehre leichter und flexibler entwickelt werden.

In Regionen, wo entsprechende Dienstleister nur eingeschränkt oder noch nicht verfügbar sind, sollen Unternehmen ermutigt werden, tätig zu werden. Ein Wettbewerb um entsprechende Dienstleis-

tungen ist zu fördern, wenn es aufgrund der wirtschaftlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen notwendig und möglich ist.

Mögliche Rolle des Landes Niedersachsen

Das Land Niedersachsen initiiert im Zusammenhang mit einigen der vorgenannten Maßnahmen eine Prüfung, in welchen niedersächsischen Regionen eine hinreichende Verfügbarkeit von Bahndienstleistungen nicht gegeben ist. Die Prüfung soll sowohl Regelverkehre als auch die Verfügbarkeit von Unterstützung in Engpass- oder Notfallsituationen umfassen. Entsprechende Lösungen sind ggf. zu entwickeln. In Frage kommen insbesondere die Maßnahmen „AnschlussbahnCoach“ (4.1), Bedarf an Bahndienstleistungen“ (4.2), „Kommunikationsnetzwerk“ (4.3) und Regionaler „Kümmerer“ (4.5).

4.10 Stärkung kleiner EVU

Problemstellung

Wie bereits weiter oben festgestellt wurde, spielen regionale Eisenbahnverkehrsunternehmen eine wichtige Rolle bei der Erschließung der Regionen. Ihnen wird in aller Regel eine gute Kenntnis der regionalen Kundenstrukturen unterstellt. Es gibt jedoch Anzeichen dafür, dass die Unternehmen dennoch die in ihrem Wirkungsbereich vorhandenen Potenziale für den Schienengüterverkehr nicht vollständig aktivieren. Die Gründe hierfür können vielseitig sein und u. a. auf fehlendem wirtschaftlichem Interesse der Unternehmen selbst oder ihrer Eigentümer beruhen. Möglicher Weise fehlen den Unternehmen auch fachliche und/oder organisatorische Voraussetzungen für einen stärkeren Einstieg in das Geschäft mit dem Schienengüterverkehr, insbesondere die Abwicklung von überregionalem Schienengüterverkehr.

Der letzte Punkt trifft sinngemäß auch auf Eisenbahnverkehrsunternehmen zu, welche sich neu im Markt etablieren wollen. Sogenannte Startup-Unternehmen müssen zunächst einen großen Aufwand betreiben und etliche formale Hürden nehmen, um als Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig sein zu können. So werden die Anfangsinvestitionen in diesen Bereich auf mindestens 50.000 bis 200.000 EUR (je nach Voraussetzung) geschätzt, um alle formalen Hürden nehmen zu können. In diesen Bereich gehört vor allem die Aufstellung eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS), welches nach EU-Recht vorgeschrieben ist, um die Genehmigung für die Abwicklung von überregionalen Eisenbahnverkehren zu erhalten (Sicherheitsbescheinigung für EVU, Sicherheitsgenehmigung für EIU).

Für EVU, welche im Schienengüterverkehr außerhalb von Regionalnetzen tätig sind, gelten darüber hinaus ca. 200 Gesetze, Richtlinien, Verordnungen, Regelwerke usw., deren Kenntnis und regelmäßige Aktualisierung hohe Anforderungen stellen. Diese Vorschriftenflut entspringt zu einem großen Teil der europäischen Gesetzgebung und ist der Liberalisierung des Bahnmarktes und der angestrebten Vereinheitlichung des europäischen Eisenbahnmarktes geschuldet. Sie bringt nach Einschätzung mehrerer Gesprächspartner jedoch selten einen Sicherheits- oder anderen praktischen Gewinn. Der formale Aufwand, den dieser Rahmen insbesondere für kleine Eisenbahnunternehmen mit sich bringt ist enorm und macht eine Vereinfachung des Regulierungsrahmens, ggf. unter Konsolidierung von Unterlagen, dringlich.

In diesem Zusammenhang ist darauf hin zu weisen, dass in einigen Jahren mit einem Mangel an qualifiziertem Nachwuchs im Bereich des Managements von Eisenbahnunternehmen zu rechnen ist. Die Zahl derjenigen Personen, welche die Qualifikation eines Eisenbahnbetriebsleiters besitzen und damit

in einem Unternehmen die eisenbahnbetriebliche und –technische Kompetenz bündeln, wird deutlich zurück gehen. Hierzu wird nicht zuletzt die europäische Gesetzgebung führen, welche mit der Forderung eines Sicherheitsmanagementsystems den Eisenbahnbetriebsleiter mittelfristig entbehrlich macht. Daher wird es einen erhöhten Bedarf an Qualifikation in diesem Bereich geben.

Unterstützung in diesem Bereich wird den Wettbewerb stärken (vgl. auch *Wettbewerb durch regionale Bahndienstleister*) und helfen, die komplexen europäischen und daraus resultierenden nationalen Regelwerke schneller zu implementieren.

Es wird vermutet, dass der sich aus der derzeitigen Gesetzeslage ergebende, notwendige Verwaltungsaufwand für die Erlangung von Betriebsgenehmigungen und die Abwicklung des Betriebs selbst in einigen Jahren reduziert. Neue und im Kontext nicht abgestimmte Prozesse werden sich eingeschwungen haben werden. Erfahrungen im Umgang mit noch neuen Prozessen werden diese leichter handhabbar machen. Teilweise werden sich aus den Übergangsphasen ergebende Anforderungen auch wieder entfallen.

Lösungsansatz

Um die formalen Anforderungen des Betriebs einer Eisenbahn besser handhaben zu können ist es vorteilhaft, wenn hierfür Handreichungen im Sinne von Leitfäden oder Musterlösungen zur Verfügung gestellt werden. Dies gilt insbesondere für ein standardisiertes und harmonisiertes Verfahren zur Erstellung von Sicherheitsmanagementsystemen und die Erfüllung damit verbundener formaler und operativer Anforderungen. Wohl wissend, dass Strukturen von Eisenbahnunternehmen deutlich voneinander abweichen können, wird angenommen, dass gerade kleine EVU vielfältige Parallelen aufweisen, so dass modifizierbare Standardlösungen (Baukastensystem) eine große Hilfe darstellen können. Flankierend ist die Vereinfachung des Gesetzesrahmens und der Regelwerke zu forcieren.

Mögliche Rolle des Landes Niedersachsen

Das Land Niedersachsen prüft, in welchem Rahmen Hilfestellung für die Erfüllung formal-rechtlicher, insbesondere europarechtlicher Anforderungen bei dem Aufbau von Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Umsetzung von Bahndienstleistungen nötig und möglich sind. Schwerpunkte sollten das Sicherheitsmanagementsystem und der Regulierungsrahmen sein. Es ist ebenfalls zu prüfen, welche Auswirkungen möglicher Weise das in der Abstimmung befindliche vierte Eisenbahnpakets sowie weitere Entwicklungen des Rechtsrahmens erwarten lassen.

Maßgebliche Ansprechpartner für ein solches Vorhabens wären der VDV sowie ggf. weitere Verbände, auch auf europäischer Ebene. Bezüglich der Entwicklung von Sicherheitsmanagementsystemen ist die Genehmigungsbehörde immer das Eisenbahnbundesamt. Dieses wäre daher in eine Entwicklung derartiger Lösungen zwingend einzubeziehen.

5 Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
DBSR	DB Schenker Rail
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GA	Gleisanschluss
GA-Programm	Gleisanschluss-Förderprogramm
IBS	Interessengemeinschaft der Bahnspediteure, Berlin
IHK/IHKen	Industrie- und Handelskammer/-n
LEA	Landeseisenbahnaufsicht, in Niedersachsen: Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Hannover
NE	Nicht bundeseigen (Besitzanteil des Bundes < 50 %)
SGV	Schienengüterverkehr
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
SPC	ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center, Bonn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln