

# *Ergebnispapier des Strategiedialoges multimodaler Güterverkehr*

---

beschlossen am 17.12.2024



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

# Inhalt

---

I.	Einleitung .....	2
II.	TABELLE 1: Maßnahmen zur Stärkung des multimodalen Güterverkehrs .....	7
	A. Bedarfsgerechter Neu-, Um- und Ausbau von KV-Terminals.....	8
	1. Terminal-Finanzierung .....	8
	2. Terminalkonzept .....	8
	3. Sonstige Maßnahmen für den bedarfsgerechten Neu-, Um- und Ausbau von Terminals.....	8
	B. Maßnahmen zur Digitalisierung des multimodalen Güterverkehrs .....	16
	C. Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen des KV und multimodalen Güterverkehrs.....	18
	D. Sonstige Maßnahmen.....	22
III.	TABELLE 2: Maßnahmen, die anderen Gremien zur Weiterbearbeitung überlassen bzw. übergeben werden.....	24
	ANLAGE 1: Beschluss zu Zielen und Vorgehen beim Strategiedialog multimodaler Güterverkehr (vom 19.09.2023) .....	32
	ANLAGE 2: Beitrag des Strategiedialogs zum Infrastrukturdiallog (Beschluss vom 15.03.2024).....	36
	ANLAGE 3: Anhang zum Ergebnispapier der Arbeitsgruppe 4 („Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr“) des Infrastrukturdialogs .....	46
	ANLAGE 4: Die Teilnehmenden am Strategiedialog multimodaler Güterverkehr .....	51
	Die beobachtenden Teilnehmenden am Strategiedialog multimodaler Güterverkehr .....	52

# I. Einleitung

## 1. Zielsetzung

Am 14.06.2023 initiierte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Strategiedialog multimodaler Güterverkehr. In der Arbeitsgruppe sind, neben Fachreferaten der Abteilungen „Eisenbahnen“, „Wasserstraßen, Schifffahrt“ und „Straßenverkehr“ des BMDV, die Branchenverbände von Schiene, Binnenschiff und Straße, Umweltverbände sowie die Kundenseite mit den großen Industrie- und Handelsverbänden vertreten. Der Strategiedialog fungierte zugleich als Arbeitsgruppe 4 „Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr“ im Rahmen des Infrastrukturdialoges des BMDV. Eine Auflistung der teilnehmenden Organisationen findet sich am Ende des Dokuments (Anlage 4).

Ziel des Strategiedialoges multimodaler Güterverkehr ist die Stärkung aller Güterverkehre, bei denen Güter mit zwei oder mehr unterschiedlichen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Binnenschiff) transportiert werden, des sog. multimodalen Güterverkehrs. Dazu gehören auch „gebrochene Verkehre“, bei denen die Ladung den Verkehrsträger wechselt (bspw. bei Rundholz- oder Kohletransporten). Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem Kombinierten Verkehr (KV), bei dem Güter in Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken oder Lkw-Sattelaufleger) über längere Distanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert und im möglichst kurzen Vor- und Nachlauf auf der Straße befördert werden, wobei die Ladeeinheit den Verkehrsträger wechselt, ohne dass die transportierten Güter selbst umgeschlagen werden.

Die Stärkung der Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr ordnet sich ein in das Ziel der Bundesregierung, den Ausstoß an Treibhausgasen in Deutschland bis 2030 um 65 % im Vergleich zu 1990 zu senken und in Deutschland bis 2045 Treibhausgasneutralität zu erreichen. Einen wesentlichen Beitrag hierzu muss der Verkehr leisten. Neben der Umstellung auf klimaneutrale Antriebsarten kommt der Verlagerung von Verkehren sowie dem Aufsetzen neuer Verkehre auf Schiene und Binnenschiff eine bedeutende Rolle zu.

## 2. Vorgehensweise

Der Strategiedialog führte die vorhandenen Überlegungen und Vorschläge zur Fortentwicklung des multimodalen Güterverkehrs zusammen und entwickelte diese für die praktische Umsetzung weiter, indem (1.) unter Zugrundelegung der zur Verfügung stehenden Quellen Potenziale für die Erhöhung des Anteils multimodaler Güterverkehre am gesamten Güterverkehr identifiziert wurden (im Einzelnen zu den Entwicklungspotenzialen siehe Anlage 2 S. 37 ff.) und (2.) darauf basierend bestehende und neue Vorschläge über die hierfür zu ergreifenden Maßnahmen von Wirtschaft und BMDV ausgearbeitet wurden (im Einzelnen zur Vorgehensweise siehe Anlage 1).

### 3. Bedeutung und Potenziale multimodaler Verkehre

Multimodale Güterverkehre bilden einen wichtigen Hebel für die Verlagerung von Gütertransporten auf Schiene und Wasserstraße. Die Kombination verschiedener Verkehrsträger ermöglicht es, Güter auf Schiene und Binnenschiff zu verlagern, deren Lade- oder Entladeort keinen direkten Schienen- oder Hafenananschluss besitzt und für deren An- und Abtransport im sogenannten Vor- und Nachlauf daher – auf einer möglichst kurzen Strecke – der Lkw eingesetzt wird. Durch die Vernetzung der Verkehrsträger können Schiene und Binnenschiff auch Kunden zugänglich gemacht werden, die über keinen eigenen Gleis- oder Hafenananschluss verfügen. Die Kombination der Stärken der einzelnen Verkehrsträger, insbesondere der Flexibilität des Lkw auf der letzten Meile und der Energieeffizienz und Bündelungsfähigkeit von Schiene und Binnenschiff, eröffnet die Möglichkeit des Aufbaus ökologisch und ökonomisch nachhaltiger Transport- und Logistikketten von Haustür zu Haustür bzw. von Firmentor zu Firmentor.

Multimodale Transporte leisten, in ihrem reibungslosen Zusammenwirken, einen signifikanten Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Einsparung und somit zum Klima- und Umweltschutz. Selbst wenn die Treibhausgasemissionen des Straßengüterverkehrs in Zukunft durch alternative Antriebsarten und Kraftstoffe deutlich reduziert werden, bleiben wichtige Systemvorteile multimodaler Transporte bestehen: Der im Vergleich zum Lkw in der Regel geringere Energieverbrauch von Güterbahn und Binnenschiff, bezogen auf die gesamte Strecke, insbesondere bei längeren Strecken,

sowie der Beitrag zur Vermeidung bzw. Verringerung von güterkraftverkehrsbedingten Staus und Engpässen auf den Straßen. Während zudem alle Teilnehmende in dem niedrigeren Bedarf an Fahrpersonal einen Systemvorteil sehen, der dem Fahrpersonalangel im Güterverkehr entgegenwirkt, bestand ein Dissens darin, ob der Bedarf an Fahrpersonal infolge der Bündelung von Verkehren als deutlich niedriger einzustufen ist.

Die Chancen einer stärkeren Vernetzung können beispielhaft am Kombinierten Verkehr und an Großraum- und Schwertransporten (GST) aufgezeigt werden.

#### 3.1 Beispiel Kombiniertes Verkehr

Mit rund 45 % Anteil an der Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs (2021) kommt dem schienenseitigen Kombinierten Verkehr zur Erreichung der politischen Versorgungs- und Klimaziele eine wichtige Bedeutung zu.<sup>1</sup> Laut einer Studie im Auftrag der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) vermag der KV-Transport die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber der reinen Beförderung auf der Straße (fossiler Energieträger Diesel, Euro 6) um 60 bis 90 % zu senken und den Energieverbrauch um 40 bis 70 % zu vermindern ([https://www.ct4eu.eu/sites/default/files/studies/d-fine\\_UIRR\\_Study-on-CO2-emissions-in-CT\\_0.pdf](https://www.ct4eu.eu/sites/default/files/studies/d-fine_UIRR_Study-on-CO2-emissions-in-CT_0.pdf)). Die Evaluierung der Förderung des KV durch den Bund hat ergeben, dass dank des KV pro Tag rund 17.000 Lkw-Fahrten weniger auf deutschen Bundesfernstraßen stattfinden (Stand 2019); im Jahr summiert sich das auf annähernd 4,5 Mio. Lkw-Fahrten. Infolge dieses Verlagerungseffektes wurden im deutschen Netz im Jahr 2019 Kohlen-

1 Intraplan Consult GmbH & Bundesamt für Logistik und Mobilität (2023): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Sommer 2023. Im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). [https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsprognose/Mittelfristprognose\\_Sommer\\_2023.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsprognose/Mittelfristprognose_Sommer_2023.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

dioxidemissionen in Höhe von rund 2,75 Mio. t vermieden.<sup>2</sup>

Der KV hat eine kontinuierlich positive Entwicklung zu verzeichnen und gehört künftig insbesondere aufgrund des starken Wachstums von in intermodalen Ladeinheiten (Container, Sattelaufleger, Wechselbrücken) transportierten Gütern (Güterstruktureffekt) zu den Segmenten mit dem stärksten Wachstumspotenzial im Güterverkehr. Diese Einschätzung wird durch die im Auftrag des BMDV erstellte Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose gestützt, die für den KV bis 2051 eine überproportionale Zunahme des Verkehrsaufkommens um 73 % prognostiziert. Innovative Waggon- und Schiffstypen sowie neue Verladetechniken tragen dem Güterstruktureffekt Rechnung und bieten die Chance, für Schiene und Binnenschiff Absatzmärkte bei Gutarten zu erschließen, die traditionell (bspw. aufgrund der Kleinteiligkeit der Sendungsgrößen) auf der Straße transportiert werden.

### 3.2 Beispiel multimodale Großraum- und Schwertransporte

Wichtige Wirtschaftsbranchen, etwa der Bau- und Energiesektor, sind auf Großraum- und Schwertransporte angewiesen. Zur Umsetzung der Energiewende spielen GST eine entscheidende Rolle, etwa beim Transport von Komponenten von Windenergieanlagen und anderer für die Energiewende dringend benötigter Güter, wie z. B. Kabelrollen und Großtransformatoren für den Netzausbau. Derzeit erfolgt der Transport überwiegend auf der Straße, in deutlich geringerem Umfang auf der Schiene (vornehmlich Transformatortransporte) und den Binnenwasserstraßen. Gerade die Wasserstraßen bieten ein großes Potenzial, um GST im Hauptlauf klimascho-

nend zu transportieren. Der Transport im Nachlauf zum eigentlichen Anlieferungsort, z. B. dem Standort eines geplanten Windparks, findet dann per Lkw statt. Dementsprechend kommt den Häfen als Umschlaganlagen und Logistikstellen zwischen Schiff und Straße eine hohe Bedeutung zu. Neben der CO<sub>2</sub>-Einsparung und der größeren Energieeffizienz trägt die Verlagerung von GST auf das Binnenschiff dazu bei, die durch GST besonders belastete Straßeninfrastruktur, insbesondere die Brücken, zu schonen und Reparaturbedarfe zu reduzieren.

## 4. Ergebnis: Maßnahmen zur Stärkung des multimodalen Güterverkehrs

In insgesamt zehn Sitzungen haben sich die Teilnehmenden des Strategiedialoges mit dem BMDV auf 23 mit Zeitplan und verantwortlichen Akteuren unterlegte Maßnahmen zur Verbesserung des multimodalen Güterverkehrs verständigt (Tabelle 1). Der Umsetzungsstand der Maßnahmen soll einmal jährlich überprüft werden. Der Strategiedialog bleibt darüber hinaus als Dialog- und Verständigungsforum zu Fragen des multimodalen Güterverkehrs (z.B. Revision der EU-KV-Richtlinie, Erarbeitung eines Terminalkonzepts) erhalten.

### 4.1 Bedarfsgerechter Neu- und Ausbau von KV-Terminals

Die Teilnehmenden unterstreichen die zentrale Bedeutung von Umschlagterminals für die Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr und messen dem Ausbau und der Modernisierung dieser Anlagen größte Bedeutung bei. Diese Bedeutung muss sich auch im Bundeshaushalt

<sup>2</sup> Dieser Wert wurde dem Evaluierungsgutachten auf Grundlage der durchschnittlichen Kohlendioxidemissionen der Verkehrsträger ermittelt (Schiene: 21,3 g/tkm, Binnenschiff: 33,1 g/tkm, Lkw (>12t): 95,0 g/tkm). Bei einer Verlagerung von Lkw-Transporten auf den KV wurden je tkm auf der Schiene 73,7 g CO<sub>2</sub> und auf der Binnenwasserstraße 61,9 g CO<sub>2</sub> vermieden.

in der Dotierung der bestehenden Finanzierungsinstrumente für Terminals (Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr auf Grundlage der KV-Förderrichtlinie des BMDV; Bundesschienenwegeausbaugesetz für KV-Anlagen der DB AG) niederschlagen. Vom BMDV wird die Erarbeitung eines deutschlandweiten Terminalkonzepts zugesagt, aus dem hervorgeht, in welchen Regionen weitere KV-Terminals zielführend sind. Es werden eine Reihe von Einzelmaßnahmen für einen bedarfsgerechten Ausbau der KV-Terminals formuliert. Dazu gehören die weitere Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung der Terminals, die Bereitstellung ausreichender Abstellflächen sowie die Schaffung von Lkw-Stellplätzen in und im Umfeld der Umschlaganlagen. Soweit diese Maßnahmen nicht bereits nach der geltenden KV-Förderrichtlinie förderfähig sind, wird das BMDV im Rahmen der 2025 und 2026 anstehenden Evaluierung prüfen, ob ergänzende Fördertatbestände in eine ab 2027 neu aufzulegende Förderrichtlinie aufgenommen werden können.

#### 4.2 Maßnahmen zur Digitalisierung des multimodalen Güterverkehrs

Es besteht Einvernehmen darüber, dass die Digitalisierung des multimodalen Güterverkehrs zentral ist, um die beteiligten Marktakteure untereinander zu vernetzen, Transparenz über bestehende multimodale Angebote zu schaffen, Prozesse effektiver zu gestalten und somit die Wettbewerbsfähigkeit des multimodalen Güterverkehrs zu verbessern. Dabei muss die Offenlegung von Daten zu Verkehren, Preisen und Auslastungen gegenüber Wettbewerbern und Dritten strikt den Marktteilnehmern überlassen werden. Es gilt der Grundsatz des freien Wettbewerbs und der Marktwirtschaft. Ein staatlicher Zwang zur Offenlegung von Daten oder zur Beteiligung an Plattformen wird aus diesem Grunde abge-

lehnt. Es ist aber sinnvoll und notwendig, dass im Markt von den Marktteilnehmern Anreize und Rahmenbedingungen für die Nutzung von digitalen Instrumenten/Plattformen geschaffen werden. Dazu gehört es auch, Schnittstellen zwischen Betreibern und Operateuren zu schaffen, die z.B. über Verspätungen informieren. Darüber hinaus sollte ein besonderes Augenmerk darauf liegen, die zahlreichen kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), die derzeit noch keine Berührungspunkte mit dem KV haben, über digitale Plattformen für den KV zu gewinnen.

#### 4.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen des KV und multimodalen Güterverkehrs

Für den KV wie für auch andere multimodale Güterverkehre können die mit ihnen verbundenen Umlagevorgänge zu einer gegenüber unimodalen Transporten nachteiligen Wettbewerbssituation führen. Umso wichtiger ist es, Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, die es ermöglichen, dass KV und andere multimodale Verkehre im Wettbewerb mit unimodalen Transporten bestehen können. Die Teilnehmenden sprechen sich daher für die Fortführung bestehender und für die Prüfung weiterer Beihilfen zum Ausgleich bestehender Wettbewerbsnachteile des KV und anderer multimodaler Güterverkehre aus. Die Teilnehmenden unterstreichen darüber hinaus besonders, dass bestehende Regulierungen, die Wettbewerbsnachteile des KV ausgleichen, unvermindert bestehen bleiben müssen: Das erhöhte zulässige Gesamtgewicht von 44 t im Vor- und Nachlauf des KV sowie die Ausnahme vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot. Auch die im Koalitionsvertrag 2021 geforderte Freistellung des Zu- und Nachlaufs im KV bis max. 50 Kilometer von der Lkw-Maut, für die bislang noch nicht die EU-rechtlichen Voraussetzungen vorliegen, soll weiterverfolgt werden, ohne dabei Wettbewerbsnachteile für deutsche

Transport- und Logistikunternehmen zu verursachen. Überdies herrscht Einvernehmen, dass eine Gleichstellung aller multimodalen Transporte mit dem KV sowohl hinsichtlich der Regulierung als auch hinsichtlich der Förderung geprüft werden soll.

Die Teilnehmenden des Strategiedialogs sprechen sich darüber hinaus für eine Prüfung einer Betriebskostenförderung für KV und andere multimodale Verkehre aus. Mit einer Betriebskostenförderung wird ein direkter Anreiz für die Kunden der Verkehrsunternehmen gesetzt, Güter auf die Schiene oder das Binnenschiff zu verlagern. Ziel kann dabei keine Dauersubventionierung sein, sondern vielmehr eine Anschubfinanzierung oder Verlagerungsprämie. Dies würde Verladern und Spediteuren dabei helfen, die wirtschaftlichen Risiken beim Aufbau eines Neuverkehrs zu senken. Eine betriebliche Förderung darf jedoch nicht zulasten der Förderung des Neu- und Ausbaus sowie des Ersatzes von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs oder anderer Investitionen oder Beihilfen im Bereich der Schiene und der Binnenschifffahrt gehen und bedarf daher zusätzlicher Haushaltsmittel.

#### 4.4 Sonstige Maßnahmen zur Stärkung des multimodalen Güterverkehrs

Es wurden zusätzliche Maßnahmen festgelegt mit dem Ziel der Stärkung des multimodalen Güterverkehrs. U.a. ist es wünschenswert, die vorhandene Standardisierung für Wechselbehälter und Umschlagsysteme im Kombinierten Verkehr international synchron weiterzuentwickeln, um für die Logistikwirtschaft die erforderliche Planungssicherheit für Investitionen zu schaffen; es sollten sinnvolle Änderungen im Bau- und Planungsrecht vorgenommen werden, mit dem Ziel, kürzere Planungs- und Genehmigungsprozesse von multimodalen Umschlaganlagen zu erreichen; zudem bedarf es insgesamt einer besseren

Kooperation und eines wechselseitigen Verständnisses der Akteure der verschiedenen beteiligten Verkehrsträger.

Um Doppelbefassungen zu vermeiden, wurden weitere 16 für die Multimodalität im Güterverkehr wichtige Maßnahmen identifiziert, die in anderen Gremien und Arbeitsprozessen des BMDV weitergeführt werden (**Tabelle 2**).

#### 4.5 Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für Straße, Schiene und Wasserstraße

Außerdem wurde in den Infrastrukturdialog des BMDV ein eigenes Ergebnispapier zur weiteren Bearbeitung eingespeist, in dem die infrastrukturellen Voraussetzungen für das Ausschöpfen der Potenziale multimodaler Güterverkehre und die daraus erwachsenden erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen aufgezeigt werden (Anlage 2). In diesem Zusammenhang wurden Prüfaufträge für den weiteren Arbeitsprozess des Strategiedialogs multimodaler Güterverkehr formuliert (im Einzelnen dazu siehe Anlage 3), die mit der Formulierung von Maßnahmen in Tabelle 1 und 2 abgearbeitet wurden.

Im Rahmen der Arbeitsgruppe 4 des Infrastrukturdialoges wurde insbesondere verdeutlicht, dass unabdingbare Voraussetzung für die Stärkung multimodaler Güterverkehre eine Verkehrsinfrastruktur ist, die bei allen Verkehrsträgern mehr Kapazität, höhere Effizienz und ein hohes Maß an Zuverlässigkeit ermöglicht. Die Beschleunigung von Planung und Genehmigung bei Infrastrukturmaßnahmen sowie der weitere Ausbau von Straße, Schiene und Wasserstraße sind demnach von entscheidender Bedeutung für die Stärkung multimodaler Güterverkehre (im Einzelnen dazu siehe Anlage 2, S. 42 ff.).

## *II. TABELLE 1: Maßnahmen zur Stärkung des multimodalen Güterverkehrs*

---



Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
<b>A. Bedarfsgerechter Neu-, Um- und Ausbau von KV-Terminals</b>						
<b>1. Terminal-Finanzierung</b>						
1.	<b>Bedarfsgerechte Dotierung der Finanzierungsinstrumente für Terminals</b>	Die Bewältigung des prognostizierten Mengenwachstums im KV erfordert eine flächendeckende Terminalinfrastruktur. Der dazu notwendige weitere Aus-, Um- und Neubau von Umschlagskapazitäten muss sich in der <b>Dotierung der bestehenden Finanzierungsinstrumente</b> für Terminals (BSWAG, KV-Förderrichtlinie) im Bundeshaushalt niederschlagen.	Aktuell vorgesehene Mittel nicht ausreichend, deshalb Überprüfung der Finanzierungsinstrumente auf Aktualität, Preissteigerung der letzten Jahre nicht berücksichtigt, zudem zusätzlicher Fördertatbestand „Ersatzinvestitionen“ in KV FRL → Laut Umfrage SGKV Bedarf von ca. 160 Mio./a (Haushalt 2024 = 77 Mio.)  Standardisierung / Optimierung der Bewilligungsprozesse, einschließlich besserer Personalausstattung bei den Bewilligungsbehörden	BMDV / Verbände	<b>BMDV:</b> • Haushaltsanmeldung: Vorsorge für hinreichende Mittel und Verpflichtungsermächtigungen (VE) • Transparenz gegenüber Sektor über Mittelbedarfe • Prüfung der Standardisierung / Optimierung der Bewilligungsprozesse, einschließlich Personalausstattung bei den Bewilligungsbehörden  <b>Verbände:</b> • Abgestimmt herantreten an Haushaltspolitiker des Bundestages und BMF; verstärkte Interessenvertretung (informieren / aufklären / Lobbyarbeit)	Ab sofort (jährlich jeweils im Frühjahr) Zeitnah  Ab sofort (jährlich jeweils im Sommer / Herbst)
<b>2. Terminalkonzept</b>						
2.	<b>Terminalkonzept und Diskussion neuer Leistungskennzahl für KV</b>	In einem deutschlandweiten <b>Terminalkonzept</b> sollte erfasst werden, in welchen Regionen weitere KV-Terminals zielführend sind. Dabei sollten auch betriebliche Innovationen, wie z. B. die Umsetzung von Shuttle-Verkehren von kleineren KV-Standorten zu großen Hub-Terminals, betrachtet werden. Ein solches Konzept entfaltet zwar keine bindende Wirkung, gibt aber potenziellen privaten Investoren wichtige Hinweise, an welchen Orten Terminals noch fehlen und sich ggf. Investitionen lohnen.	Verbesserung der Datenverfügbarkeit zu Güterströmen, Umschlag, Kapazitäten Umschlag, Kapazitäten Trassen: • Keine Übersicht der bundesweiten Kapazitäten von Terminals, deren Auslastungsgrad und somit über den Investitionsbedarf  Voraussetzung für <b>neue Leistungskennzahlen im KV</b> ist eine Transparenz bezüglich der Inhalte der beförderten Ladeeinheiten sowie deren Wertigkeiten. Diese Informationen werden über die amtliche Statistik bisher nicht im benötigten Maße erhoben und wären daher mit zusätzlichen Auskunftspflichten auf Seiten der Transportbranche bzw. der verladenden Wirtschaft verbunden. Gleiches gilt mit Blick auf Informationen zu den im KV vorhandenen (Umschlags-)Kapazitäten. Einer Ausweitung von Auskunftspflichten stehen die Verbände aus dem Transport- und Logistikgewerbe erfahrungsgemäß jedoch kritisch gegenüber.	BMDV / Verbände	<b>BMDV:</b> • Marktanalyse / Terminalkonzept in Vorplanung (Verpflichtung nach TEN-V-Verordnung 2024: Artikel 36 Absatz 3 verpflichtet zur Erstellung einer Markt- und Zukunftsanalyse für multimodale Güterterminals bis 19.07.2027), einschließlich Analyse des Auslastungsgrades • Prüfung, ob Daten und/oder Ergebnisse dieser Analyse in die Prognose und die Bundesverkehrswegeplanung einfließen können.  <b>Verbände:</b> • Überzeugungsarbeit bei Terminalbetreibern, dass diese die notwendigen Daten zu Kapazitäten und Auslastung der Terminals zur Verfügung stellen. • Vorarbeiten nutzen (bspw. Intermodal Map, Statistikprojekt SGKV) • Gespräche mit Bundesländern zu länderspezifischen Aktivitäten  <b>BMDV und Verbände:</b> • Verbände erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des Terminalkonzepts • Diskussion neuer Kennzahlen im Rahmen des Strategiedialogs, da hierüber Uneinigkeit im Sektor besteht • Angebot NEE Impulsvortrag; SGKV-Statistikprojekt wird berücksichtigt.	2025-2027  Ab sofort / fortlaufend Ab sofort / fortlaufend Ab sofort / fortlaufend  2025
<b>3. Sonstige Maßnahmen für den bedarfsgerechten Neu-, Um- und Ausbau von Terminals</b>						

<sup>3</sup> Präzisierung der technischen, finanziellen, infrastrukturellen und rechtlichen Voraussetzungen.

<sup>4</sup> Umsetzungsschritte, die im Rahmen der Möglichkeiten/Zuständigkeit/Kompetenz der Beteiligten liegen.

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
3.	<b>Umwandlung bestehender Rangieranlagen</b>	<p>Die Neu-, Um- und Ausbaustrategie sollte ergänzt werden durch die zielgerichtete <b>Umwandlung bestehender Rangieranlagen</b>.</p> <p>Die Maßnahme umfasst einerseits die erforderliche Modernisierung von Rangieranlagen an den technischen Fortschritt (im Sinne des multimodalen Güterverkehrs), insbesondere im Bereich der Digitalisierung; andererseits in der Fläche die Umwidmung und den Umbau von Rangieranlagen i.S. einer bedarfsangepassten Verkleinerung zugunsten KV-kompatibler Terminals.</p>		Bund / Netzeigner / Terminalbetreiber / Länder	<p><b>BMDV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubau / Ausbau bestehender Anlagen zu KV-Umschlaganlagen ist über die KV-Förderrichtlinie förderfähig</li> <li>• Evaluierung der KV-Förderrichtlinie einschließlich Verbesserungen bei Maßnahmen.</li> </ul> <p><b>Netzeigner + Terminalbetreiber:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikation geeigneter Anlagen anhand Bedarfsanalyse (Operateure/EVU)</li> <li>• Planung und Prüfung technische und bauliche Umsetzung</li> <li>• Finanzierung und Genehmigungen</li> <li>• Neu-, Um- oder Ausbau (ggf. Rückbau Gleisanlagen, Terminalgleise, Umschlaganlage, Park- und Abstellflächen, Straßenzugang, Büroinfrastruktur)</li> </ul>	<p>Erledigt</p> <p>2025-2026</p> <p>Ab sofort / fortlaufend</p>
4.	<b>Ausweitung der Förderung auf Terminals mit (teils) nicht KV-bezogenen Umschlagvorgängen</b>	<p>Die Neu-, Um- und Ausbaustrategie sollte ergänzt werden durch die <b>Förderung von Terminals, in denen (teilweise) nicht KV-bezogene Umschlagvorgänge erfolgen</b>.</p>		Bund / Verbände	<p><b>BMDV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung zusätzlichen Förderbedarfs im Rahmen der <b>Evaluierung der KV-Förderrichtlinie</b></li> <li>• Ggf. Prüfung rechtlicher und haushalterischer Umsetzbarkeit</li> <li>• Diskussion mit Sektor</li> <li>• Ggf. Aufnahme neue Förderrichtlinie</li> <li>• In Teilen bereits möglich (z.B. Großraum- und Schwerttransporte)</li> </ul> <p>BMDV stellt klar, dass die Bewilligungsbehörden die in Nummer 2.4 der KV-Förderrichtlinie 2022 in Bezug auf nicht KV-bezogene Umschlagvorgänge festgelegten Wertungen auch bei Fördermaßnahmen anwenden, die auf Grundlage früherer Fassungen der Förderrichtlinie bewilligt worden sind. Die aktuelle KV-Förderrichtlinie enthält in Nummer 2.4 eine Klarstellung, dass es der Förderung nicht entgegensteht, wenn über die betroffene KV-Umschlaganlage im Einzelfall Güter umgeschlagen werden, deren Transport kein Kombierter Verkehr ist, wenn und soweit der KV-Umschlag nicht beeinträchtigt wird. In einem internen Erlass des BMDV an die Bewilligungsbehörden (EBA und GDWS) vom 13.02.2023 hat das BMDV klargestellt, dass diese Wertung unabhängig davon gilt, auf Grundlage welcher Fassung der Förderrichtlinie die Bewilligung der Fördermittel erfolgt ist.</p> <p><b>Verbände:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterleitung dieser klarstellenden Information an die KV-Umschlaganlagenbetreiber und -nutzer</li> </ul>	<p>2025-2026</p> <p>2025-2026</p> <p>2026</p> <p>2027</p> <p>Erledigt</p> <p>Erledigt</p> <p>Ab sofort</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
5.	<b>Innovative Terminals</b>	<p>Erweiterung / Ausbau von bestehenden Anlagen mit innovativem Equipment und Betriebsabläufen; (Um-) Bau innovativer Terminals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (teil-) automatischer Umschlag von Containern;</li> <li>• Digitale Terminalbetriebsführung (Planung und Durchführung) inkl. Schnittstellen zu Kunden und Dienstleistern (Straße/Schiene);</li> <li>• Automatische Güterwagen- und Ladeeinheitenprüfung;</li> <li>• Automatische Bremsprobe;</li> <li>• Automatische Fahrzeugzustandsüberwachung;</li> <li>• Automatisches Rangieren;</li> <li>• Verbesserte Abstimmung an der Schnittstelle bei Be- und Entladung;</li> <li>• Errichtung Hochregallager.</li> </ul>	<p>Vorhandene innovative Technologien werden von Terminalbetreibern oft nur unzureichend genutzt. Ursachen können sein</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu hohe Kosten, mangelnde Wirtschaftlichkeit</li> <li>• Rechtliche Hindernisse</li> <li>• Fehlende Investitionssicherheit</li> </ul> <p>Es ist wichtig, Einblick in die Hindernisse zu bekommen, um diese beseitigen zu können</p>	Terminalbetreiber / Verbände / Hersteller / Bund / Branche	<p><b>BMDV:</b> Mit der am 03.12.2022 in Kraft getretenen neuen Förderrichtlinie des BMDV für Investitionen in KV-Umschlaganlagen privater Unternehmen sind die Möglichkeiten der Förderung der Digitalisierung und Automatisierung des Terminalbetriebs einschließlich Hardware- und Software-Lösungen erweitert worden. Mit dem Güterbahnhof der Zukunft („ZBA 4.0“) wurde in München Nord ein Testfeld für Digitalisierung und Automatisierung der Zugbildung etabliert. Die Umsetzung des Testfelds wird durch das BMDV im Rahmen des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ gefördert. Im Rahmen der Förderrichtlinie „Alternative Antriebe im Schienenverkehr“ werden hybride Antriebstechnologien (z. B. Dual-Mode- und Batterie-Hybrid-Technologie) gefördert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung möglicher Förderlücken für Innovationen in Terminals im Rahmen der <b>Evaluierung der KV-Förderrichtlinie</b></li> <li>• Hierbei auch Prüfung der ggf. mangelnden Wirtschaftlichkeit der Modernisierungsinvestitionen in Rücksprache mit dem Sektor</li> <li>• Ggf. Prüfung rechtlicher und haushalterischer Umsetzbarkeit</li> <li>• Diskussion mit Sektor</li> <li>• Ggf. Aufnahme neue Förderrichtlinie</li> </ul> <p><b>Terminalbetreiber:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung Prozesse, Kosten-Nutzen-Rechnung</li> </ul> <p><b>Verbände:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifizierung ggf. bestehender Lücken/Bedarfe in der Förderung von Innovationen an Terminals</li> <li>• Übermittlung an BMDV bzw. Gutachter im Rahmen der Evaluierung der Förderrichtlinie</li> </ul>	<p>Erledigt</p> <p>2025-2026</p> <p>2025-2026</p> <p>2026 2027</p> <p>Ab sofort / fortlaufend</p> <p>Ab sofort / fortlaufend</p> <p>2025</p>
6.	<b>Elektrifizierung der KV-Terminals</b>	<p>Die Maßnahme umfasst vier Bereiche:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Elektrifizierung im Bereich der Schiene;</li> <li>b) Interoperabilität mit der Elektrifizierung bei der Straße;</li> <li>c) Anschlüsse temperaturgeführter Güter;</li> <li>d) CO<sub>2</sub>-neutraler Betrieb.</li> </ol>	<p><b>a) Schiene</b></p> <p>Bei Neuplanung kann Elektrifizierung mitberücksichtigt werden, bei Umbau von Bestandsanlagen ist eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit / Verhältnismäßigkeit (Kosten-Nutzen-Rechnung) der Elektrifizierung notwendig (zu berücksichtigende Faktoren bspw. Gleislänge, einseitige Anbindung). Limitierung in Umbaumöglichkeiten in Bestandsanlagen, Notwendigkeit den Betrieb zeitweise stillzulegen).</p>	Bund / EBA / Terminalbetreiber und -errichter / Netzbetreiber / EVU / Verbände	<p><b>a) Schiene</b></p> <p><b>BMDV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spitzenüberspannung im Gleismodul ist, soweit Direktausfahrten geplant und sinnvoll sind, über die KV-Förderrichtlinie förderfähig.</li> </ul> <p><b>Terminalerrichter:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung, wo eine Elektrifizierung wirtschaftlich ist.</li> </ul> <p><b>Verbände:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meldung von Nutzungsbedarfen an Terminalbetreiber/-errichter, um die Wirtschaftlichkeit von Investitionen abschätzen zu können.</li> </ul>	<p>Erledigt</p> <p>Fortlaufend</p> <p>Fortlaufend</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
		<p><b>a) Schiene</b></p> <p>Durch eine Elektrifizierung und eine Spitzenüber- spannung der Gleisanlagen in den Terminals können die Bahnbetriebskosten beim Umschlag reduziert und multimodale Verkehre effizienter abgewickelt werden. Deshalb sollten Betreiber für jeden Stand- ort prüfen, welche Elektrifizierungsmöglichkeiten bestehen. Dabei müssen auch die infrastrukturellen Rahmenbedingungen an der Hauptstrecke und den Zuführungsgleisen berücksichtigt werden.</p> <p><b>b) Interoperabilität mit alternativ angetriebenen Lkw</b></p> <p>Nutzbarmachung der KV-Terminals für Lkw mit al- ternativen Antrieben (inklusive der benötigten Lade- infrastruktur für Lkw).</p> <p><b>c) Anschlüsse für temperaturgeführte Güter</b></p> <p>Um mehr temperaturgeführte Güter im KV trans- portieren zu können, müssen entsprechende An- schlussmöglichkeiten sowohl in den Terminals als auch auf den Zügen geschaffen werden.</p> <p><b>d) CO<sub>2</sub>-neutraler Betrieb</b></p> <p>Nutzung alternativer Energiequellen wie bspw. So- laranlagen und alternativer Antriebe beim Um- schlags- und Umfuhr-equipment.</p>	<p><b>b) Interoperabilität mit alternativ angetriebenen Lkw</b></p> <p>Damit bei steigendem Anteil von Lkw mit alter- nativen Antrieben Terminals weiter von diesen an- gefahren werden können, ist die Ausstattung mit entsprechender Ladeinfrastruktur in den Terminals notwendig. Andernfalls würde die Interoperabilität mit alternativ angetriebenem Straßengütertransport gefährdet.</p> <p><b>c) Temperaturgeführte Güter</b></p> <p>An den Terminals wie auch auf den KV-Zügen fehlt es oft an Möglichkeiten für das Kühlen oder Heizen und die Temperaturüberwachung.</p> <p><b>d) CO<sub>2</sub>-neutraler Betrieb</b></p> <p>Regulatorische Voraussetzungen sind gegeben (EEG)</p>		<p><b>b) Interoperabilität mit alternativ angetriebenen Lkw</b></p> <p><b>BMDV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung zusätzlichen Förderbedarfs und Fördermöglich- keiten im Rahmen der <b>Evaluierung der KV-Förderrichtli- nie</b></li> <li>• Ggf. Prüfung rechtlicher und haushalterischer Umsetzbar- keit</li> <li>• Diskussion mit Sektor</li> <li>• Ggf. Aufnahme in neue Förderrichtlinie oder Förderung über andere Richtlinien</li> </ul> <p><b>Terminalbetreiber:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von Aufladestellen für Lkw mit alternativen An- trieben.</li> </ul> <p><b>Verbände:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisierung der Terminalbetreiber für die Notwendig- keit der Vorhaltung von Aufladestellen für Lkw mit alterna- tiven Antrieben.</li> </ul> <p><b>c) Temperaturgeführte Güter</b></p> <p><b>BMDV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektranten sind über die KV-Förderrichtlinie förderfähig.</li> </ul> <p><b>Terminalbetreiber:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von Möglichkeiten für das Kühlen oder Heizen temperaturgeführter Güter und für die Temperaturüber- wachung.</li> </ul> <p><b>Eisenbahnunternehmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von Möglichkeiten für das Kühlen oder Heizen temperaturgeführter Güter und für die Temperaturüberwa- chung in KV-Waggons.</li> </ul> <p><b>Verbände:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisierung von Terminalbetreibern und Eisenbahn- unternehmen für Chancen temperaturgeführter Transporte als Wachstumsmarkt im KV und für die Notwendigkeit der Einrichtung entsprechender Kühl- und Heizanlagen.</li> </ul> <p><b>d) CO<sub>2</sub>-neutraler Betrieb</b></p> <p><b>Terminalbetreiber:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung erneuerbarer Energien (Anmerkung BMDV: Hier wird kein Bedarf für zusätzliches staatliches Handeln gesehen)</li> </ul>	<p>2025-2026</p> <p>2025-2026</p> <p>2026 2027</p> <p>Ab sofort / fortlaufend</p> <p>Ab sofort / fortlaufend</p> <p>Erledigt</p> <p>Ab sofort / fortlaufend</p> <p>Ab sofort / fortlaufend</p> <p>Ab sofort / fortlaufend</p> <p>Ab sofort</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
7.	<b>Lkw-Stellplätze / Aufenthaltsqualität in / um Terminals</b>	<b>Ausbau von Lkw-Stellplätzen / Verbesserung der Aufenthaltsqualität</b> für das Fahrpersonal in Terminals bzw. in deren unmittelbarem Umfeld.		BMDV / Länder / Kommunen / Terminalbetreiber / Privatwirtschaft / Verbände	<b>BMDV:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung, ob bei <b>Evaluierung der KV-Richtlinie</b> auch Stellplätze für Lkw inkl. sanitärer Anlagen und Sozialräumen zum Aufenthalt (auch für Übernachtungen; einschließlich Ladepunkte für alternative Antriebe; auch im direkten Umfeld von KV-Anlagen) in und um KV-Terminals aufgenommen werden können.</li> <li>• Ggf. Prüfung rechtlicher und haushalterischer Umsetzbarkeit</li> <li>• Diskussion mit Sektor</li> <li>• Ggf. Aufnahme neue Förderrichtlinie</li> </ul> <b>Länder und Kommunen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der Bereitstellung von Flächen und Errichtung von Stellplätzen im Umfeld von KV-Anlagen.</li> </ul> <b>Terminalbetreiber:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung und Unterhaltung von Lkw-Parkplätzen, auch für Übernachtungen von Fahrern auf dem Gelände oder in unmittelbarer Nähe von Terminals</li> </ul> <b>Verbände:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akzeptanz schaffen bei Kommunen und Anwohnern durch Kommunikation und Interessenvertretung.</li> </ul>	2025-2026  2025-2026  2026 2027  Ab sofort / fortlaufend  Ab sofort / fortlaufend  Ab sofort / fortlaufend
8.	<b>Flächensicherung für Terminals und Häfen</b>	<b>Flächen</b> für den Neubau und die Erweiterung von Terminals und für die Ausweitung von Häfen müssen rechtzeitig <b>gesichert</b> werden.		Terminal und Hafenbetreiber / Länder und Kommunen / Verbände	<b>Terminal- und Hafenbetreiber:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal- und Hafenbetreiber sind gefordert, frühzeitig mit den Planungsämtern der Kommunen zu den jeweiligen Flächenplanungen in Kommunikation zu treten und darauf hinzuwirken, dass entsprechende Flächen von anderer Nutzung freigehalten werden.</li> </ul> <b>Länder und Kommunen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hafensareale und das Umfeld von Umschlagterminals sollten nach Möglichkeit von Ländern und Kommunen im Rahmen der Bebauungs- und Flächennutzungsplanung von konkurrierenden Nutzungen (z. B. Wohnbebauung) freigehalten werden. In diesem Zusammenhang sollte auf das übergeordnete öffentliche Interesse hingewiesen werden.</li> </ul>	Daueraufgabe  Daueraufgabe

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
					<ul style="list-style-type: none"> <li>In Kommunen, in deren Einzugsbereich im bundesweiten Terminalkonzept der Neubau von Terminals vorgeschlagen wird, sollten frühzeitig mögliche Terminalstandorte identifiziert und freigehalten werden. Die genauere Ausgestaltung im Hinblick auf Häfen wird im Rahmen der Nationalen Hafenstrategie unter der Maßnahme: „Vorausschauende Flächenbevorratung für Umschlag, Logistik sowie hafenauffine Industrie“ besprochen.</li> </ul> <p><b>Verbände:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bewusstsein für Notwendigkeit schaffen (bspw. Städtetag), insbesondere bei denjenigen Kommunen, bei denen im Terminalkonzept (s. Maßnahme 2; Artikel 36 Absatz 3 TEN-V-Verordnung) Bedarf für neue Terminals oder den Ausbau bestehender Terminals identifiziert wurde.</li> </ul>	Daueraufgabe
9.	<b>Förderung multimodaler Umschlagpunkte</b>	<b>Prüfung der Ausweitung der KV-Förderung auf multimodale Umschlagpunkte.</b> Multimodale Verkehre beschränken sich nicht allein auf den KV, sondern umfassen z. B. auch teilbare Ladungen wie Stückgut und Schüttgüter. Deshalb sollte geprüft werden, ob künftig auch multimodale Verknüpfungspunkte (inkl. Automatisierungstechniken und logistischer Infrastruktur) als wirtschaftszentrumsnahe Zugangspunkte zum Wagenladungsverkehr des Systems Schiene gefördert werden. Zu prüfen ist, ob diese Förderung in der Anschlussförderrichtlinie oder der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr verankert werden soll.		Bund / Verbände	<p><b>BMDV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung multifunktionaler Anlagen für den Umschlag Schiene/Straße durch die aktuelle Anschlussförderrichtlinie</li> <li>Fachliche Prüfung darüberhinausgehender Fördertatbestände im Zuge der Evaluierung der Förderrichtlinie</li> <li>Prüfung rechtlicher und haushalterischer Umsetzbarkeit</li> <li>Diskussion mit Sektor</li> <li>Ggf. Haushaltsanmeldung und Erweiterung des Haushaltstitels auf multimodale Umschlagpunkte</li> <li>Ggf. Aufnahme neue Förderrichtlinie</li> </ul> <p><b>Verbände:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Diskutieren möglicher Konzepte und deren Reichweite</li> <li>Setzen sich für entsprechende Aufstockung der Haushaltsmittel ein</li> </ul>	<p>Läuft (seit 2021) 2024-2025</p> <p>2025-2026</p> <p>2025-2026</p> <p>2025-2026</p> <p>2025-2026</p> <p>Ab sofort Nach abgeschlossener Prüfung HH 2026</p>
10.	<b>740 m Gleisnutzlängen in Terminals</b>	Für die Effizienzsteigerung des multimodalen Güterverkehrs ist es essentiell, dass 740 m lange Güterzüge in multimodalen Terminals umgeladen werden können. Deshalb ist die <b>Auslegung aller neuen Terminals für eine Gleisnutzungslänge von 740 m</b> erforderlich, soweit dies in den Standorten möglich ist.		Terminalbetreiber / BMDV	<p><b>Terminalbetreiber:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Terminalbetreiber sollten an den bestehenden Terminalstandorten prüfen, ob und unter welchen Bedingungen die Umschlaggleise verlängert werden können.</li> </ul> <p><b>BMDV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Der Bund ist gefordert, entsprechende Fördertatbestände, soweit nicht schon vorhanden, in seine Förderprogramme aufzunehmen.</li> <li>Verlängerung von Gleisen ist im Rahmen des Ausbaus von KV-Terminals bereits heute förderfähig.</li> </ul>	<p>Ab sofort</p> <p>Erledigt</p>



Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
11.	<b>Bereitstellung von Abstellflächen an Terminals</b>	<p><b>a) Zusätzliche Abstellflächen an Terminals</b></p> <p>Die Effizienz und Leistungsfähigkeit intermodaler Güterterminals hängen stark vom Fassungsvermögen der zur Verfügung stehenden Abstellflächen ab. Bei der Planung des Neubaus von Terminals sollte daher der erhöhte Platzbedarf, u.a. für Sattelaufleger, von vornherein berücksichtigt werden. Die Förderung zusätzlicher (Zwischen-) Abstell-, und Umschlagsflächen sollte auch bei bestehenden Terminals in der Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs ermöglicht werden.</p> <p><b>b) Zwischenabstellflächen inkl. geeigneter Gefahrgutlager-/Gefahrgutumschlagflächen</b></p> <p>Um die Bedingungen für Gefahrguttransporte intermodal im Hauptlauf auf Wasserstraße und Schiene zu verbessern, sind an den Terminals <b>Zwischenabstellflächen, inklusive geeigneter Gefahrgutlager- und Gefahrgutumschlagflächen</b> notwendig, um transportbedingte Zwischenaufenthalte beim Transport <b>gefährlicher</b> Güter sicher zu gewährleisten. Hier sollten auch Lösungen in den Blick genommen werden, bei denen Betriebshöfe von terminalnahen Speditions- und Logistikunternehmen – ggf. angeleitet durch Förderprogramme – Flächen zur Zwischenlagerung zur Verfügung stellen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirtschaftlichkeit</li> <li>• Kostenneutrale/-günstige Nutzung</li> <li>• Geringes Flächenangebot und hohe Bodenrichtwerte</li> <li>• Ggf. Eignung der Fläche für verschiedene Ladeeinheiten und Ladungsgewichte (Bodenbeschaffenheit)</li> <li>• Dauerhaften Zugang gewährleisten</li> <li>• Security</li> </ul>	Bund / Terminalbetreiber / Verbände	<p><b>a) Zusätzliche Abstellflächen an Terminals</b></p> <p><b>BMDV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstellflächen (einschließlich Satellitenflächen) sind unter bestimmten Bedingungen bereits heute förderfähig (Voraussetzung: soweit erforderlich für die umschlagbedingte Verweildauer der KV-Sendungen).</li> <li>• Prüfung, ob zusätzliche Abstellflächen, die keinen unmittelbaren Bezug zur umschlagbedingten Verweildauer haben, in die Förderrichtlinie aufgenommen werden können.</li> <li>• Prüfung rechtlicher und haushalterischer Umsetzbarkeit</li> <li>• Diskussion mit Sektor</li> <li>• Ggf. Haushaltsanmeldung und Erweiterung des Haushaltstitels auf multimodale Umschlagpunkte</li> <li>• Ggf. Aufnahme neue Förderrichtlinie</li> </ul> <p><b>Verbände</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewusstsein schaffen bei Ländern/Kommunen, dass zusätzliche Flächen für neue Bedarfe bereitgestellt werden</li> </ul> <p><b>Terminalbetreiber:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Frühzeitige Einplanung ausreichender Abstellflächen (bereits in der Planung)</li> </ul> <p><b>b) Zwischenabstellflächen inkl. geeigneter Gefahrgutlager-/Gefahrgutumschlagflächen</b></p> <p><b>BMDV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung zusätzlichen Förderbedarfs im Rahmen der Evaluierung der KV-Förderrichtlinie</li> <li>• Ggf. Prüfung rechtliche und haushalterische Umsetzbarkeit</li> <li>• Diskussion mit Sektor</li> <li>• Ggf. Aufnahme neue Förderrichtlinie</li> </ul> <p><b>Terminalbetreiber:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung, ob Gefahrgutumschlag wirtschaftliche Option für Terminal ist, und in diesem Fall frühzeitige Berücksichtigung -entsprechender Abstellflächen/Lager beim Neu- und Ausbau der Terminals bereits in der Planungsphase.</li> </ul>	<p>Erledigt</p> <p>2025-2026</p> <p>2026</p> <p>2026</p> <p>2026</p> <p>2027</p> <p>Ab sofort</p> <p>Ab sofort</p> <p>2025-2026</p> <p>2025-2026</p> <p>2026</p> <p>2027</p> <p>Ab sofort</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
12.	<b>Förderung KV-Hilfsmittel</b>	Es sollte geprüft werden, ob eine zusätzliche Förderung notwendiger Hilfsmittel zur Nutzung des KV, z.B. Transportmanagementsysteme (TMS), Trailer-Telematik und Geräte zur Emissionsmessung, möglich ist.	Bspw. Förderprogramm „Energimindernde Komponenten 2.0“ <sup>5</sup> (Trailerförderung)  ggf. Integration in KV FRL sofern standortbezogen	BMDV / Verbände / Transportunternehmen	<b>BMDV:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Rahmen der Evaluierung der Förderrichtlinie zum KV Prüfung, ob die Förderung weiterer terminalgebundener Hilfsmittel in die KV-RL einbezogen werden kann. Aufnahme von nicht terminalgebundenen Hilfsmitteln in KV-RL nicht möglich, da Haushaltstitel nur Förderung von terminalgebundenen Hilfsmitteln zulässt.</li> <li>Prüfung der Fortführung bestehender Förderungen, z. B. der „Richtlinie zur Förderung von Komponenten, die eine Verbesserung der Energieeffizienz bei Neufahrzeugen (Nutzfahrzeugen und Trailern) bewirken“ bzw. Aufnahme neuer Fördertatbestände in bestehende oder geplante Förderungen im Bereich Straßengüterverkehr</li> <li>Prüfung, ob Evaluierung möglich ist, für welche Zwecke die Fördermittel eingesetzt werden und ob und in welchem die Fördermittel dem KV zugutekommen.</li> </ul> <b>Verbände:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einsatz für die Fortführung und angemessene finanzielle Ausstattung des Programms, auch im Sinne eines wichtigen Beitrags zur Förderung des KV.</li> <li>Werbung bei Straßengüterverkehrsunternehmen, das Programm für die Anschaffung von KV-fähigen Trailern zu nutzen.</li> </ul>	2025-2026  2024/2025  2024/2025  Jeweils ab 2025 (auf Grundlage der Evaluierung, ob Fördermittel KV zugutekommen)
13.	<b>Verfügbarkeit von Abstellgleisen, einschließlich in Vorbahnhöfen</b>	Die Verfügbarkeit von Abstellgleisen für Waggon ist entscheidend für die Kapazität und Effizienz von Terminals. Zusammen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss die Bundesregierung daher die <b>Verfügbarkeit von Abstell- und Puffergleisen</b> für den Kombinierten Verkehr im Umfeld von Terminalstandorten <b>verbessern</b> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geringes Flächenangebot und hohe Bodenrichtwerte</li> <li>Einhaltung Naturschutz</li> <li>Effizienter Schienenzugang zur Hauptstrecke und KV-Terminal</li> <li>Kostenneutrale/-kostengünstige Nutzung</li> </ul>	Bund	<b>BMDV:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Abstellgleise sind unter bestimmten Bedingungen bereits heute förderfähig (Voraussetzung: soweit Teil des KV-Produktionskonzepts; Förderung nach KV-Förderrichtlinie setzt voraus, dass die Verfügbarkeit für die KV-Umschlaganlage nicht durch andere Nutzungen beeinträchtigt wird).</li> </ul>	Erledigt
14.	<b>Digitalisierung Umschlaganlagen und Häfen</b>	Beschleunigte Digitalisierung von Terminals und Häfen unter Nutzung der bestehenden Förderprogramme zur Digitalisierung und Automatisierung: a) KV-RL, b) IHATEC, c) Digitec, Wo erforderlich: Anpassung von Förderprogrammen an aktuelle Digitalisierungserfordernisse - einschließlich der notwendigen Mittelausstattung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prozessstrukturen und hohe Dienstleistungskomplexität</li> <li>Kosten</li> <li>Personalsensibilisierung und -ertüchtigung</li> <li>Insellösungen / fehlende einheitliche Schnittstellen zu Kundensystemen und Dienstleistern</li> <li>Kein Benchmark-Modell aktuell vorhanden, das flächendeckend ausgerollt werden kann</li> </ul>	Bund / Länder / Verbände / Terminalbetreiber / Operateure	<b>a) KV-Anlagen</b>  <b>BMDV:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Fördertatbestände Digitalisierung und Automatisierung sind in die seit 03.12.2022 geltende neue KV-Richtlinie aufgenommen worden.</li> </ul>	Erledigt

<sup>5</sup> Das Bundesamt für Logistik und Mobilität als Bewilligungsbehörde bietet im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) das Förderprogramm „Energimindernde Komponenten 2.0“ (EMK 2.0) an, vgl. [https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Gueterkraftverkehr/EMK1/EMK\\_2\\_0/EMK\\_2\\_0\\_inhalt.html](https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Gueterkraftverkehr/EMK1/EMK_2_0/EMK_2_0_inhalt.html)



Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
		Durch die Implementierung von offenen Schnittstellen können der Austausch und die Nutzung von transportbezogenen Daten zwischen den einzelnen Systemen der Verkehrsträger effizienter gestaltet werden. Dies erhöht die Effizienz der logistischen Prozesse und reduziert die Kosten.			<b>b) Häfen</b>  <b>BMDV, Hafentreiber, Länder u.a.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Hinblick auf die Häfen wird die Maßnahmen im Rahmen der Nationalen Hafenstrategie mit allen betroffenen Stakeholdern umgesetzt. Die Hafenstrategie enthält dazu ein eigenes Kapitel „Digitale Transformation aktiv gestalten und voranbringen“.</li> </ul>	Ab sofort
15.	<b>Förderung emissionsfreier mobiler Geräte an KV-Anlagen</b>	Eine Förderung emissionsfreier mobiler Geräte an KV-Anlagen (inkl. Ladeinfrastruktur) soll geprüft werden.		BMDV	<b>BMDV:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Terminalgebundene emissionsfreie mobile Geräte (Rangierroboter/Terminalfahrzeuge (AGV)) sowie die Ladeinfrastruktur für diese sind über die KV-Förderrichtlinie förderfähig.</li> </ul>	Erledigt
<b>B. Maßnahmen zur Digitalisierung des multimodalen Güterverkehrs</b>						
16.	<b>Digitalisierung des multimodalen Güterverkehrs</b>	<p>Die Digitalisierung des multimodalen Güterverkehrs ist zentral, um die beteiligten Marktakteure untereinander zu vernetzen, Transparenz über bestehende multimodale Angebote zu schaffen, Prozesse effektiver zu gestalten und somit die Wettbewerbsfähigkeit des multimodalen Güterverkehrs zu verbessern. Deshalb ist eine beschleunigte Digitalisierung multimodaler Logistikketten unabdingbar. Dies kann z.B. durch Plattformen erfolgen, auf denen die relevanten Informationen für Speditionen, Verlader und potentielle Kunden des multimodalen Güterverkehrs einsehbar sind.</p> <p>Ziel hierbei ist es, Informationsdefizite und bestehende Hürden abzubauen, produktionsystemübergreifende Auslastungen zu erhöhen, die Effizienz der logistischen Transportkette zu verbessern und damit die Kosten insgesamt zu reduzieren. Solche Plattformen existieren bereits auf dem Markt, in ihrer Entwicklung z.T. durch das BMDV gefördert. Die Herausforderung besteht aber darin, dass eine hinreichende Angebots- und Nachfragemenge erreicht werden muss, damit sie nachhaltig rentabel agieren können. Dabei muss die Offenlegung von Daten zu Verkehren, Preisen und Auslastungen gegenüber Wettbewerbern und Dritten strikt den Marktteilnehmern überlassen werden.</p>	<p><b>Voraussetzungen/Anforderungen für das Angebot:</b></p> <p>Bei den digitalen Instrumenten/Plattformen handelt es sich um „B2B-Angebote“ bezüglich Daten zur Qualität, Zeit, Auslastungen und Kosten einschließlich digitaler Buchbarkeit des Transports.</p> <p>Es bedarf deshalb zunächst der Bereitschaft der Akteure, diese Informationen weiterzugeben. Diese Voraussetzung kann sich als problematisch erweisen, da Marktteilnehmer Gründe haben können, diese Informationen Wettbewerbern nicht zugänglich machen zu wollen.</p> <p>Darüber hinaus bestehen folgende Schwierigkeiten und Zugangshürden, insbesondere bei KMU):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Geringe Kenntnisse über Angebote der Schiene, aber viel Skepsis</li> <li>Hoher Planungsaufwand für KMU im täglichen Geschäft</li> <li>Transparenz über Kosten</li> <li>Sorge um eigenes Equipment sowie fehlende bahnfähige Sattelaufleger</li> <li>Kosten für Portale</li> <li>Informationsdefizit: Verkehrsleistungen werden in Unternehmen meist durch den Einkauf bestellt. Oft sind Einkäufer nicht mit allen Verkehrsträgern vertraut</li> <li>Mangelnde Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Hauptlauf</li> </ul>	EVU / Anschlussbahnen / Verbände / DB Netz / Branche	<p><b>Bund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>BMDV bereitet derzeit eine Ausschreibung für ein Projekt vor, mit dem wichtige Aspekte der Implementierung von Truck2Train in die Praxis untersucht werden sollen.</li> </ul> <p><b>Auftragnehmer:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Unter der Voraussetzung einer Bundesförderung des Folgeprojektes sollten die Ergebnisse des Folgeprojekts zu Truck2Train für eine umfassende Informationskampagne der Auftragnehmer genutzt werden.</li> <li>Erarbeitung von Maßnahmen zur Projektoptimierung, z.B. Entwicklung eines Gütesiegels, Erarbeitung von Versicherungslösungen, etc.; Informations- und Vermarktungsaktivitäten zur Darstellung der Chancen des KV und digitaler KV-Einstiegsportale</li> <li>Um Akzeptanz in der Wirtschaft für die freiwillige Bereitstellung der notwendigen Daten werben</li> <li>Steigerung des Bekanntheitsgrades (Marketing)</li> <li>Nutzerfreundlichkeit steigern</li> <li>Herabsenken der Zugangshürden</li> <li>Transparenz</li> <li>engere Verzahnung der Vermarktungsplattformen mit angebotenen Produkten der Operateure</li> <li>Werben bei den EVU, sich auf den Vermarktungsplattformen zu registrieren und sie zur Vermarktung ihrer Produkte zu nutzen</li> </ul>	<p>2005</p> <p>Ab 2005</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
		<p>Es gilt der Grundsatz des freien Wettbewerbs und der Marktwirtschaft. Ein staatlicher Zwang zur Offenlegung von Daten oder zur Beteiligung an Plattformen wird aus diesem Grunde abgelehnt. Es ist die freie wirtschaftliche Entscheidung der Marktteilnehmer, Daten auf Plattformen einzuspeisen. Es ist aber sinnvoll und notwendig, dass im Markt von den Marktteilnehmern Anreize und Rahmenbedingungen für die Nutzung von digitalen Instrumenten/Plattformen geschaffen werden. Dazu gehört es auch, Schnittstellen zwischen Betreibern und Operateuren zu schaffen, die z.B. über Verspätungen informieren. Dabei sollten auch Zielbild und Maßnahmendiskussionen der UAG Automatisierung Digitalisierung im BMDV (im Rahmen des Masterplanes Schienengüterverkehr) mitberücksichtigt werden.<sup>6</sup></p> <p>Darüber hinaus sollte ein besonderes Augenmerk darauf liegen, die zahlreichen KMU, die derzeit noch keine Berührungspunkte mit dem KV haben, über digitale Plattformen für den KV zu gewinnen. Hierzu liegen etwa im vom BMDV geförderten Projekt Truck2Train das Angebot der Operateure ergänzende Vorschläge für digitale KV-Einstiegsportale vor. Die Marktimplementierung dieser und anderer Vorschläge in bestehende und neue Plattformen muss von den Marktakteuren weiter vorangetrieben werden.</p>	<p>Voraussetzungen, damit Angebote tatsächlich genutzt werden, sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• einfache Bedienung;</li> <li>• Informationen über Angebote und Preise im KV-Hauptlauf</li> <li>• EU-weit großer Pool an potentiellen Transportunternehmen für den Nachlauf;</li> <li>• Bereitstellung von Informationen über Mietmöglichkeiten von kranbarem Equipment;</li> <li>• den Marktbedürfnissen angepasstes Angebot an KV-Relationen (auch Binnenschiffs-Containerliniendienste umfassend);</li> <li>• vertrauensschaffende Produktfeatures, wie KV-Gütesiegel oder Versicherung für KV-Transporte;</li> <li>• Harmonisierung der Schnittstellen;</li> <li>• Informationsweitergabe, dass die Plattformen überhaupt verfügbar sind;</li> <li>• stärkere Vermarktung der Angebote durch die Betreiber</li> </ul> <p>Zudem müsste für eine langfristige Marktimplementierung digitaler Instrumente/Plattformen die Nachfrage erhöht werden, indem die digitalen Angebote beworben werden und sich durch Nutzerorientierung die vorhandenen Einstiegshürden verringern.</p>			

<sup>6</sup> Enthalten in der Strategie zur umfassenden Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/strategie-automatisierung-schienengueterverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/strategie-automatisierung-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile)

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
<b>C. Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen des KV und multimodalen Güterverkehrs</b>						
17.	<b>Maut-Reduzierung KV</b>	<b>Lkw-Maut-Befreiung im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs:</b> Der Koalitionsvertrag 2021 sieht die Freistellung von der Lkw-Maut für den Vor- und Nachlauf zu KV-Terminals auf der Straße bis zu einer Entfernung von 50 km vor, um die Wettbewerbsbedingungen des Kombinierten Verkehrs gegenüber dem reinen Straßentransport zu verbessern. Hierfür müssen die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden.	Eine Mautbefreiung ist derzeit EU-rechtlich nicht möglich. Erforderlich wäre eine Ergänzung der Eurovignetten-/Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG. Diese könnte zum Beispiel im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Revision der EU-Richtlinie zum Kombinierten Verkehr geschaffen werden.  Dabei muss sichergestellt werden, dass fahrtbezogene Ausnahmen auch tatsächlich kontrolliert und Missbrauch sowie Wettbewerbsnachteile für deutsche Transport- und Logistikunternehmen verhindert werden.	Bund	<b>Bund:</b> • BMDV setzt sich im Rahmen des Revisionsvorhabens zur Richtlinie über den Kombinierten Verkehr dafür ein, dass eine Möglichkeit zur Mautbefreiung im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs auf EU-Ebene geschaffen wird. • Wenn europarechtliche Rechtsgrundlage geschaffen sowie technische Umsetzbarkeit im Mautsystem (Toll Collect und Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes) und Kontrollierbarkeit (Vermeidung von Mautbetrug) gewährleistet sind, müsste das Bundesfernstraßenmautgesetz entsprechend geändert werden.	2024  Ab 2025
18.	<b>Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den KV in der EU</b>	Aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters des KV ist eine <b>aktive Rolle Deutschlands bei der zielgerichteten Weiterentwicklung der europäischen Rahmenbedingungen für den KV</b> zielführend. Insbesondere im Rahmen der aktuellen Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG über den KV sowie bei den von der EU-Kommission geplanten Beihilfeleitlinien für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr sowie der geplanten Gruppenfreistellungsverordnung für den Verkehrssektor muss ein Aus-, Um- und Neubau von Umschlagkapazitäten und die Schaffung der dafür notwendigen Rahmenbedingungen auch auf europäischem Level unterstützt werden.	Bei der EU-KV-Richtlinie notwendig sind u.a. • eine Verbesserung im Vergleich zum heutigen Ist-Zustand; • eine praktikable Definition des KV; • ein leicht umsetzbares Kontrollsystem; • die Vermeidung bürokratischer Hürden für die Nutzung sowie für die Förderung des KV. • Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen für deutsche Transportlogistikunternehmen.  Die geplanten Beihilfeleitlinien für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr sowie die Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für den Verkehrssektor bieten prinzipiell die Chance, dass auf das aufwendige EU-Notifizierungsverfahren für die nationale KV-Förder-RL verzichtet und künftige Revisionen der Förder-RL somit zeitiger in Kraft gesetzt werden können. Allerdings sind im derzeitigen Entwurf der GVO die Kriterien für eine Freistellung von der Notifizierung so eng gefasst, dass sie auf die deutsche KV-Förder-RL nicht anwendbar ist.	Bund / Verbände	<b>BMDV:</b> • Setzt sich im Rahmen der Verhandlungen zur Revision der EU-KV-Richtlinie (Richtlinie 92/106/EWG) für die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den kombinierten Verkehr ein. • Hat den Sektor im Rahmen einer Sondersitzung des Strategiedialogs Multimodaler Güterverkehr beteiligt und die dort vorgebrachten Anregungen in die Diskussion auf Ebene des Europäischen Rates eingebracht. • Setzt sich bei EU-Kommission dafür ein, dass die Beihilfeleitlinien und die GVO den nationalen Spielraum für die Förderung von KV-Anlagen nicht einengen, keine zusätzliche Bürokratie nach sich ziehen sowie möglichst die nationale Förderung von der Notifizierungspflicht ausgenommen wird. • Bleibt im Rahmen des Strategiedialogs im Austausch mit dem Sektor sowohl über die KV-Richtlinie als auch die Beihilfeleitlinien und die GVO.  <b>Verbände</b> • Begleiten die EU-Vorhaben kritisch, auch im Austausch mit ihren Europäischen Dach- und Partnerverbänden.	2024  Erledigt (Dez. 2023)  Ab sofort  Ab sofort  Daueraufgabe

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
			Zudem besteht bei den Vorgaben der Beihilfeleitlinien das Risiko, dass der Handlungsspielraum des BMDV bei der Förderung von KV-Umschlaganlagen europarechtlich eingeschränkt oder neue Monitoring- und Veröffentlichungspflichten auferlegt werden, die Unternehmen und Verwaltung zusätzliche bürokratische Lasten auferlegen. Verkehrs-GVO und Beihilfeleitlinien sollten nicht hinter der bisherigen Praxis notifizierter Förder-RL zurückbleiben.			
19.	<b>Prüfung einer Betriebskostenförderung für Kombinierten Verkehr und andere intermodale Güterverkehre</b>	<p>Mit einer Betriebskostenförderung wird ein direkter Anreiz für die Kunden der Verkehrsunternehmen gesetzt, Güter auf die Schiene oder das Binnenschiff zu verlagern. Ziel kann dabei keine Dauersubventionierung sein, sondern vielmehr eine Anschubfinanzierung oder Verlagerungsprämie. Dies würde Verladern und Spediteuren dabei helfen, die wirtschaftlichen Risiken beim Aufbau eines Neu-Verkehrs zu senken. Nachdem durch eine Anschubfinanzierung die relative Wettbewerbsgleichheit zur Straße hergestellt wurde, könnte dann, z. B. bei stetiger Steigerung der Mengen, die Finanzierung wieder auslaufen. Ähnliche Programme gibt es bereits im benachbarten EU-Ausland und wurden auch in Deutschland erprobt (PACT / Marco Polo). Nach welchen Kriterien eine solche Förderung stattfinden würde, müsste in einem entsprechenden Förderprogramm festgelegt werden.</p> <p>Die Förderbedingungen sollen einfach und gut nachvollziehbar sein und die Erfahrungen anderer Staaten berücksichtigen. Insbesondere ist auch die Förderung grenzüberschreitender Verkehre zu prüfen.</p>	<p><b>Voraussetzungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausreichende Finanzierung</li> <li>• Vereinbarkeit mit EU-Recht: Ausgestaltung der Maßnahme muss das Beihilferecht der EU einhalten. Danach werden entsprechend den vorliegenden Entwürfen für die Beihilfeleitlinien für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr sowie die Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für den Verkehrssektor voraussichtlich folgende Voraussetzungen einzuhalten sein: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Beihilfe muss zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs führen</li> <li>– Muss einen Anreizeffekt zur Aufrechterhaltung oder Ausweitung der Verlagerung von Verkehren aufweisen (Beihilfen sind daher möglich, wenn eine wirtschaftlich tragfähige Alternative existiert und wenn keine Kapazitätsengpässe bestehen)</li> <li>– Beihilfe muss sich auf eine tatsächlich erbrachte Leistung beziehen (keine Förderpauschale)</li> <li>– Für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr sind Beihilfen möglich, wenn in den fünf Jahren vor der Inbetriebnahme der geplanten Verbindung keine Liniengüterverkehrsverbindung bestand</li> <li>– Verbindung kann nicht wirtschaftlich betrieben werden</li> </ul> </li> </ul>	BMDV / Verbände	<p><b>BMDV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• BMDV wird die betriebliche Förderung im Rahmen der anstehenden Evaluierung der KV-Förderrichtlinie prüfen und das Ergebnis im Rahmen des Strategiedialogs zur Diskussion stellen.</li> </ul> <p><b>Sektor:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei positivem Ergebnis: Sektor setzt sich für eine Finanzierung im Bundeshaushalt ein, die nicht zu Lasten anderer Haushaltstitel im Bereich KV, Schiene und Binnenschiffahrt geht.</li> <li>• Die EU-Kommission plant zu Beginn 2025 die Vorlage einer überarbeiteten GVO für den Verkehrssektor inkl. zweiter öffentlicher Konsultationsrunde, in der Fragen/Bedenken durch die Verbände eingebracht werden können mit dem Ziel, die Förderbedingungen einfach und gut nachvollziehbar zu gestalten und die Erfahrungen anderer Staaten zu berücksichtigen.</li> </ul>	<p>Ab 2025</p> <p>Ab 2026</p> <p>Ab 2025</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
		<p>Der unionsrechtliche Rahmen für entsprechende Beihilfen wird derzeit von der EU-Kommission mit den geplanten Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Landverkehr und multimodalen Verkehr und der Verordnung zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen im Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr mit dem Binnenmarkt (sog. EU-Gruppenfreistellungsverordnung) weiterentwickelt.</p> <p>Eine betriebliche Förderung darf nicht zulasten der Förderung des Baus und des Ersatzes von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs oder anderer Investitionen oder Beihilfen im Bereich der Schiene und der Binnenschifffahrt gehen. Eine betriebliche Förderung bedarf daher zusätzlicher Haushaltsmittel. Bei knappen Haushaltsmitteln hat im Bereich des KV die Förderung des Baus und des Ersatzes von KV-Umschlaganlagen Priorität.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beihilfe für Betriebsverluste, die durch die neue Verbindung entstehen</li> <li>- Ausgleich der Betriebsverluste, die innerhalb eines Zeitraums von höchstens fünf Jahren entstehen;</li> <li>- Degressive Ausgestaltung von max. 80 % Erstattung der Betriebsverluste im 1. Jahr bis max. 40 % im 5. Jahr.</li> </ul> <p>Folgende <b>mögliche Nachteile</b> einer betrieblichen Förderung sind bei der Ausgestaltung zu vermeiden oder zu minimieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostenintensive Dauersubventionen</li> <li>• Gewöhnungseffekt und Subventionsmentalität bei Anbietern und Nachfragern</li> <li>• Verminderung der Eigenmotivation der KV-Anbieter, qualitativ wettbewerbsfähige Produkte anzubieten</li> <li>• Mitnahmeeffekte</li> <li>• Missbrauchsrisiko</li> <li>• Verwaltungsaufwand bei der Antragsbearbeitung</li> <li>• Bei Förderung nur von KV: Wettbewerbsverzerrung gegenüber multimodalem Wagenladungsverkehr</li> </ul>			
20.	<b>Prüfung einer Gleichstellung multimodaler Transporte mit dem KV</b>	<p>Der Kombinierte Verkehr (KV), bei dem Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken oder Lkw-Sattelaufleger) über längere Distanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert und im möglichst kurzen Vor- und Nachlauf auf der Straße befördert werden, stellt eine Variante multimodaler Güterverkehre dar. Darüber hinaus gibt es aber auch multimodale Güterverkehre, bei denen die Güter selbst und nicht – wie beim KV – die Ladeeinheit von einem auf den anderen Verkehrsträger verladen werden. Auch diese multimodalen Verkehre leisten einen wesentlichen Beitrag, um Güter umweltfreundlich auf Schiene oder Binnenschiff – mit einem Vor- und Nachlauf auf der Straße – transportieren zu können.</p>	<p>Eine Ausweitung von Privilegierungen und Förderungen des KV auf alle anderen multimodalen Güterverkehre muss folgende Bedingungen erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diese Maßnahmen müssen zu einer Vermeidung externer Kosten (einschließlich CO<sub>2</sub>-Ausstoß) führen und</li> <li>• dürfen nicht der Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße entgegenwirken.</li> </ul> <p>Darüber hinaus sind folgende rechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten:</p> <p>Die geplanten Leitlinien und Gruppenfreistellungsverordnung sehen keine Differenzierung vor, so dass Privilegierungen des multimodalen Güterverkehrs auf gleicher Grundlage wie Privilegierungen für den KV bewertet werden.</p>	BMDV / Verbände / Länder (Sonn- und Feiertagsfahrverbote)	<p><b>BMDV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die im Masterplan Schienengüterverkehr geforderte Untersuchung zu den Auswirkungen einer Ausweitung der „44-Tonnen-Regelung“ vom KV auf multimodale Verkehre wird durchgeführt. Diese Untersuchung ist verknüpft mit der im Masterplan Binnenschifffahrt aufgeführten Maßnahme „Ausweitung der 44-Tonnen-Regelung auf Massengüter im Vor- und Nachlauf zu/von Binnenhäfen“.</li> <li>• Klarstellung zur möglichen Förderung von Terminals mit (teils) nicht KV-bezogenen Umschlagvorgängen <b>siehe Maßnahme 4</b>.</li> <li>• Darüber hinaus Prüfung zusätzlichen Förderbedarfs für Terminals mit (teils) nicht KV-bezogenen Umschlagvorgängen im Rahmen der Evaluierung der KV-Förderrichtlinie (ebenfalls <b>Maßnahme 4</b>).</li> <li>• Anschlussförderrichtlinie wird 2024 evaluiert, vorgeschlagene Maßnahmen werden in Überprüfung einbezogen. Ergebnisse der Evaluierung für Anfang 2025 erwartet. Ansprechpartner dafür ist die AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr.</li> </ul>	<p>Läuft</p> <p>Erledigt</p> <p>Ab 2025</p> <p>2025</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
		<p>Daher soll geprüft werden, ob folgende regulatorischen Privilegierungen des Kombinierten Verkehrs auf multimodale Verkehre insgesamt ausgeweitet werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– das für den KV geltende erhöhte zulässige Gesamtgewicht für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen im Zu- und Nachlauf zu Häfen bzw. Schienenverbindungen;</li> <li>– die Ausnahme von Wochenend- und Feiertagsfahrverboten für Lkw auf den Zu- und Ablaufstrecken;</li> <li>– die im Koalitionsvertrag 2021 geforderte Privilegierung des KV bei der Lkw-Maut.</li> </ul> <p>Dabei müssen auch ggf. begrenzende Faktoren wie z.B. die Belastbarkeit der Straßenbrücken, die Kontrollierbarkeit sowie die Auswirkungen auf den KV in die Prüfung einbezogen werden.</p> <p>Gleichfalls soll geprüft werden, ob die Förderung privater KV-Terminals auf Terminals mit multimodalen Umschlägen, die nicht dem KV zuzuordnen sind, ausgeweitet werden können (vgl. Maßnahme 4). Auch die Prüfung betrieblicher Förderung sollte sich nicht allein auf den KV, sondern darüber hinaus auch auf alle multimodalen Güterverkehre nach den in Maßnahme 19 für den KV bereits definierten Kriterien und Voraussetzungen – einschließlich der Minimierung möglicher nachteiliger Effekte – erstrecken.</p> <p>Eine Ausweitung auf oder Neueinführung von Förderungen für nicht KV-bezogene multimodale Güterverkehre darf nicht zulasten bestehender Fördermittel für Schiene, Binnenschifffahrt und KV gehen und kann daher nur bei Bereitstellung zusätzlicher Haushaltsmittel erfolgen.</p>	<p>Eine Mautbefreiung ist derzeit EU-rechtlich weder für den Vor- und Nachlauf des KV noch für andere multimodale Güterverkehre möglich. Erforderlich wäre eine Ergänzung der Eurovignetten-/Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG. s. <b>Maßnahme 17</b></p> <p>Der Anwendungsbereich bestimmter Privilegierungen von Vor- und Nachläufen für den KV und/oder andere intermodale Beförderungsvorgänge ist Gegenstand der Revision der Richtlinie 96/53/EG über Maße und Gewichte.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der betrieblichen Förderung entsprechend <b>Maßnahme 19</b> im Rahmen der anstehenden Evaluierung der KV-Förderrichtlinie.</li> <li>• Prüfung der Ausnahme von Wochenend- und Feiertagsverboten für Lkw auf die Zu- und Ablaufstrecke bei multimodalen Güterverkehren. Vorausgesetzt sind eine valide Datengrundlage und Annahmen für die Abschätzung der Auswirkungen dieser Ausweitung.</li> <li>• Prüfung der Ausnahme der Zu- und Ablaufstrecke von der Lkw-Maut bei multimodalen Güterverkehren.</li> </ul> <p><b>Sektor:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei positivem Ergebnis der Prüfung der Ausweitungen von Förderungen: Sektor setzt sich beim Deutschen Bundestag für eine Finanzierung im Bundeshaushalt ein, die nicht zu Lasten anderer Haushaltstitel im Bereich KV, Schiene und Binnenschifffahrt geht.</li> <li>• Unterstützt bei der Generierung einer validen Datengrundlage und der Annahmen für die Prüfung der Ausnahme von Wochenend- und Feiertagsverboten für Lkw auf die Zu- und Ablaufstrecke bei multimodalen Güterverkehren.</li> <li>• Bei positivem Ergebnis der Prüfung einer Ausweitung der Ausnahme von Sonn- und Feiertagsfahrverboten: Sektor setzt sich bei den für diese Frage zuständigen Ländern für Umsetzung ein.</li> </ul>	<p>Ab 2025</p> <p>Ab 2025</p> <p>Ab 2025</p> <p>Ab 2026</p> <p>Ab 2025</p> <p>Ab 2026</p>



Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
<b>D. Sonstige Maßnahmen</b>						
21.	<b>Änderungen im Bau und Planungsrecht</b>	<p>Die Neu-, Um- und Ausbaustrategie sollte ergänzt werden durch sinnvolle <b>Änderungen im Bau- und Planungsrecht</b> mit dem Ziel, kürzere Planungs- und Genehmigungsprozesse von multimodalen Umschlaganlagen zu erreichen.</p> <p>Hierzu sollten Maßnahmen zur Genehmigungsbeschleunigung in den Ländern geprüft werden. Zu prüfen wären hier etwa feste maximale Bearbeitungsfristen bei den zuständigen Genehmigungsbehörden. Damit soll keine Genehmigungsfiktion verbunden sein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuell fehlen den Antragstellern von Bauprojekten belastbare Aussagen von Seiten der Genehmigungsbehörden, wann genau mit welchen Entscheidungen der Genehmigungsbehörden der Länder zu rechnen ist.</li> <li>• Für den reibungslosen Projektablauf wäre dies deshalb von Bedeutung, da der Antragsteller diese Fristen für seine, in diesem Zusammenhang stehenden eigenen Aktivitäten benötigt.</li> </ul>	Genehmigungsbehörden der Länder / Verbände	<p><b>Verbände</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwickeln Vorschläge, wo im Landesrecht mit maximalen Bearbeitungsfristen gearbeitet werden sollte.</li> <li>• Gehen auf die Landesbehörden zu mit dem Anliegen, bei Ersatzbauten von multimodalen Umschlaganlagen – auch mit geringfügigen Kapazitätserweiterungen – von Planfeststellungsverfahren abzusehen.</li> </ul>	Ab 2025
22.	<b>Europäische Standardisierung und Optimierung von Wechselbehältern und Umschlagssystemen im Kombinierten Verkehr</b>	<p>Um Effizienzgewinne zu erzielen, bedarf es einer europäischen Standardisierung für Wechselbehälter und Umschlagssysteme im Kombinierten Verkehr, die sich an den – weiterzuentwickelnden – Rahmenbedingungen aller Verkehrsträger orientieren. Die vorhandene Standardisierung der Wechselbehälter auf internationaler Ebene ist eine Grundvoraussetzung für ein intermodales Verkehrssystem. Nur wenn Maße und Gewichte von Wechselbehältern über einen verlässlichen Zeitraum konstant gehalten werden, besteht für die Logistikwirtschaft die erforderliche Planungssicherheit für Investitionen. Diese Voraussetzung muss von den europäischen Institutionen auch in Zukunft erhalten werden, ohne Innovationen entgegenzustehen</p> <p>Wünschenswert ist die synchrone Weiterentwicklung der bestehenden Regelungen für Nutzfahrzeuge/-kombinationen und Ladungsträger (Wechselbehälter/Container/Sattelanhänger) im Straßen- und Schienengüterverkehr, um das Gesamtsystem effizienter zu machen. Das Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern bei gleichzeitig optimaler Ausnutzung muss dabei im Vordergrund stehen.</p>		EU, Bund	<p><b>Bund:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erkenntnisse auf EU-Ebene übertragen unter Berücksichtigung der Positionen aller Stakeholder und innovativer Entwicklungen (z.B. Future Trailern und Lang-Lkw Typ 1)</li> <li>• Untersuchung zu den Auswirkungen einer Ausweitung der „44-Tonnen-Regelung“ vom KV auf multimodale Verkehre unter Berücksichtigung der Mehrgewichtskompensation alternativer Antriebe.</li> <li>• BMDV wird prüfen, welche Kenntnisse bisher über den Einfluss des Betriebs schwerer Nutzfahrzeuge in Abhängigkeit von Längen der Fahrzeug- bzw. Fahrzeugkombinationen, Achsanzahl, Achsabständen, Radständen, Achslast und zulässigem Gesamtgewicht auf die Infrastruktur und die Intermodalität vorliegen und ob es ggf. sinnvoll ist, eine Studie hierzu zu vergeben.</li> </ul>	<p>Ab sofort</p> <p>Läuft</p> <p>2025</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Voraussetzungen <sup>3</sup>	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte <sup>4</sup>	Zeithorizont
23.	<b>Bessere Kooperation Schiene-Straße</b>	Wichtige Voraussetzung für die Ausweitung multimodaler Verkehre sind die Kooperation und ein wechselseitiges Verständnis der Akteure der verschiedenen beteiligten Verkehrsträger. Diese sind nicht immer in zureichendem Maße gegeben. Wichtig ist daher die Förderung der Multimodalität nicht nur auf materieller, sondern auch ideeller und personeller Ebene. Dazu gehört die Berücksichtigung der Multimodalität bereits in der Ausbildung (s. Tabelle 2 Maßnahme 7), Daneben sollten Verbände und Unternehmen des Sektors aber auch mit anderen Maßnahmen die Kooperation zwischen den Verkehrsträgern voranbringen.		Verbände	<b>Sektor:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infoveranstaltungen über Schienengüterverkehr bei Unternehmen des Straßengüterverkehrs</li> <li>• Vertriebsaktivitäten der Schienenangebote im Straßengüterverkehr</li> <li>• Verständnis bei Personal der EVU für Straßengüterverkehr schaffen</li> <li>• Berücksichtigung intermodaler Kompetenzen bei der Auswahl von Führungspersonal und Aufsichtsratsmitgliedern</li> </ul>	Daueraufgabe



## III. TABELLE 2: Maßnahmen, die anderen Gremien zur Weiter- bearbeitung überlassen bzw. übergeben werden<sup>7</sup>

### Legende: Quellen

	Ergebnispapier der AG 4 des Infrastrukturdialogs und im 6. Strategiedialog abgestimmt Formulierung		Beschluss der AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr
	Studie zur besseren Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger im Güterverkehr (Vernetzungsstudie) im Auftrag BMDV		Gutachten „Faktencheck Güterverkehr in Deutschland: Von der fehlenden Infrastruktur zum Verlagerungspotenzial“ des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln e. V. (Vorschlag BGL in 2. Strategiedialog)
	Forderungen der Initiative „Combined Transport für Europe 2021-23“ (CT4EU) bezüglich des Kombinierten Verkehrs		Masterplan Binnenschifffahrt
	1., 2., 3. und 5. Strategiedialog multimodaler Güterverkehr		Masterplan Schienengüterverkehr
	Ideensammlung zum Beschluss der AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr (SGV)		„Truck2Train – Pilotprojekt zur Entwicklung von Anforderungen an ein marktgerechtes digitales KV-Einstiegsportal für kleinere und mittlere Transportunternehmen“ (Vorschlag BGL in 2. Strategiedialog)
	Gutachten „Schienengüterverkehr als Garant des Klimaschutzes im Verkehr-Qualität, Innovation und Kunden im Fokus“ des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) und Roland Berger		

<sup>7</sup> Vgl. Beschluss „Ziele und Vorgehen beim Strategiedialog multimodaler Güterverkehr“ vom 19.09.2023: „Maßnahmen, die bereits in anderen Gremien federführend bearbeitet werden, werden diesen zur weiteren Bearbeitung überlassen bzw. übergeben, um Doppelbefassungen zu vermeiden.“

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Weitere Handlungsempfehlungen aus verschiedenen Quellen	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte
1.	Trassenpreisförderung			Bund	<p><b>Übergabe an AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr</b></p> <p>Maßnahme ist im Masterplan Schienengüterverkehr enthalten und wird im Rahmen der „AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr“ bearbeitet.</p> <p>Die Förderrichtlinie zur Absenkung der Trassenpreise, die als Sofortmaßnahme des Masterplans Schienengüterverkehr wesentliche Anreize zur Sicherung der bestehenden Schienengüterverkehre sowie zur Verlagerung weiterer Güterverkehre von der Straße auf die Schiene setzt, ist aufgrund der positiven Evaluierung 2021 aktuell bis 30.11.2028 verlängert worden. Bescheid für 2025 in Höhe der geltenden Finanzplanung über 200 Mio. € im November 2024 erteilt. Bezüglich möglicher zusätzlicher Mittel bleibt weiteres Haushaltsverfahren abzuwarten.</p>
2.	Digitale Automatische Kupplung (DAK)	Rasche Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung.	<p>Bund / Länder: Beschleunigung der Entwicklungsphase durch Förderungen, Unterstützung einer europaweiten Einführung und Standardsetzung sowie bei der Aufstellung einer Implementierungs-Roadmap; Prüfung von Förderprogrammen zur Finanzierung der Implementierung der DAK-Kosten im Markt (Programm „Schnelle Umrüstung Güterwagen mit digital gesteuertem Mittelkupplung“).</p> <p>Für die DAK sind jetzt ein europäischer Roll-out-Plan sowie die Förderung der Migration (ca. 2,5 Mrd. € für Deutschland) auf EU-Ebene in Form einer langfristigen Förderzusage zu verankern sowie eine Einigung zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich Standardisierung herzustellen. Wegen der Langfristigkeit der Migrationsphase muss die Umrüstung bis 2030 europaweit finanziert werden, um Planbarkeit für die Unternehmen des Schienengüterverkehrs zu schaffen. Dazu sollten auch die europäische Standardisierung und die Finanzierung durch die EU im Fokus der deutschen Verkehrspolitik in der EU bleiben.</p> <p>Verbände: Vernetzung von Industrie und öffentlichem Sektor. Unterstützung bei der Zusammenarbeit mit anderen europäischen Staaten. Einheitliche Standards europaweit mit der Branche abstimmen und Implementierung forcieren.</p>	Bund / Länder / Verbände	<p><b>Übergabe an AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr</b></p> <p>Maßnahme ist im Masterplan Schienengüterverkehr enthalten und wird im Rahmen der „AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr“ bearbeitet. Darüber hinaus findet ein Austausch zwischen BMDV und Sektor im vom BMDV organisierten Nationalen DAK Jour Fixe statt.</p> <p><b>Pilotprojekt</b> zur Demonstration, Erprobung und Zulassung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) für den SGV, gefördert durch das BMDV – verlängert bis Juni 2026.</p> <p>Am 30.04.2024 hat Bundesminister Dr. Volker Wissing ein <b>gemeinsames Positionspapier mit Österreich und der Schweiz</b> zur Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) unterzeichnet. Darin fordern die drei Länder finanzielle Unterstützung der Europäischen Union für die Technologie.</p> <p>Darüber hinaus untersucht das BMDV im Rahmen einer im Februar 2024 gestarteten Studie nationale Möglichkeiten zur finanziellen Förderung der DAK mit Schwerpunkt auf migrationsvorbereitenden Maßnahmen. Ergebnisse sollen Ende Januar 2025 vorgestellt werden.</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Weitere Handlungsempfehlungen aus verschiedenen Quellen	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte
3.	<b>Verkehrsträgerübergreifende Digitalisierung der Planung und Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten</b>	<p>Für eine effiziente und schnelle Streckenplanung bei multimodalen <b>GST</b> ist ein <b>digitales, standardisiertes Antrags- und Genehmigungsverfahren</b> erforderlich. Hierzu ist ein Tool notwendig, in dem <b>alle Verkehrsträger</b> abgebildet und die schnellste, effektivste und kostengünstigste Strecke inklusive Vor-, Haupt- und Nachlauf über alle Verkehrsträger unkompliziert ermittelt werden kann.</p> <p><i>Im Einzelnen:</i></p> <p>a) Das Antrags- und Genehmigungsverfahren für <b>GST, VEMAGS</b>, muss <b>vollständig digitalisiert</b> werden und alle Verkehrsträger, nicht nur die Straße, einbeziehen.</p> <p>b) Es bedarf darüber hinaus eines <b>übergreifenden Geoinformationssystem</b>s, das die Abwicklung aller Prozesse und die Einbindung aller Verkehrsträger rund um die Durchführung eines GST vereint und sowohl von der Wirtschaft als auch von den Behörden genutzt werden kann.</p>		Bund / Länder	<p>Bund und Länder haben gemeinsam in der von der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2023 einberufenen <b>Ad-hoc-Arbeitsgruppe 2024</b> Vorschläge zur Vereinfachung und Beschleunigung sowie zur weiteren Automatisierung und Digitalisierung des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens erarbeitet.</p> <p>Außerdem läuft ein Pilotprojekt Mikrokorridore für schnelle GST-Genehmigung für Transport von Windkraftanlageanteile über Wasserstraße und Straße zusammen mit NRW.</p>
4.	<b>Ausbau Wasserstraßeninfrastruktur</b>	<p>Mit zwanzig Seehäfen an Nord- und Ostsee und rund 100 öffentlichen Binnenhäfen verfügt Deutschland über ein leistungsfähiges Güterverkehrsnetz und eine starke Hafenwirtschaft. Mit der Nationalen Hafenstrategie werden strategische Ziele formuliert und Maßnahmen erarbeitet, um die deutschen Häfen als Schnittstellen aller Verkehrsträger und Hinterlandanbindungen weiter zu stärken, zukunftsfähig zu gestalten und Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten der Energiewende, einer klimaneutralen Schifffahrt und Industrie sowie Drehkreuzen der Verkehrsverlagerung zu entwickeln. Der Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie sowie der Maßnahmen des BVWP zur Unterhaltung, Sanierung und zum Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur kommt daher nach Ansicht einiger Teilnehmenden hohe Bedeutung für die Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr zu. Vor dem Hintergrund der Beschleunigung von Planungsverfahren und Bauabläufen müssten nach Ansicht eines teilnehmenden Verbandes zudem die personellen Kapazitäten für den Ausbau, die Instandhaltung und Planung in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ausgeweitet werden. Der BUND merkt nachträglich an, dass sich die Maßnahmen „zur Unterhaltung, Sanierung und zum Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur“ seiner Ansicht nach nur auf den Ausbau hoch belasteter Wasserwege bezieht.</p>		Bund / Länder / maritime Wirtschaft	<p><b>Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie.</b></p> <p>Umsetzung der Maßnahmen des BVWP zur Unterhaltung, Sanierung und zum Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel durch den nachgeordneten Bereich (WSV).</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Weitere Handlungsempfehlungen aus verschiedenen Quellen	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte
5.	<b>Förderung Einzelwagenverkehr</b>	Höhere Förderung für den Einzelwagenverkehr im Bundeshaushalt verankern. Das aktuell noch überwiegend manuelle Betriebsmodell für den Einzelwagenverkehr kann mit innovativen Produkten wachsen und mit neuen Technologien in den nächsten zehn Jahren wirtschaftlich attraktiver für Betreiber und Nutzer gemacht werden.	Bis die Effekte von Modernisierung und Automatisierung greifen, müssen die Tragfähigkeit und Reinvestitionsfähigkeit des Netzwerks als gemeinsame Anstrengung von Bund und Branche sichergestellt werden. Zur temporären Unterstützung des EV wurde bereits eine Anlagenpreisförderung von 80 Mio. € im Bundeshaushalt 2021 und 40 Mio. € im Entwurf des Bundeshaushalts 2022 verankert. Die Förderung sollte im Bundeshaushalt über das aktuelle Volumen hinaus erhöht, in der Finanzplanung des Bundes weiter angehoben und eine Förderperspektive bis 2030 geschaffen werden.	Bund	<b>Übergabe an AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr</b>  Maßnahme ist im Masterplan Schienengüterverkehr enthalten und wird im Rahmen der „AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr“ bearbeitet.  Bescheide zur Anlagenpreisförderung für 2025 i.H.v. 35 Mio. € im November 2024 erteilt. Über Fortführung über 2025 hinaus wird 2025 auf Grundlage der Evaluation entschieden. Darüber hinaus neues Förderprogramm Betriebskosten im Einzelwagenverkehr am 01.06.2024 in Kraft getreten, Förderbeginn zum 15.07.2024. Für 2024 und 2025 stehen je 300 Mio. € p.a. ab 2026 320 Mio. € jährlich zur Verfügung.
6.	<b>KV-Fähigkeit von Sattelaufliegern</b>	Dahingehende Maßnahmen müssen verbunden werden mit einem Gesamtpaket zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen sowie des KV und seiner Nutzung im Besonderen. Maßnahmen für mehr KV-fähige Sattelaufleger, aufbauend auf den Ergebnissen der Kranbarkeitsstudie <sup>8</sup> , werden in einem eigenen Prozess (Federführung Referat E 13) umgesetzt.	Bund: Förderinitiative KV-fähige Sattelaufleger verstetigen.  Verbände: Übermittlung relevanter Informationen an die Branche. Rückkopplung der Brancheninteressen. Evaluation der derzeitigen Förderung mit Branchenerfordernissen koppeln und analysieren.  Die Mehrkosten der Anschaffung von ca. 2.000 € bis 3.000 € pro Sattelaufleger könnten national temporär gefördert werden, um eine höhere Akzeptanz sicherzustellen. Hierzu muss lediglich die Beispiel-Liste der förderfähigen Elemente in der De-minimis-Förderung für Lkw um kranbare Sattelaufleger für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen ergänzt werden.  Finanzielle Anreize, etwa durch die Förderung von KV-Terminals sowie sog. Intelligenter Trailertechnologien einschließlich der Kranbarkeit von Sattelaufliegern.  Die Anschaffungsförderung neuer kranbarer (bzw. bahntauglicher) Trailer schafft Verlagerungsanreize  Die Anschaffung kranbarer Sattelanhänger sollte gefördert werden.	Bund / Verbände	<b>Übergabe an AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr</b>  Wird im Rahmen der Förderrichtlinie Nutzfahrzeugflotte (intelligente Trailer-Technologie) durch den Bund gefördert. Fördermöglichkeiten über De-minimis-Programme vorhanden. Weitere Maßnahmen werden im Rahmen der „AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr“ von BMDV und Branche erarbeitet.

<sup>8</sup> Studie zur Abschätzung der umwelt- und verkehrspolitischen Folgen einer europaweiten verpflichtenden KV-Fähigkeit von Standard-Sattelaufliegern in Deutschland, vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/foerderung-der-kranbarkeit-von-sattelaufliegern.html>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Weitere Handlungsempfehlungen aus verschiedenen Quellen	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte
7.	<b>Lehrinhalte</b>	<p><b>Anpassung von Lehrinhalten fachbezogener Ausbildungen und Studiengänge:</b> In Bezug auf die Potenziale multimodaler Transporte herrschen momentan Kenntnisdefizite in der Praxis. Es ist wünschenswert, dass zukünftige Fachkräfte während ihrer Ausbildung besser über die Möglichkeiten verkehrsträgerübergreifender Transporte informiert werden. Die Nutzung von Schiene und Binnenschiff und des KV sollten deshalb - soweit sie es noch nicht sind - feste Bestandteile der Ausbildungs- und Studiengänge werden. Dies betrifft die Ausbildung an den Berufsschulen als auch Bachelor- und Masterstudiengänge sowie Weiterbildungseinrichtungen (Fachwirt Güterverkehr, Betriebswirt VWA, Speditionskaufleute und Disponenten).</p>	<p>Schwerpunktsetzung auf Vernetzung / Verzahnung von Verkehrsträgern.</p> <p>Auch die Schiene und Multimodalität sollte verstärkt in den Fokus gerückt werden.</p> <p>Definition eines Kriterienkatalogs mit Mindestanforderungen in Bezug auf Verzahnung der Verkehrsträger.</p> <p>Bund braucht Rückmeldung über Stand der Dinge. Verbände sollten als Multiplikatoren auf die Landesministerien einwirken und mitarbeiten.</p> <p>Die SGKV hat aktiv Lern- und Lehrinhalte zum Kombinierten Verkehr erarbeitet, die den Fokus auf das Verständnis der Systemzusammenhänge und der dafür notwendigen Grundlagen legen: Es erfolgt eine intensive Zusammenarbeit mit Berufsschulen und auch Unternehmen und Verbänden: Informationen finden sich zu SYSLOG.</p> <p>Schienengüterverkehr, insb. KV bei Aus- und Fortbildung stärker berücksichtigen (Ausbildungsordnungen der Länder).</p> <p>Internationale Beispiele beachten, bspw. in Österreich zum Thema Binnenschifffahrt: <a href="https://www.rewway.at/de/lehrmittel/pakete/">https://www.rewway.at/de/lehrmittel/pakete/</a></p> <p>Schwerpunkte der Ausbildungsinhalte sind je nach Region/ IHK unterschiedlich, entsprechend dem dort vorherrschenden Bedarf.</p> <p>Begleitende Weiterbildungen, die von vielen im Schienengüterverkehr aktiven Ausbildungsbetrieben im Verbund organisiert werden, können Defizite ausgleichen.</p>	Bildungsministerien der Länder / Verbände	<p><b>Übergabe an AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr und AG Verlagerung des Beirats Masterplan Binnenschifffahrt.</b></p> <p>Beide Gremien werden gebeten, bei der Erarbeitung von Vorschlägen zur Aus- und Weiterbildung und fachbezogenen Studiengängen insbesondere dem Aspekt der Intermodalität besondere Bedeutung beizumessen.</p> <p>Im Masterplan Schienengüterverkehr unter dem Punkt „Aus- und Weiterbildung forcieren“ sind hierzu Maßnahmen aufgelistet. Diese werden im Rahmen der „AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr“ bearbeitet.</p> <p>Im Masterplan Binnenschifffahrt ist die „Verankerung der Binnenschifffahrt in der Aus- und Weiterbildung der Speditions- und Logistikbranche“ aufgenommen und mit Maßnahmen hinterlegt. Diese wurden im Rahmen der „AG Verlagerung des Beirats Masterplan Binnenschifffahrt“ bearbeitet. Die Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Beirat Masterplan Binnenschifffahrt.</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Weitere Handlungsempfehlungen aus verschiedenen Quellen	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte
8.	<b>ETCS Triebfahrzeuge</b>	<p><b>Interoperabilität des europäischen Schienennetzes.</b> Neben der Infrastruktur sind auch die Fahrzeuge mit der ETCS-Technologie auszurüsten. Der Finanzbedarf für On-Board-Units nur für den Schienengüterverkehr, um die Fahrzeuge für die wesentlichen Hauptkorridore und Strecken bis 2035 auszustatten, wird auf ca. 1,0 bis 1,5 Mrd. € geschätzt, abhängig von der zukünftig eintretenden Degression der Umrüstkosten.</p>	<p>Branche: Austausch mit anderen (europäischen) Verbänden zu den Erfahrungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von ETCS. Wo liegen die Schwachstellen? Welche Optimierungspotenziale bestehen? Befragung der in Deutschland ansässigen Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Nutzen von ETCS aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht. Branche muss dafür sorgen, dass ausreichend Mittel für die Implementierung bereitstehen. Ermittlung des Förderbedarfs bei Problemstellungen, die bei der Ausrüstung von Triebfahrzeugen im Zuge der weiteren Digitalisierung der Schiene entstehen können. Auch ist hier eine Lieferfähigkeit und Einsatzreife der technischen Lösungen zu gewährleisten.</p> <p>Bund: Verstetigung der Förderung von Triebfahrzeugen auch nach 2025, Dabei Aufgreifen von Erkenntnissen aus der Branche. Klarer Fokus auf einheitliche und kompatible Techniken und Systeme.</p> <p>Im BMDV wurde hierzu die Förderrichtlinie für die fahrzeugseitige Umrüstung mit ETCS On-Board-Units entwickelt. Dies ist nun zu einer vollständigen Finanzierung der migrationsbedingten Umrüstung der Fahrzeuge auszuweiten, finanziell zu hinterlegen, in Bezug auf den administrativen Aufwand bei ihrer Umsetzung auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren und zügig zu implementieren.</p>	Branche / Verbände / Bund	<p>Im Rahmen von „<b>Digitale Schiene Deutschland</b>“ wird befristet bis zum Jahr 2025 modellhaft eine Förderung des Bundes zur Ausrüstung von Triebfahrzeugen mit dem European Rail Traffic Management System (ERTMS) zugelassen. Dies ist auf den „<b>Digitalen Knoten Stuttgart</b>“ begrenzt. Die Förderung der Fahrzeuge im Zusammenhang mit dem DKS soll verlängert werden. Damit einher geht auch die Erhöhung der Fördermittel.</p> <p>Über den digitalen Knoten Stuttgart hinaus stehen aktuell Bundesmittel für das First-of-Class (FoC) Sofortprogramm zur Verfügung. Diese Mittel werden eingesetzt, um die ERTMS Erstausrüstung von häufigen und wichtigen Bestandsfahrzeugen anteilig zu fördern.</p> <p>Eine erhebliche Reduzierung der Kosten und des Zeitbedarfs für die Umrüstung ist durch eine Koordinierung der Aktivitäten aller Beteiligten möglich. Eine Finanzierung bzw. Förderung und die Rolle des Bundes innerhalb einer Koordinierungsstelle wird aktuell geprüft.</p> <p>Das Thema ETCS-Fahrzeugausrüstung wird im Begleitkreis Verbände behandelt.</p>
9.	<b>Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“</b>	<p>Beibehaltung und Erweiterung der Fördermöglichkeiten zur Digitalisierung der Prozessketten im SGV / KV.</p> <p>Bisher werden durch Z-SGV nur Projekte bis zur Markteinführung gefördert. Das Programm sollte auf die Förderung am Markt verfügbarer Technologien für die breite Masse ausgeweitet werden. Digitalisierung und Automatisierung unterstützen einen effizienteren und transparenteren Bahnbetrieb. Reduzierung des Koordinationsaufwandes und der Bahnbetriebskosten.</p>	<p>Bund / Länder: Erweiterung von bestehenden Förderprogrammen und Erhöhung der Fördermittel (nachfragegesteuert).</p> <p>Verbände: Übermittlung relevanter Informationen an die Branche. Rückkopplung der Brancheninteressen. Evaluation der derzeitigen Förderung mit Branchenerfordernissen koppeln und analysieren. Aussage, welche Maßnahmen konkret zur breiten Markteinführung aufgenommen werden sollten.</p>	Bund / Länder / Verbände	<p><b>Übergabe an AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr</b></p> <p>Maßnahme ist im Masterplan Schienengüterverkehr enthalten und wird im Rahmen der „<b>AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr</b>“ bearbeitet.</p> <p>Auf Grundlage der positiven Evaluierung 2023 wurde Verlängerung und Erweiterung des <b>Bundesprogramms Zukunft SGV</b> ab 01.01.2025 bis 31.12.2029 umgesetzt. Beibehaltung des Fokus auf Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik sowie Erprobung bei Integration niedrigeren Reifegrads und Markteinführung.</p>
10.	<b>Multimodaler GST</b>	Schaffung von Umladestationen zum multimodalen Großraum- und Schwertransport.		Bund / Verbände	Wird in <b>Gesprächen mit Verbänden zum gebrochenen Transport</b> (z. B. Pilotvorhaben NRW) erörtert.



Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Weitere Handlungsempfehlungen aus verschiedenen Quellen	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte
11.	<b>Öffnung Gleisanschlüsse für Dritte</b>	<p>Verbesserung des Zugangs für Unternehmen (Dritte) an privaten Gleisanschlüssen anderer Unternehmen (Ziel der Öffnung). Optimierung der Marktregulierung.</p> <p>Festsetzung von Nutzungsentgelten gemäß gesetzlicher Vorschrift für EIUs. Der bürokratische Aufwand dieses Verfahrens ist inzwischen auch für kleine EIUs immens. Mit Blick auf den zusätzlichen Aufwand aufgrund des Verfahrens ist eine Öffnung von Gleisanschlüssen für Unternehmen an Dritte oft nicht attraktiv. Beispielsweise bei Umschlag- und Verladereinrichtungen.</p> <p>Die Regulierung von Gleisanschlüssen ist durch das ERegG schon vorgesehen. Jeder Terminalbetreiber hat ein Eigeninteresse, sein Terminal voll auszulasten. Hier werden kaum Potenziale gesehen.</p>	<p>Verbände / Branche: Verstärkte Kommunikation und Informationsbereitstellung (Checkliste für Sammlung betrieblicher Vorschriften SbV ist „Bedienungsanleitung“), für restliche SNB (Schienennutzungsbedingungen) und NBS (Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen) orientieren an VDV. Ermöglichung eines diskriminierungsfreien Zugangs, BNetzA. Überprüfung und ggf. Anpassung des ERegG. Rechtliche Vereinfachung und Abbau von bürokratischen Hürden (Reform des Eisenbahnregulierungsgesetzes) Bund / EU, Aspekte der asymmetrischen Regulierung verstärken.</p>	Bund / Verbände / BNetzA	<p><b>Übergabe an AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr</b></p> <p>Den Zugang zur Schiene zu sichern und auszubauen ist als Maßnahme im Masterplan Schienengüterverkehr enthalten und wird im Rahmen der „AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr“ bearbeitet.</p> <p>Anschlussförderrichtlinie wird 2024 evaluiert, vorgeschlagene Maßnahmen werden in Überprüfung einbezogen. Ergebnisse Evaluierung für Anfang 2025 erwartet.</p>
12.	<b>Prüfpflicht Gleisanschluss in Gewerbegebieten</b>	<p>Bei den Ausweisungen von Gewerbegebieten sind Gleisanschlüsse – anders als der Bau von Zufahrtsstraßen – nicht selbstverständlich und bedürfen oft einer (Mit-)Finanzierung der ansässigen Unternehmen. Im Ergebnis sind Gewerbegebiete zu häufig nicht an das Schienennetz angeschlossen. Daher sollte künftig bundesrechtlich eine Pflicht eingeführt werden, dass bei der Genehmigung von Gewerbegebieten ab einer bestimmten, noch zu definierenden flächenmäßigen Größe die Möglichkeit einer Schienenanbindung verbindlich geprüft werden muss. Zudem kann die bestehende Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse so verändert werden, dass sie in diesen Fällen zusätzliche Investitionen ermöglicht. Für den Fall, dass die Prüfung von Gleisanschlüssen aus wirtschaftlichen Gründen zu einem negativen Ergebnis kommt, plädieren einige Teilnehmende dafür, dass die mögliche Erreichbarkeit eines Zugangs zu dem System Schiene im Umkreis des neuen Gewerbegebietes aufgezeigt und dokumentiert werden muss.</p>	<p>Verstärkte Berücksichtigung in der Planung (Ergänzung Planungsrecht), verpflichtende Alternativprüfung. Prüfung einer verbindlichen Berücksichtigung von Schienenanbindungen im Planungs- / Umweltrecht bei der Genehmigung und dem Bau von aufkommensstarken Industrie- und Logistikstandorten.</p> <p>Über eine Änderung der Bauvorschriften des Bundes kann schnell umgesetzt werden, dass bei der Planung neuer Gewerbegebiete ab einer zu definierenden Größe zukünftig die Prüfung auf Möglichkeit von Gleisanschlüssen rechtlich zwingend erfolgen muss. Zudem kann die bestehende Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse so verändert werden, dass sie in diesen Fällen zusätzliche Investitionen ermöglicht. Für den Fall, dass die Prüfung von Gleisanschlüssen aus wirtschaftlichen Gründen zu einem negativen Ergebnis kommt, ist mindestens vorzusehen, dass die mögliche Erreichbarkeit eines Zugangs in das System Schiene im Umkreis des neuen Gewerbegebietes aufgezeigt und dokumentiert werden muss.</p>	Bund / Länder / Kreise / Regionalverbände / Städte und Gemeinden	<p><b>Übergabe an AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr</b></p> <p>Maßnahme ist im Masterplan Schienengüterverkehr enthalten und wird im Rahmen der „AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr“ bearbeitet.</p> <p>Für Bauvorschriften liegt die Zuständigkeit bei BMWSB.</p> <p>VMK hat am 17./18.04.24 Beschlüsse zur verbindlichen Prüfung der Schienenanbindung von Gewerbegebieten gefasst. Bund und Länder wollen tätig werden, Bund wird im Zusammenhang mit der laufenden Evaluierung der Anschlussförderrichtlinie weitere Maßnahmen und Kommunikation prüfen.</p> <p>Bund wird auch im Rahmen der Evaluierung Kommunikationsveranstaltungen prüfen.</p>
			<p>Das existierende Gleisanschlussprogramm sollte fortgeführt und offensiv weiterentwickelt werden. In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, ob analog zu anderen Staaten und zur Straßenanbindung für aufkommensstarke Standorte bereits im Planungs-/Umweltrecht die Anbindung an die Schiene verbindlich gefordert werden kann.</p>		
13.	<b>Steuerliche Förderung KV</b>		<p>Ideensammlung zum Beschluss der AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr (SGV)</p>	Bund (BMF)	<p><b>Keine Befassung im Strategiedialog multimodaler Güterverkehr</b></p> <p>Diese Maßnahme ist, entsprechend des Beschlusses zu Zielen und Vorgehen beim Strategiedialog, nicht im Strategiedialog zu behandeln, da Federführung nicht im BMDV liegt.</p>

Nr.	Maßnahme	Zieldefinition und Beschreibung	Weitere Handlungsempfehlungen aus verschiedenen Quellen	Akteure	Umsetzungsstand/-schritte
14.	<b>Entwicklung / Umbau Binnenschiffe</b>	Neuentwicklung bzw. Umbau von Binnenschiffen („Robustheit“ gegenüber Niedrigwasser).	Bereitstellen von Geldern zur Ausschreibung von Forschungsprojekten zur Entwicklung innovativer Binnenschiffe zur Fahrt bei Niedrigwasser. Stellungnahme Branchenverbände einholen.	Binnenschiff-fahrtsbranche / Verlader	<p>Im Rahmen des Förderprogrammes „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ wird der Umbau zu einem niedrigwasseroptimierten Binnenschiff gefördert. Die Weiterentwicklung des Förderprogramms ist eine <b>Maßnahme des Masterplans Binnenschiffahrt</b>.</p> <p>Die Aufstellung des Haushalts 2025 und die Finanzplanung für die folgenden Jahre befinden sich derzeit im Haushalts-gesetzgebungsverfahren und sind noch nicht abgeschlossen. Das Ergebnis bleibt abzuwarten. Trotz der aktuellen Haus-haltslage ist das BMDV bemüht, die mit dem Förderpro-gramm eingeschlagene Förderpolitik weiter zu verfolgen.</p> <p>Teilweise wurden Maßnahmen privatwirtschaftlich angesto-ßen. Bsp. BASF, HGK Shipping. Wird in Forschungsvorhaben des BMDV und der EU-KOM teilweise bereits adressiert. Maßnahme wird auch im Kontext der Klimawandelanpassung im Rahmen der <b>Lenkungsgruppe zur Umsetzung des Akti-onsplans „Niedrigwasser Rhein“</b> bearbeitet.</p>
15.	<b>Containertransport Binnen-schiff und Bahn</b>	Stärkung des Containertransports mit dem Binnenschiff. Stärkung des Containertransports aus den Seehäfen mit Bahn und Binnenschiff.	Prüfung von Fördermöglichkeiten für regelmäßig verkehren-de Containertransporte mit dem Binnenschiff. Verbesserung der Ablaufplanung für Binnenschiffe in den Seehäfen. Unter-stützung innovativer Ablaufplanungssysteme in deutschen Seehäfen, z. B. im Rahmen des Förderprogramms Innovative Hafentechnologien (IHATEC). In Deutschland müssen viele Container für den Weitertransport nach Osten auf den – zu-meist ausländischen Lkw – umgeschlagen werden. Verlagerungspotenziale im Containertransport können nur im Rahmen einer europäischen Politik gehoben werden, welche die Transportketten bis zu ihren Endpunkten in Ost-europa und auf dem Balkan denkt. Ein Ansatz wäre eine bes-tere europäische Hafenpolitik. Ein weiterer die Stärkung des Kombinierten Verkehrs.	Bund / Länder	<p>Maßnahme wurde im Rahmen der <b>Arbeitsgruppe Verlage-rung</b> des Beirats Masterplan Binnenschiffahrt erarbeitet.</p> <p>Vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltssituation ist dem BMDV die angedachte Förderung regelmäßig verkehren-der Containertransporte mit dem Binnenschiff nicht möglich.</p> <p>Ein wirksamer Hebel wären niedrigere Liegegebühren in den deutschen Seehäfen. Zuständig hierfür sind die Länder, auf-grund ihrer Zuständigkeit für die Häfen.</p>
16.	<b>Digitalisierungsoffensive Binnenschiffahrt</b>	Förderung von umsetzungs- und anwendungsorientierten digitalen Diensten und Anwendungen für die Binnenschiffahrt in den Be-reichen Daten- und Informationsaustausch, Kundenbeziehungen, operative und logistische Abläufe, Navigation und Sicherheit. Durch datengestützte Dienste können Transportprozesse für Verlader und Empfänger transparenter gestaltet werden. Die Hürde zum Einsatz von Binnenschiffen sinkt.	<p>Initiierung von anwendungsbasierten Umsetzungsvorhaben (Leuchtturmprojekte), Branchenverbände aktiv einbeziehen.</p> <p>Optimierung der Zufahrtssteuerung von Binnenschiffen in allen großen deutschen Containerseehäfen und den ARA-Seehäfen. Regelmäßiger Austausch mit den Vertretungen der Seehäfen zur Reduzierung der Wartezeiten für Binnenschiffe und zur Entwicklung digitaler Lösungen.</p>	Bund / Länder / Binnenschiff-fahrtsgewerbe / Binnenhäfen	<p>Das Anliegen ist im Masterplan Binnenschiffahrt aufgegrif-fen, der als Maßnahmen hierzu u.a. enthält:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Digitale Testfelder werden im Rahmen der Forschungsför-derung Digitale Testfelder (DTW) behandelt.</li> <li>• Digitale Navigation wird mit der Maßnahme zur Errichtung des bundesweiten AIS-Dienstes und Aufbau einer AIS-Landinfrastruktur angegangen.</li> <li>• Digitale Prozesse Schleusen wird im Projekt digitale Schleusenzulassung umgesetzt.</li> <li>• Die Erweiterung der elektronischen Wasserstraßenkarte (ELWIS) ist abgeschlossen.</li> </ul>



# Anlage 1: Beschluss zu Zielen und Vorgehen beim Strategie- dialog multimodaler Güter- verkehr (vom 19.09.2023)

---

Die Beteiligten des Strategiedialoges multimodaler Güterverkehr beschließen:

## 1. Definition

Unter multimodalem Güterverkehr werden alle Güterverkehre gefasst, bei denen Güter mit zwei oder mehr unterschiedlichen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Binnenschiff) transportiert werden – also sogenannte „gebrochene Verkehre“ (bspw. beim Holztransport). Der Kombinierte Verkehr, bei dem Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken oder Lkw-Sattelaufleger) über längere Distanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert und im Vor- und Nachlauf auf der Straße befördert werden, bildet das Herzstück multimodalen Güterverkehrs.

## 2. Ziele

- Der Strategiedialog soll die vorhandenen Überlegungen und Vorschläge zur Fortentwicklung des multimodalen Güterverkehrs zusammenführen.

- Der Strategiedialog dient der Verständigung über Entwicklungspotenziale und erfolgversprechende Geschäftsmodelle der Zukunft des multimodalen Güterverkehrs mit dem Ziel, die Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsträger zu verbessern.

- Darauf basierend soll eine Verständigung über die zu ergreifenden Maßnahmen von Wirtschaft und Bundesministerium für Digitales und Verkehr erreicht werden.

- Der Strategiedialog soll darüber hinaus zum verstärkten Netzwerken und Kommunizieren zwischen den Beteiligten anregen.

## 3. Arbeitsschritte

- Verständigung über Entwicklungspotenziale und erfolgversprechende Geschäftsmodelle
  - Zur Orientierung für die Verständigung über tragfähige Geschäftsmodelle zur Verbesserung multimodaler Güterverkehre dienen die Geschäftsmodelle<sup>9</sup> der „Studie zur besseren Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger im Güterverkehr“.

<sup>9</sup> Die Geschäftsmodelle sind im Schlussbericht zur „Studie zur besseren Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger im Güterverkehr“ dargestellt, vgl. [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-vernetzung-verkehrstraeger-gueterverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-vernetzung-verkehrstraeger-gueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile)

- Anhand zur Verfügung stehender Quellen sollen überdies diejenigen Gütergruppen identifiziert werden, die sich perspektivisch besonders für eine Verlagerung auf multimodale Güterverkehre eignen.
  - Gleichzeitig sind Potenziale zur personellen Verzahnung der Akteure der einzelnen Verkehrsträger zu identifizieren, um das Verständnis dieser untereinander und füreinander zu fördern, aber auch Potenziale durch stärkere Vertriebsaktivitäten und integrierte Komplettangebote in den Fokus zu nehmen.
  - Hiervon ausgehend soll eine Verständigung darüber erreicht werden, welche Geschäftsmodelle, Gütergruppen und Verladerebranchen Potenziale bieten, um den Anteil multimodaler Güterverkehre am gesamten Güterverkehr zu erhöhen.
- **Darauf aufbauend: Verständigung über Maßnahmen von Wirtschaft und Staat**
- Es wird angestrebt, den identifizierten Geschäftsmodellen und Entwicklungspfaden Maßnahmengruppen zuzuordnen, die möglichst gegenseitig verstärkende Interdependenzen aufweisen.
  - Vermieden werden soll ein Katalog unzusammenhängender Einzelmaßnahmen, der nicht den konkreten zu erwartenden oder von den Beteiligten angestrebten wirtschaftlichen Entwicklungspfaden multimodalen Güterverkehrs zugeordnet ist.
  - Als Quellen für mögliche Maßnahmen dienen<sup>10</sup>:
- Ergebnisse der „Arbeitsgruppe Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr“;
  - Aspekte, Fragestellungen, Positionen bzw. Vorschläge in Bezug auf multimodale Verkehre aus dem „Infrastrukturdialog“;
  - Maßnahmvorschläge aus der „Studie zur besseren Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger im Güterverkehr“;
  - Forderungen der Initiative „Combined Transport für Europe 2021-23“ (CT4EU) bezüglich des Kombinierten Verkehrs;
  - Soweit vorliegend: Untersuchungsergebnisse des Projektes „Klima- und kapazitätsoptimierte Logistik“ des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF);
  - Gutachten „Faktencheck Güterverkehr in Deutschland: Von der fehlenden Infrastruktur zum Verlagerungspotenzial“ des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln e. V.;
  - Abschlussbericht und Handlungsempfehlungen des Projekts „Truck2Train – Pilotprojekt zur Entwicklung von Anforderungen an ein marktgerechtes digitales KV-Einstiegsportal für kleinere und mittlere Transportunternehmen“;
  - Masterplan Binnenschifffahrt;
  - Internationale und nationale Best-Practice-Beispiele;
  - Gutachten „Schienengüterverkehr als Garant des Klimaschutzes im Verkehr - Qualität, Innovation und Kunden im Fokus“ des

10 Nähere Informationen zu den einzelnen Quellen können dem Papier „Quellen für die Diskussion möglicher Maßnahmen“ entnommen werden.

Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (DVF) und Roland Berger;

- Vorschläge auf EU-Ebene (insbesondere Novellierung der Richtlinie der EU über den Kombinierten Verkehr);
  - Vorschläge der Beteiligten des Strategiedialoges multimodaler Güterverkehr.
- Maßnahmen, die bereits in anderen Gremien federführend bearbeitet werden, werden diesen zur weiteren Bearbeitung überlassen bzw. übergeben, um Doppelbefassungen zu vermeiden. Das betrifft insbesondere:
- Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr, soweit sie nicht im Ideenpapier der „Arbeitsgruppe Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr“ zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs enthalten sind;
  - Maßnahmen für mehr kranbare Sattelaufleger, die aufbauend auf den Ergebnissen der Kranbarkeitsstudie<sup>11</sup> in einem eigenen Prozess (Federführung Referat E 13) umgesetzt werden;
  - Maßnahmen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt;
  - Maßnahmen aus der Arbeitsgruppe Verlagerung des Beirats Masterplan Binnenschifffahrt;
  - Vorschläge, die die künftige Struktur und Arbeitsweise der Deutschen Bahn AG betreffen;
- Maßnahmen, die nicht unter die Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr fallen (z.B. steuerliche Erleichterungen).
- Bei Maßnahmen, über die Einvernehmen zwischen den Beteiligten für die Umsetzung herrscht, wird ein Umsetzungspfad festgelegt.
- Ein Umsetzungspfad kann auch zu Maßnahmen festgelegt werden, bei denen mindestens eine Zweidrittelmehrheit der Beteiligten eine Umsetzung befürwortet. Bei diesen wird ausdrücklich gekennzeichnet, dass hier keine Einstimmigkeit erzielt worden ist. Die Nichtzustimmenden haben das Recht zu verlangen, dass ihr Dissens schriftlich festgehalten wird.

#### • Festlegungen zur Umsetzung

Die Umsetzung der identifizierten Maßnahmen wird – ggf. tabellarisch – in einer Maßnahmenliste festgelegt, die folgende Kategorien enthält:

- Zieldefinition und Beschreibung der Maßnahme;
- Präzisierung der technischen, finanziellen, infrastrukturellen und rechtlichen Voraussetzungen;
- Zuordnung der ausführenden Akteure;
- Zeithorizont;
- Umsetzungsschritte, die im Rahmen der Möglichkeiten/Zuständigkeit/Kompetenz der Beteiligten liegen;
- Bei nicht konsentierten Maßnahmen: Dissens kann schriftlich festgehalten werden.

11 Studie zur Abschätzung der umwelt- und verkehrspolitischen Folgen einer europaweiten verpflichtenden KV-Fähigkeit von Standard-Sattelauflegern in Deutschland, vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/foerderung-der-kranbarkeit-von-sattelauflegern.html>

- Sofern Maßnahmen aufgegriffen werden sollen, die bereits in Umsetzung sind, erfolgt eine deklaratorische Aufnahme in der Maßnahmenliste.
- Kommunikation und Netzwerken
  - Um die Zielerreichung des Strategiedialoges multimodaler Güterverkehr zu unterstützen, werden den Beteiligten Möglichkeiten angeboten, sich untereinander – auch bilateral – zu vernetzen.
  - Hierfür besteht die Möglichkeit, Präsenzveranstaltungen in Räumlichkeiten eines Beteiligten durchzuführen. Bei diesen sollte die Möglichkeit angeboten werden, sich über Video zuzuschalten (Hybrid-Veranstaltung). Die Beteiligten eruieren, ob sie als Gastgeber für Hybridveranstaltungen in Frage kommen.
  - Bei virtuellen Treffen werden die Beteiligten ermutigt, die vorhandene Chat-Funktion auch für die bilaterale Vernetzung untereinander zu nutzen.

#### 4. Verhältnis von „Strategiedialog multimodaler Güterverkehr“ und „Infrastrukturdialog“

- In dem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr organisierten Infrastrukturdialog mit Verbänden wurde in der abgeschlossenen Konsultationsphase ebenfalls u.a. das Thema der Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr als wichtiges Thema identifiziert. Für die in Kürze startende Dialogphase sollen im Rahmen des Infrastrukturdialogs mehrere themenspezifische Arbeitsgruppen eingerichtet werden, u.a. auch eine Arbeitsgruppe zur Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr.
- Vor dem Hintergrund der starken inhaltlichen Bezüge sowie zur Schaffung von Synergieeffekten wird eine Zusammenarbeit zwischen dem „Strategiedialog multimodaler Verkehr“ und der güterverkehrsbezogenen Arbeitsgruppe des Infrastrukturdialogs angestrebt. Die Details dieser Zusammenarbeit werden noch geregelt.

# Anlage 2: Beitrag des Strategiedialogs zum Infrastrukturdialo (Beschluss vom 15.03.2024)

---

## Vorbemerkung:

Bei den folgenden Ausführungen handelt es sich um das Ergebnispapier der Arbeitsgruppe 4 („Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr“) des Infrastrukturdialo. Es gibt im Infrastrukturdialo insgesamt acht Arbeitsgruppen, zu denen jeweils ein Ergebnispapier entsteht. Im Ergebnispapier jeder Arbeitsgruppe werden Konsenspunkte und begründete Dissenspunkte der Verbände festgehalten, d. h. diese stellen nicht notwendigerweise die Sichtweise des BMDV dar. Darüber hinaus werden Prüfwünsche der Verbände festgehalten. Die Prüfwünsche entsprechen nicht notwendigerweise der Sichtweise aller an der Arbeitsgruppe teilnehmenden Verbände. Das BMDV behält sich vor, zu entscheiden, welche Prüfwünsche weiterverfolgt werden.

Nach Fertigstellung der Ergebnispaniere im Rahmen der Abschlussitzungen der einzelnen Arbeitsgruppen ist die Arbeitsgruppenphase abgeschlossen. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppenphase werden allen am Infrastrukturdialo teilnehmenden Verbänden im Rahmen einer Veranstaltung am 26. Juni 2024 im Plenum vorgestellt und im Anschluss daran zum Gesamtergebnis des Infrastrukturdialo zusammengeführt, das u. a. den erzielten Konsens aller Verbände enthält. Das BMDV wird die Ergebnisse des Infrastrukturdialo in einem Gesamtbericht darstellen und diesen veröffentlichen. Es ist vor diesem Hintergrund wesentlich zu beachten,

dass die Ergebnispaniere zunächst nur einen diskutierten Arbeitsstand der an der jeweiligen Arbeitsgruppe teilnehmenden Verbände abbilden.

Der gemäß Koalitionsvertrag auf den Weg zu bringende neue Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 soll in einer langfristigen Perspektive nachhaltig wichtige und vor allem die richtigen Weichen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität in Deutschland stellen. Dafür braucht es bei allem Handlungsdruck auch etwas Zeit, denn es geht hier um komplexe, vielfältige Themen sowie um den größten Investitionsetat des Bundes.

Vor diesem Hintergrund soll der BVMP 2040 in dieser Legislaturperiode durch die Entwicklung eines klaren Konzepts auf der Grundlage eines möglichst breiten Konsenses auf den Weg gebracht werden. Die Umsetzung des Konzepts bzw. Erarbeitung und Beschluss des BVMP 2040 sollen in der nächsten Legislaturperiode erfolgen. Aus dem Infrastrukturdialo sollen wichtige Impulse in den Prozess zur Aufstellung des Konzepts für den BVMP 2040 einfließen.

Die Gliederung dieses Papiers orientiert sich an den Fragestellungen, die im Mittelpunkt der Sitzungen am 22.11.2023, 13.02.2024 und 15.03.2024 standen. Die jeweiligen Konsens- und Dissenspunkte sowie Prüfwünsche sind im Folgenden dargestellt.

## Vorwort zu Arbeitsgruppe 4

Die AG 4 fungiert gleichzeitig als „Strategiedialog multimodaler Güterverkehr“. Das Ziel des Strategiedialogs ist es, mit Vertreterinnen und Vertretern der Logistikbranche, der Verlagerer und der Wirtschaftszweige mit Transportwachstumspotenzial zu beraten, wie mehr Transporte auf den kombinierten Verkehr und andere intermodale Verkehre verlagert werden können und welche aufeinander abgestimmten Maßnahmen Staat und Unternehmen hierzu ergreifen müssen. Durch die inhaltliche Überschneidung der Ziele der AG 4 und des Strategiedialoges multimodaler Güterverkehr haben die unter I. und II. dargestellten Punkte Relevanz für beide Dialogprozesse. Die unter III. und im Anhang dargestellten Maßnahmen zur Stärkung der Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr sind hingegen nach Relevanz für den Infrastrukturdiallog (III. 1. und 2.) und den Strategiedialog multimodaler Güterverkehr (Anhang 1. und 2.) unterteilt.

### I. Potenziale der Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr

Im Folgenden werden Chancen, Potenziale und Maßnahmen zur Stärkung der Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr aufgezeigt und Vorschläge und Forderungen hierzu in den Infrastrukturdiallog eingebracht. Das Ergebnispapier zielt auf die Stärkung aller Güterverkehre, bei denen Güter mit zwei oder mehr unterschiedlichen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Binnenschiff) transportiert werden, den sog. multimodalen Güterverkehr. Dazu gehören auch „gebrochene Verkehre“, bei denen die Ladung den Verkehrsträger wechselt (bspw. bei Rundholz- oder Kohletransporten). Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem Kombinierten Verkehr (KV), bei dem Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken oder Lkw-Sattel-

aufzieger) über längere Distanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert und im möglichst kurzen Vor- und Nachlauf auf der Straße befördert werden.

Die Stärkung der Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr ordnet sich ein in das Ziel der Bundesregierung, den Ausstoß an Treibhausgasen in Deutschland bis 2030 um 65 % im Vergleich zu 1990 zu senken und in Deutschland bis 2045 Treibhausgasneutralität zu erreichen. Einen wesentlichen Beitrag hierzu muss der Verkehr leisten. Neben der Umstellung auf klimaneutrale Antriebsarten kommt der Verlagerung von Verkehren, sowie dem Aufsetzen neuer Verkehre auf Schiene und Binnenschiff eine bedeutende Rolle zu. Ziel ist ein Anteil der Schiene von 25 % und des Binnenschiffs von 12 % an der Güterverkehrsleistung in Deutschland bis 2030.

Multimodale Güterverkehre bilden einen wichtigen Hebel für die Verlagerung von Gütertransporten auf Schiene und Wasserstraße. Die Kombination verschiedener Verkehrsträger ermöglicht es, Güter auf Schiene und Binnenschiff zu verlagern, deren Lade- oder Entladeort keinen direkten Schienen- oder Hafenananschluss besitzen und für deren An- und Abtransport im sogenannten Vor- und Nachlauf daher – auf einer möglichst kurzen Strecke – der Lkw eingesetzt wird. Durch die Vernetzung der Verkehrsträger können Schiene und Binnenschiff auch Kunden zugänglich gemacht werden, die über keinen eigenen Gleis- oder Hafenananschluss verfügen. Die Kombination der Stärken der einzelnen Verkehrsträger, insbesondere der Flexibilität des Lkw auf der letzten Meile und der Energieeffizienz und Bündelungsfähigkeit von Schiene und Binnenschiff, eröffnet die Möglichkeit des Aufbaus ökologisch und ökonomisch nachhaltiger Transport- und Logistikketten von Haustür zu Haustür bzw. von Firmentor zu Firmentor.

Multimodale Transporte leisten, in ihrem reibungslosen Zusammenwirken, einen signifikanten Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Einsparung und somit zum Klima- und Umweltschutz. Selbst wenn die Treibhausgasemissionen des Straßengüterverkehrs in Zukunft durch alternative Antriebsarten und Kraftstoffe deutlich reduziert werden, bleiben wichtige Systemvorteile multimodaler Transporte bestehen: Der im Vergleich zum Lkw in der Regel geringere Energieverbrauch von Güterbahn und Binnenschiff, bezogen auf die gesamte Strecke, insbesondere bei längeren Strecken, sowie der Beitrag zur Vermeidung bzw. Verringerung von güterkraftverkehrsbedingten Staus und Engpässen auf den Straßen. Während zudem alle Teilnehmende in dem niedrigeren Bedarf an Fahrpersonal einen Systemvorteil sehen, der dem Fahrpersonalmangel im Güterverkehr entgegenwirkt, bestand ein Dissens darin, ob der Bedarf an Fahrpersonal infolge der Bündelung von Verkehren als deutlich niedriger einzustufen ist.

Die Chancen einer stärkeren Vernetzung können beispielhaft am Kombinierten Verkehr und an Großraum- und Schwertransporten (GST) aufgezeigt werden.

### *Beispiel Kombierter Verkehr*

Mit rund 45 % an der Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs (2021) kommt dem schienenseitigen Kombinierten Verkehr zur Erreichung der politischen Versorgungs- und Klimaziele eine wichtige Bedeutung zu.<sup>12</sup> Laut einer Studie im Auftrag der Internationalen Vereinigung für den

Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) vermag der KV-Transport die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber der reinen Beförderung auf der Straße (fossiler Energieträger Diesel, Euro 6) um 60 bis 90 % zu senken und den Energieverbrauch um 40 bis 70 % zu vermindern [https://www.ct4eu.eu/sites/default/files/studies/d-fine\\_UIRR\\_Study-on-CO2-emissions-in-CT\\_0.pdf](https://www.ct4eu.eu/sites/default/files/studies/d-fine_UIRR_Study-on-CO2-emissions-in-CT_0.pdf)). Die Evaluierung der Förderung des KV durch den Bund hat ergeben, dass dank des KV pro Tag rund 17.000 Lkw-Fahrten weniger auf deutschen Bundesfernstraßen stattfinden (Stand 2019); im Jahr summiert sich das auf annähernd 4,5 Mio. Lkw-Fahrten. Infolge dieses Verlagerungseffektes wurden im deutschen Netz im Jahr 2019 Kohlendioxidemissionen in Höhe von rund 2,75 Mio. t vermieden.<sup>13</sup>

Der KV hat eine kontinuierlich positive Entwicklung zu verzeichnen und gehört künftig insbesondere aufgrund des starken Wachstums von in intermodalen Ladeeinheiten (Container, Sattelaufleger, Wechselbrücken) transportierten Gütern (Güterstruktureffekt) zu den Segmenten mit dem stärksten Wachstumspotenzial im Güterverkehr. Diese Einschätzung wird durch die im Auftrag des BMDV erstellte Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose gestützt, die für den KV bis 2051 eine überproportionale Zunahme des Verkehrsaufkommens um 73 % prognostiziert. Innovative Waggon- und Schiffstypen sowie neue Verladetechniken tragen dem Güterstruktureffekt Rechnung und bieten die Chance, für Schiene und Binnenschiff Absatzmärkte bei Gutarten zu erschließen, die traditionell (bspw. aufgrund der Kleinteiligkeit der Sendungsgrößen) auf der Straße transportiert werden.

12 Intraplan Consult GmbH & Bundesamt für Logistik und Mobilität (2023): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Sommer 2023. Im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).

13 Dieser Wert wurde dem Evaluierungsgutachten auf Grundlage der durchschnittlichen Kohlendioxidemissionen der Verkehrsträger ermittelt (Schiene: 21,3 g/tkm, Binnenschiff: 33,1 g/tkm, Lkw (>12t): 95,0 g/tkm). Bei einer Verlagerung von Lkw-Transporten auf den KV wurden je tkm auf der Schiene 73,7 g CO<sub>2</sub> und auf der Binnenwasserstraße 61,9 g CO<sub>2</sub> vermieden.



### *Beispiel multimodale Großraum- und Schwertransporte*

Wichtige Wirtschaftsbranchen, etwa der Bau- und Energiesektor, sind auf Großraum- und Schwertransporte angewiesen. Zur Umsetzung der Energiewende spielen GST eine entscheidende Rolle, etwa beim Transport von Komponenten von Windenergieanlagen und anderer für die Energiewende dringend benötigter Güter, wie z. B. Kabelrollen und Großtransformatoren für den Netzausbau. Derzeit erfolgt der Transport überwiegend auf der Straße, in deutlich geringerem Umfang auf der Schiene (vornehmlich Transformatortransporte) und den Binnenwasserstraßen. Gerade die Wasserstraßen bieten ein großes Potenzial, um GST im Hauptlauf klimaschonend zu transportieren. Der Transport im Nachlauf zum eigentlichen Anlieferungsort, z. B. dem Standort eines geplanten Windparks, findet dann per Lkw statt. Dementsprechend kommt den Häfen als Umschlaganlagen und Logistikschnittstellen zwischen Schiff und Straße eine hohe Bedeutung zu. Neben der CO<sub>2</sub>-Einsparung und der größeren Energieeffizienz trägt die Verlagerung von GST auf das Binnenschiff dazu bei, die durch GST besonders belastete Straßeninfrastruktur, insbesondere die Brücken, zu schonen und Reparaturbedarfe zu reduzieren.

### *Potenziale durch den Ausbau multimodaler Geschäftsmodelle*

Die Arbeitsgruppe hat anhand einer im Auftrag des BMDV erstellten Studie zur besseren Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger im Güterverkehr ([https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-vernetzung-verkehrstraeger-gueterverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-vernetzung-verkehrstraeger-gueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile)) verschiedene Geschäftsmodelle diskutiert, mit denen die Potenziale des multimodalen Güterverkehrs noch stärker gehoben werden können. Alle Modelle benötigen aber entsprechende Voraussetzungen auf Seiten der Infrastruktur.

### *1. Das Shuttle-Konzept*

Hierbei werden im Hauptlauf auf Schiene und Binnenwasserstraßen verlässlich und regelmäßig verkehrende Verbindungen angeboten. An Schienen-Hubs kann von einem langlaufenden Shuttlezug auf Züge mit kürzeren Laufwegen umgeladen werden, wodurch der Schiene weitere Verbindungen erschlossen werden. Voraussetzung sind leistungsfähige Hub-Terminals, die einen raschen und effizienten Umschlag ermöglichen, und an das Ladegut angepasste Waggons. Auf den Shuttle-Zügen können Ladeeinheiten mit unterschiedlichen Empfangsorten zum Hub-Terminal transportiert werden. Die Sortierung nach Relationen erfolgt im Hub-Terminal durch den Schiene-Schiene-Umschlag. Der Shuttle-Zug kann während des Transportlaufes in Abhängigkeit der Lage auch unterschiedliche Terminalstandorte bedienen. Im besten Fall kann durch das Konzept die Auslastung der Züge zwischen den Hub-Standorten erhöht werden. Zudem können Straßenverkehre im Zulauf zu den Hub-Terminals durch Nutzung des Shuttle-Konzeptes auf die Schiene verlagert werden. Außerdem können kleinere KV-Standorte und Hub-Terminals gestärkt werden.

Die Wirtschaftlichkeit des Konzeptes hängt von verschiedenen Rahmenbedingungen ab. Wichtig sind gute schienenseitige Verbindungen im Zulauf und geringe Kosten auf der ersten und letzten Meile zu den Terminalstandorten.

### *2. Die Vernetzung von Einzelwagenverkehr und KV*

Mischzugkonzepte, bei denen Einzelwagen mit Wagen des Kombinierten Verkehrs kombiniert werden, ermöglichen eine bessere Auslastung und somit eine effektivere Nutzung der Potenziale beider Transportarten. Auch hierfür sind infrastrukturseitige Voraussetzungen nötig: Neben Gleisanschlüssen eine enge räumliche Verknüpfung



fung von Rangieranlagen und KV-Terminals. In vielen Fällen reichen hier bereits Pop-up/Small-Scale-Terminals mit Reachstacker-Umschlag.

### 3. *Eine bessere Vernetzung von Wasserstraße und Schiene*

Insbesondere entlang des Rheins lassen sich verstärkt Transporte auf Binnenschiff und Schiene miteinander kombinieren. Voraussetzungen sind trimodale Umschlagterminals mit ausreichenden Gleisnutzlängen zum Schiene-Binnenschiff-Umschlag.

## II. *Voraussetzungen für das Ausschöpfen der Potenziale multimodaler Verkehre*

Die Wettbewerbssituation multimodaler Verkehre muss verbessert werden. Dies könnten durch die Erhöhung der Kapazität, Zuverlässigkeit und Effizienz erreicht werden. Um konkurrenzfähig zum reinen Straßentransport zu sein, müssen nach Ansicht der Mehrheit der Teilnehmenden die Kosten für multimodale Verkehre sinken.

Ein teilnehmender Verband ist im Unterschied dazu der Meinung, dass die relative Wettbewerbsfähigkeit der entscheidende Maßstab für die Verlager-Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl ist.

### 1. *Mehr Kapazität*

Die Ausweitung der Kapazität ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Potenziale multimodaler Güterverkehre besser nutzen zu können.

Der Angelpunkt multimodaler Verkehre ist die Nutzung verschiedener Transportmittel zum Transport eines Gutes mit unterschiedlichen Verkehrsträgern. Deshalb kommt infrastruktureitig modernen, leistungsfähigen Umschlaganlagen

und Häfen, einschließlich Abstellanlagen für intermodale Ladeeinheiten, sowie geeigneten Anlagen zur Zwischenabstellung (einschließlich Serviceeinrichtungen) der verschiedenen Ladegüter bzw. Abstellgleise, eine zentrale Bedeutung zu.

Genauso wichtig sind aber der zielgerichtete Ausbau und Maßnahmen zum Erhalt der Streckeninfrastruktur bei allen Verkehrsträgern. Es besteht Einvernehmen, dass die Steigerung der Kapazität ein wesentliches Ziel der Infrastrukturentwicklung sein muss. Da der Hauptlauf multimodaler Verkehre auf Schiene und Wasserstraßen stattfindet, kommt dem Ausbau der Infrastruktur dieser beiden Verkehrsträger im Hinblick auf eine stärkere Vernetzung besondere Bedeutung zu. Aber auch die kapazitätsgerechte Straßenanbindung von Terminals ist für multimodale Verkehre unerlässlich. Das Ziel der Vernetzung gebietet, dass die Infrastruktur jedes Verkehrsträgers so ausgebaut wird, dass er im Zusammenspiel seine jeweilige Funktion optimal erfüllen kann.

Für das Wachstum des Schienengüterverkehrs und das Erreichen des o.g. Verlagerungsziels 2030 müssen ausreichend Kapazitäten bereitgestellt werden.

Dissens gibt es bei der Frage, woran sich die Bemessung der dem Infrastrukturausbau zugrunde zu legender Kapazität orientieren soll. Einige der wortnehmenden Teilnehmenden an der Arbeitsgruppe sprechen sich dafür aus, den Ausbau künftig nicht mehr wie bisher an Verkehrsnachfrageprognosen zu orientieren, die eine „absehbare Entwicklung“ zugrunde legen, sondern im Sinne von Zielprognosen, beispielsweise an den Verlagerungszielen bei Schiene und Wasserstraße, d.h. deren angestrebtem Anteil von 25 % (Schiene) bzw. 12 % (Binnenschiff) der Verkehrsleistung im Güterverkehr 2030 (mengenzielorientierte Infrastrukturentwicklung). Dies sollte, aus Sicht dieser Verbände, bereits im Rahmen des

Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 umgesetzt werden und dann auch dem Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 zugrunde liegen.

Einige andere Teilnehmende plädieren hingegen dafür, weiterhin den Infrastrukturausbau an dem prognostizierten Bedarf auszurichten.

## 2. Größere Zuverlässigkeit

Das Ineinandergreifen verschiedener Verkehrsträger innerhalb der Transportkette bedingt, dass jeder beteiligte Verkehrsträger eine besondere Verlässlichkeit aufweisen muss, damit der Gesamttransportvorgang planbar bleibt. Verspätungen oder ausfallende Fahrten bei einem Verkehrsträger wirken sich unmittelbar auch auf denjenigen Verkehrsträger aus, auf den umgeladen wird. Daher stellen multimodale Verkehre besondere Anforderungen an die Zuverlässigkeit des Streckennetzes der Verkehrsträger sowohl im Hauptlauf (Schiene und Binnenwasserstraße) als auch im – meist straßenseitigen – Vor- und Nachlauf. Dies gilt insbesondere für zeitsensible Gütertransporte. Kurzfristig kommt daher der Behebung von Engpässen im Schienen- und Wasserstraßen-Netz und der Minimierung baustellenbedingter Beeinträchtigungen sowie dem Management von hochwasser- oder niedrigwasserbedingten Engpässen große Bedeutung zu. Mittel- und langfristig muss die Bundesverkehrswegeplanung so ausgerichtet werden, dass auch in Störfällen genügend Netzreserven zur Verfügung stehen, um Gütertransporte verlässlich durchführen zu können.

## 3. Mehr Effizienz

Das für multimodale Transporte unerlässliche Ineinandergreifen verschiedener Prozesse und Akteure stellt erhöhte Anforderungen an die Effizienz dieser Prozesse. Nur wenn sie effizient organisiert sind, können multimodale Transporte zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden und sich gegenüber dem „einfacheren“ (unimodalen) Transport, ausschließlich auf

der Straße, behaupten. Deshalb ist die Digitalisierung von Transport- und Kommunikationsprozessen (einschließlich Digitaler Automatischer Kupplung, ETCS, Schleusenautomatisierung, automatisierte Schifffahrt), die effiziente Nutzung der Streckeninfrastrukturen mittels Digitalisierung und eine schnelle und umfassende Digitalisierung und Automatisierung der Umschlaganlagen unabdingbar, um vernetzte Güterverkehre zu wettbewerbsfähigen Preisen anbieten zu können. Dies setzt kompatible, verkehrsträgerübergreifende digitale Schnittstellen, einheitliche Standards für den elektronischen Datenaustausch und den Ausbau einer flächendeckenden digitalen Infrastruktur voraus.

Wo für multimodale Transporte behördliche Genehmigungen erforderlich sind, insbesondere bei Großraum- und Schwertransporten, müssen diese verkehrsträgerübergreifend, schnell, unbürokratisch mit nutzerfreundlichen digitalen Genehmigungsverfahren erfolgen. Bei beschleunigten Verfahren sind klare Zuständigkeiten und Qualitätssicherung wichtiger denn je.

Nicht zuletzt sind multimodale Verkehre darauf angewiesen, dass neue Infrastruktur schnell und effizient errichtet und dauerhaft instandgehalten wird. Deshalb ist die Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrswege von großer Bedeutung.

### III. Maßnahmen zur Stärkung der Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr

Konsens unter den Teilnehmenden der AG 4 herrscht darüber, dass Beschleunigung und Vereinfachung von Planung und Genehmigung bei Infrastrukturmaßnahmen sowie Ausbau von Straße, Schiene und Wasserstraße für die Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr hohe Priorität hat.

#### 1. Beschleunigung von Planung und Genehmigung bei Infrastrukturmaßnahmen

Unerlässlich ist eine schnellere Umsetzung bereits definierter Maßnahmen, insbesondere durch Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen. Um Verfahren zu beschleunigen, ist vor allem die Frage der Ersatzneubauten anzugehen. Diese bei Kapazitätserweiterungen von neuen bzw. erneuten Planfeststellungsverfahren freizustellen, würde wichtige Projekte beschleunigen. Darüber hinaus müssen die Planungszeiträume für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur inkl. Stellplatzausbau und Netzausbau stark verkürzt und deren übergeordnete Bedeutung für die Öffentlichkeit/das öffentliche Gemeinwohl stärker betont und berücksichtigt werden. Dissens besteht darüber, ob die Abschaffung der materiellen Präklusion die Verfahren verlängert und zur Anforderung vieler zusätzlicher Gutachten geführt hat.<sup>14</sup> Eine europarechtskonforme Wiedereinführung dieser Regelung sehen einige Teilnehmende

daher als sehr hilfreich an. Prioritär ist darüber hinaus eine rasche Umsetzung der Vorschläge zur Beschleunigung von Planung und Genehmigung bei Infrastrukturmaßnahmen der Beschleunigungskommission Schiene<sup>15</sup> und der Beschleunigungskommission Mittelrhein<sup>16</sup>.

#### 2. Ausbau von Straße, Schiene und Wasserstraße

Für eine bessere Vernetzung ist der weitere Ausbau mit verlässlicher Finanzierung des Streckennetzes aller Verkehrsträger eine wesentliche Voraussetzung. Die Diskussionen in der AG 4 konzentrierten sich hierbei auf den Ausbau des Schienennetzes. Denn für multimodale Verkehre, deren Hauptlauf ja auf Schiene und Binnenwasserstraße stattfindet, erweist sich die begrenzte Kapazität auf der Schiene derzeit als besonderes Hemmnis.

Als für die Kapazitätssteigerung besonders vorrangig erachtet die Arbeitsgruppe den weiteren und beschleunigten Ausbau des 740-m-Netzes Schiene. Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen sollte die 740-m-Zuglänge als Standard umgesetzt werden, soweit dies in den Standorten möglich ist.

Genauso bedeutsam ist es, im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) Aus- und Neubaumaßnahmen festzuschreiben, die eine ausreichende Kapazität des Schienengüterverkehrs, auch im Nebennetz, gewährleisten. Dazu ist es notwendig, die so genannten Flexi-Trassen für den Güterverkehr, die im Rahmen des Deutsch-

14 Hinweis gegen eine Verfahrensverlängerung: [https://www.ufu.de/wp-content/uploads/2021/11/Hintergrundpapier\\_Umweltverbandsklagen\\_2021.pdf](https://www.ufu.de/wp-content/uploads/2021/11/Hintergrundpapier_Umweltverbandsklagen_2021.pdf); Hinweis für eine Verfahrensverlängerung: [https://die-gueterbahnen.com/assets/files/news/2019/2019\\_10\\_07\\_durner\\_rechtsgutachten\\_wiedereinfuehrung\\_der\\_praekclusion.pdf](https://die-gueterbahnen.com/assets/files/news/2019/2019_10_07_durner_rechtsgutachten_wiedereinfuehrung_der_praekclusion.pdf).

15 Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene, einsehbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?blob=publicationFile>

16 Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Mittelrhein, einsehbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/bkmr.pdf?blob=publicationFile>.

land-Taktes erarbeitet, aber bisher nur in einem Anhang des Abschlussberichts zum Deutschlandtakt aufgeführt sind, mit konkreten Aus- und Neubauprojekten zu unterlegen, diese einer Nutzen-Kosten-Bewertung zu unterziehen und sie bei positivem Ergebnis in das BSWAG und als reguläre Gütertrassen in den Zielfahrplan des Deutschlandtaktes aufzunehmen. Flexi-Trassen sollen es sowohl ermöglichen, flexibel auf Auftragspitzen und Betriebsstörungen zu reagieren, als auch die infrastrukturelle Grundlage für ein weiteres Wachstum des Schienengüterverkehrs zu schaffen, mit dem Ziel eines Marktanteils der Güterverkehrsleistung von 25 %. Ein Prüfungswunsch der Teilnehmenden besteht darin, dass auch künftige Verkehrsprognosen und sich daran anschließende Verkehrsumlegungen auf die einzelnen Verkehrsträgernetze ausreichende Schienen- und Umschlagkapazitäten für das Erreichen (verkehrspolitischer) Ziele aufnehmen sollten.

Kurz- und mittelfristig misst die AG 4 der raschen Beseitigung von Engpässen im Schienennetz eine besondere Bedeutung bei. Derzeit sind besonders auf für multimodale Verkehre besonders wichtigen Hauptachsen, die gleichzeitig intensiv vom Schienenpersonenverkehr genutzt werden, zahlreiche Streckenabschnitte als überlastet eingestuft bzw. sie erreichen bereits ihre Kapazitätsgrenze. Hier wird eine schnelle Engpassbeseitigung als vordringlich eingestuft. Darüber hinaus ist eine bessere Hinterlandanbindung der See- und Binnenhäfen über die Schiene notwendig.

Die AG 4 misst der Optimierung der Bau- und Instandsetzungsarbeiten im Schienennetz

hohe Priorität bei. Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere im Bereich Instandhaltung und Ersatzmaßnahmen, müssen mit dem am Markt tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen frühzeitig abgestimmt werden. Ziel muss es sein, dass mög-

lichst wenige Einschränkungen für den Schienengüterverkehr entstehen und zumindest jeweils eine technisch und wirtschaftlich adäquate Ausweichalternative mit hinreichender Kapazität zur Verfügung steht.

Für den Verkehrsträger Wasserstraße sieht die AG 4 eine herausgehobene Bedeutung in der zeitnahen Engpassbeseitigung im Kernnetz, und insbesondere auf dem Rhein (Abladeoptimierungen Mittel- und Niederrhein), sowie im Ausbau und in der Unterhaltung der seewärtigen Zufahrten. Um die, anders als bei Schiene und Straße, bestehenden und erheblichen Kapazitätsreserven der Wasserstraße zu heben, sieht die AG 4 zudem sehr hohe Priorität für eine beschleunigte, nachholende Sanierung bestehender Wasserstraßenbauwerke im Kernnetz der Bundeswasserstraßen (Schleusen, Wehre, Düker etc.), flankiert von einer bedarfsgerechten Personal- und Finanzausstattung der Bundesverwaltung. Es soll geprüft werden, ob für den beschleunigten Ersatzneubau unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben zur ökologischen Durchgängigkeit (WRRL) der genehmigungsfreie Ersatzneubau von Schleusen auch bei geringfügiger Kapazitätserweiterung ermöglicht werden soll. Zur Ermöglichung eines doppelartigen Containerverkehrs und damit einer Stärkung des Kombinierten Verkehrs misst die AG 4 zudem der Erhöhung der Durchfahrts Höhen unter den Brücken im Kanalnetz besondere Bedeutung zu. Hierzu sieht die AG 4 eine prioritäre und zeitnahe Umsetzung des Aktionsplans Westdeutsche Kanäle als geboten an.

Als bedeutsam wird darüber hinaus eine bessere infrastrukturelle Anbindung der Umschlagterminals erachtet. Multimodale Terminals sollten über sehr gute infrastrukturelle Anschlussmöglichkeiten an Straße, Schiene und – wo vorhanden – Wasserstraße verfügen. Zusammen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss die Bundesregierung den Ausbau von schienen- und

straßenseitigen Bedienkonzepten (z. B. Elektrifizierung, Ausbau von Zufahrtsstraßen, Bau von Abstellgleisen in den Vorbahnhöfen) für multimodale Terminals daher vordringlich behandeln. Darüber hinaus sieht die AG 4 die Notwendigkeit zusätzlicher (Zwischen-) Abstell-, und Umschlagsflächen für Ladeeinheiten und Güter. Im Bereich der Straße muss ein besonderes Augenmerk auf der Schaffung von Schwerlastkorridoren liegen, die es erlauben, Großraum- und Schwertransporte zu GST-geeigneten Häfen und Schienenterminals durchzuführen.

Im Bereich Wasserstraße sieht die AG 4 die zukunftsgerichtete Sanierung bzw. Ertüchtigung von Kai- und Uferanlagen in Binnen- und Seehäfen als besonders bedeutsam an, sowohl für die Verlagerung von GST auf die Wasserstraße entsprechend dem Abschlussbericht der BMDV-AG „Verlagerung von Großraum und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ und der Windenergie-an-Land-Strategie der Bundesregierung, als auch zur Bewältigung der Güterbewegungen im Rahmen der Transformationsaufgaben Energie- und Kreislaufwirtschaft, und hält hierzu eine Unterstützung des Bundes für geboten (vgl. Nationale Hafenstrategie, [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/hafenstrategie-24.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/hafenstrategie-24.pdf?__blob=publicationFile)).

Im Bereich Straße werden darüber hinaus folgende Maßnahmen genannt und als prioritär für die Verbesserung des multimodalen Güterverkehrs eingeordnet.

Ein Verband äußert hierzu Dissens: Demnach habe der Ausbau von Lkw-Stellplätzen in der Fläche und die Steigerung der Aufenthaltsqualität für Lkw-Fahrpersonal an Rastanlagen keinen Nutzen zur Stärkung des multimodalen Verkehrs. Während im Straßengüterfernverkehr Stell- und Rasteinrichtungen notwendig sind, dürfte, nach

Ansicht dieses Verbandes, im multimodalen Güterverkehr die Transportdauer auf der Straße eine Verbesserung ebendieser Einrichtungen nicht erfordern.

- der Ausbau von Lkw-Stellplätzen in der Fläche  
Multimodaler Güterverkehr ist auf einen funktionierenden Vor- und Nachlauf auf der Straße angewiesen. In Deutschland fehlen derzeit ca. 40.000 Lkw-Stellplätze. Neben der Schaffung bundeseigener Stellflächen entlang der Bundesfernstraßen sind deshalb die Ausweisung von Stellflächen abseits der Bundesfernstraßen – z. B. in Gewerbegebieten, Logistikzentren, Binnen- und Seehäfen – sowie die Fortsetzung des Programms zur Förderung privater Investitionen zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen (SteP) und ein Verzicht auf das Kriterium des 3-km-Radius um Autobahn-Anschlussstellen erforderlich.
- die Steigerung der Aufenthaltsqualität für Lkw-Fahrpersonal an Rastanlagen  
Für reibungslos funktionierende multimodale Transportketten muss ausreichend Fahrpersonal zu Verfügung stehen. Für die Lösung des Personal mangels bei Berufskraftfahrern spielt es eine wichtige Rolle, die Arbeitsbedingungen fernab der innerbetrieblichen Tätigkeit zu verbessern. Dazu gehört die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den Rastanlagen. Als konkrete Maßnahmen sind hier notwendig:
  - die Bereitstellung beheizter sanitärer Anlagen, die mehrmals täglich gereinigt werden;
  - die Erhöhung der Sicherheit gegenüber kriminellen Übergriffen auf das Fahrpersonal und auf die Ladung/das Fahrzeug an Stellplätzen (Umzäunung, Ausleuchtung, regelmäßige Polizeipräsenz, leicht zugängliche Notrufsäulen etc.);

- kostenfreies WLAN;
  - überdachte Sitzgelegenheiten, Bänke und Tische sowie funktionierende Abfallentsorgung;
  - idealerweise die Orientierung an dem neuen SSTPA-Standard, der europaweit einheitliche Sozialstandards festlegt.
- eine hinreichende Lade- und Stromnetzinfrastuktur zur Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs  
Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßengüterverkehr signifikant zu senken, müssen neben dem Einsatz alternativer Kraftstoffe rasch und in wachsender Stückzahl CO<sub>2</sub>-neutrale und klimafreundliche Nutzfahrzeuge auf die Straßen kommen, während gleichzeitig die dafür notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur aufgebaut werden muss. Erforderlich ist die Schaffung von mindestens 10.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten für E-Lkw, davon mindestens 4.000 als Hochleistungsladepunkte, um auch den Ladeanforderungen batterieelektrischer schwerer Nutzfahrzeuge gerecht zu werden.

# Anlage 3: Anhang zum Ergebnispapier der Arbeitsgruppe 4 („Vernetzung der Verkehrs- träger im Güterverkehr“) des Infrastrukturdialogs

## Arbeitsaufträge für den „Strategiedialog multimodaler Güterverkehr“

### 1. Ausbau und Modernisierung multimodaler Terminals

Für die Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr sind Umschlagterminals von zentraler Bedeutung. Daher kommen ihrem Ausbau und ihrer Modernisierung größte Bedeutung zu. Das BMDV wird daher aufgefordert, dieses Thema zusammen mit den in der AG 4 repräsentierten Organisationen im Rahmen des „Strategiedialogs multimodaler Güterverkehr“ weiterzuvorforschen. Ziel ist es, gemeinsam im Rahmen dieses Strategiedialogs möglichst einvernehmliche Lösungen für die im Folgenden genannten Vorschläge zu erarbeiten. Die folgenden Ausführungen sind daher als Prüfwünsche für die weitere Arbeit des Strategiedialogs multimodaler Güterverkehr zu verstehen, die dem Ergebnispapier der AG 4 als Anhang beigefügt werden wird. Die Aufzählungsreihenfolge entspricht dem Ergebnis der in der AG 4 am 22.11.2023 durchgeführten Abstimmung über die Priorisierung der Maßnahmen. Als besonders prioritär werden von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe die unter a) bis e) genannten Maßnahmen eingeschätzt. Den Maßnahmen f) bis l) messen jeweils einzelne Teilnehmende ebenfalls Priorität bei.

#### a) Bedarfsgerechter Neu- und Ausbau von KV-Terminals

Die Bewältigung des prognostizierten Mengenwachstums im KV erfordert eine flächendeckende Terminalinfrastruktur. Der dazu notwendige weitere Aus-, Um- und Neubau von Umschlagkapazitäten muss sich in der Dotierung der bestehenden Finanzierungsinstrumente für Terminals (BSWAG, KV-Förderrichtlinie) im Bundeshaushalt niederschlagen.

Zudem sollte in einem deutschlandweiten Terminalkonzept erfasst werden, in welchen Regionen weitere KV-Terminals zielführend sind. Dabei sollten auch betriebliche Innovationen, wie z. B. die Umsetzung von Shuttle-Verkehren von kleineren KV-Standorten zu großen Hub-Terminals, betrachtet werden. Ein solches Konzept entfaltet zwar keine bindende Wirkung, gibt aber potenziellen privaten Investoren wichtige Hinweise, an welchen Orten Terminals noch fehlen und sich ggf. Investitionen lohnen.

Die Neu-, Um- und Ausbaustrategie sollte ergänzt werden durch die zielgerichtete Umwandlung bestehender Rangieranlagen, die Förderung der Mitnutzung privater Terminals durch weitere Verloader sowie durch sinnvolle Änderungen im Baurecht.



### **b) Flächensicherung für Terminals und Häfen**

Flächen für den Neubau und die Erweiterung von Terminals und für die Ausweitung von Häfen müssen rechtzeitig gesichert werden. Hier sind Terminal- und Hafenbetreiber gefordert, frühzeitig mit den Planungsämtern der Kommunen zu den jeweiligen Flächenplanungen in Kommunikation zu treten und darauf hinzuwirken, dass entsprechende Flächen von anderer Nutzung freigehalten werden. Hafensareale und das Umfeld von Umschlagterminals sollten generell von Ländern und Kommunen im Rahmen der Bebauungs- und Flächennutzungsplanung von konkurrierenden Nutzungen (z. B. Wohnbebauung) freigehalten werden. In diesem Zusammenhang sollte auf das übergeordnete öffentliche Interesse hingewiesen werden. In Kommunen, in deren Einzugsbereich im bundesweiten Terminalkonzept der Neubau von Terminals vorgeschlagen wird, sollten frühzeitig mögliche Terminalstandorte identifiziert und freigehalten werden.

### **c) 740 m Gleisnutzlängen in Terminals**

Für die Effizienzsteigerung des multimodalen Güterverkehrs ist es essentiell, dass 740 m lange Güterzüge in multimodalen Terminals umgelenkt werden können. Deshalb ist die Auslegung aller neuen Terminals für eine Gleisnutzlänge von 740 m erforderlich, soweit dies in den Standorten möglich ist. Terminalbetreiber sollten überdies an den bestehenden Terminalstandorten prüfen, ob und unter welchen Bedingungen die Umschlaggleise verlängert werden können. Der Bund ist gefordert, entsprechende Fördertatbestände, soweit nicht schon vorhanden, in seine Förderprogramme aufzunehmen.

### **d) Bereitstellung von Abstellflächen an Terminals**

Die Effizienz und Leistungsfähigkeit intermodaler Güterterminals hängen stark vom Fassungs-

vermögen der zur Verfügung stehenden Abstellflächen ab. Bei der Planung des Neubaus von Terminals sollte daher der erhöhte Platzbedarf, u.a. für Sattelaufleger, von vornherein berücksichtigt werden. Oft werden zusätzliche (Zwischen-) Abstell-, und Umschlagsflächen aber auch bei bestehenden Terminals notwendig. Ihre Förderung sollte in der Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs ermöglicht werden.

Um die Bedingungen für Gefahrguttransporte intermodal im Hauptlauf auf Wasserstraße und Schiene zu verbessern, sind an den Terminals Zwischenabstellflächen, inklusive geeigneter Gefahrgutlager- und Gefahrgutumschlagflächen notwendig, um transportbedingte Zwischenaufenthalte beim Transport gefährlicher Güter sicher zu gewährleisten. Hier sollten auch Lösungen in den Blick genommen werden, bei denen Betriebshöfe von terminalnahen Speditions- und Logistikunternehmen – ggf. angereizt durch Förderprogramme – Flächen zur Zwischenlagerung zur Verfügung stellen.

### **e) Verfügbarkeit von Abstellgleisen**

Daneben ist die Verfügbarkeit von Abstellgleisen für Waggons entscheidend für die Kapazität und Effizienz von Terminals. Zusammen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss die Bundesregierung daher die Verfügbarkeit von Abstell- und Puffergleisen für den Kombinierten Verkehr im Umfeld von Terminalstandorten verbessern.

### **f) Ausweitung der KV-Förderung auf multimodale Umschlagpunkte**

Die bestehende Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (nach BSWAG und Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr) soll fortgesetzt, weiterentwickelt und bedarfsgerecht

im Bundeshaushalt dotiert werden. Multimodale Verkehre beschränken sich jedoch nicht allein auf den KV, sondern umfassen z. B. auch teilbare Ladungen wie Stückgut und Schüttgüter. Deshalb sollten künftig auch multimodale Verknüpfungspunkte (inkl. Automatisierungstechniken und logistischer Infrastruktur) als wirtschaftszentrumsnahe Zugangspunkte zum Wagenladungsverkehr des Systems Schiene gefördert werden. Zu prüfen ist, ob diese Förderung in der Anschlussförderrichtlinie oder der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr verankert werden soll. Zu prüfen (im Einklang mit dem übergeordneten öffentlichen Interesse) sind auch Maßnahmen, die die Akzeptanz der Schnittstellen des multimodalen Verkehrs in der Wohnbevölkerung erhöhen. Entsprechend ist zu eruieren, ob das unter a) genannte deutschlandweite Terminalkonzept über den KV hinaus auf multimodale Umschlagpunkte insgesamt ausgeweitet werden soll.

#### **g) Elektrifizierung der KV-Terminals**

Durch eine vollständige Elektrifizierung und eine Spitzenüberspannung der Gleisanlagen in den Terminals können die Bahnbetriebskosten beim Umschlag reduziert und multimodale Verkehre effizienter abgewickelt werden. Deshalb sollten Betreiber für jeden Standort prüfen, welche Elektrifizierungsmöglichkeiten bestehen. Dabei müssen auch die infrastrukturellen Rahmenbedingungen an der Hauptstrecke und den Zuführungsgleisen berücksichtigt werden. Ebenfalls sollte eine Förderung emissionsfreier mobiler Geräte an KV-Anlagen (inkl. Ladeinfrastruktur) geprüft werden.

#### **h) Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie sowie der Maßnahmen des BVWP zur Unterhaltung, Sanierung und zum Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur**

Mit zwanzig Seehäfen an Nord- und Ostsee und rund 100 öffentlichen Binnenhäfen verfügt Deutschland über ein leistungsfähiges Güterverkehrsnetz und eine starke Hafenwirtschaft. Mit der Nationalen Hafenstrategie werden strategische Ziele formuliert und Maßnahmen erarbeitet, um die deutschen Häfen als Schnittstellen aller Verkehrsträger und Hinterlandbindungen weiter zu stärken, zukunftsfähig zu gestalten und Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten der Energiewende, einer klimaneutralen Schifffahrt und Industrie sowie Drehkreuzen der Verkehrsverlagerung zu entwickeln. Der Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie sowie der Maßnahmen des BVWP zur Unterhaltung, Sanierung und zum Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur kommt daher, nach Ansicht einiger Teilnehmenden, hohe Bedeutung für die Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr zu. Vor dem Hintergrund der Beschleunigung von Planungsverfahren und Bauabläufen müssten, nach Ansicht eines teilnehmenden Verbandes, zudem die personellen Kapazitäten für den Ausbau, die Instandhaltung und Planung in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ausgeweitet werden. Der BUND merkt nachträglich an, dass sich die Maßnahmen „zur Unterhaltung, Sanierung und zum Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur“ seiner Ansicht nach nur auf den Ausbau hoch belasteter Wasserwege bezieht.

*i) Ausbau von Lkw-Stellplätzen / Verbesserung der Aufenthaltsqualität für das Fahrpersonal*

Die unter III. 2. genannten Anforderungen hinsichtlich des Ausbaus von Lkw-Stellplätzen und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fahrpersonal gelten auch für die Bereitstellung entsprechender Stellplätze und Aufenthaltsvorrichtungen in Terminals bzw. in deren unmittelbarem Umfeld.

*j) Anschlüsse in Terminals für temperaturgeführte Güter*

An den Terminals wie auch auf den KV-Zügen fehlt es oft an Möglichkeiten für das Kühlen oder Heizen und die Temperaturüberwachung. Um mehr temperaturgeführte Güter im KV transportieren zu können, müssen entsprechende Anschlussmöglichkeiten sowohl in den Terminals als auch auf den Zügen geschaffen werden, die die gleichfalls benötigte Ladeinfrastruktur für Lkw ergänzen.

*k) Schaffung von Umladestationen zum multimodalen Großraum- und Schwertransport*

*l) Bau von Abstellgleisen in den Vorbahnhöfen*

**2. Verbesserung der Rahmenbedingungen für multimodale Verkehre**

Verbesserungen in der Infrastruktur können ihre volle Wirkung nur entfalten, wenn auch die regulativen Rahmenbedingungen stimmen. Wir fordern daher das BMDV auf, an geeigneter Stelle die hierfür nachfolgenden Vorschläge zu prüfen und voranzutreiben. Diese Maßnahmenvorschläge sollen ebenfalls im Rahmen des Strategiedialoges multimodaler Güterverkehr weiterverfolgt werden. Als besonders bedeutsam wurden in der AG 4 die Digitalisierung im Bereich von Groß-

raum- und Schwertransporten und die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den KV auf EU-Ebene identifiziert.

*a) Verkehrsträgerübergreifende Digitalisierung der Planung und Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten*

Für eine effiziente und schnelle Streckenplanung bei multimodalen GST ist ein digitales, standardisiertes Antrags- und Genehmigungsverfahren erforderlich. Hierzu ist ein Tool notwendig, in dem alle Verkehrsträger abgebildet und die schnellste, effektivste und kostengünstigste Strecke inklusive Vor-, Haupt- und Nachlauf über alle Verkehrsträger unkompliziert ermittelt werden kann. Das Antrags- und Genehmigungsverfahren für GST, VEMAGS, muss vollständig digitalisiert werden und alle Verkehrsträger, nicht nur die Straße, einbeziehen. Es bedarf darüber hinaus eines übergreifenden Geoinformationssystems, das die Abwicklung aller Prozesse und die Einbindung aller Verkehrsträger rund um die Durchführung eines GST vereint und sowohl von der Wirtschaft als auch von den Behörden genutzt werden kann.

*b) Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den KV in der EU*

Aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters des KV ist eine aktive Rolle Deutschlands bei der zielgerichteten Weiterentwicklung der europäischen Rahmenbedingungen für den KV zielführend. Insbesondere im Rahmen der aktuellen Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG über den KV muss ein Aus-, Um- und Neubau von Umschlagkapazitäten und die Schaffung der dafür notwendigen Rahmenbedingungen auch auf europäischem Level unterstützt werden. Deshalb begrüßt die AG 4, dass der Richtlinienentwurf im Strategiedialog multimodaler Güterverkehr diskutiert wird. Das BMDV wird aufgefordert, die dort vorgebrachten Anregungen in die Diskus-

sion auf Ebene des Europäischen Rates einzubringen.

**Weitere Vorschläge** zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für multimodale Verkehre, die im Rahmen des Strategiedialogs multimodaler Güterverkehr erörtert werden sollen, jedoch nur von einzelnen in der AG 4 vertretenen Organisationen als prioritär für die Förderung multimodaler Verkehre identifiziert wurden, sind:

- **die rasche Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung**

- **die Betriebsförderung multimodaler Güterverkehre**

Mit einer Betriebskostenförderung wird ein direkter Anreiz für die Kunden der Verkehrsunternehmen gesetzt, Güter auf die Schiene oder das Binnenschiff zu verlagern. Ziel kann dabei keine Dauersubventionierung sein, sondern vielmehr eine Anschubfinanzierung oder Verlagerungsprämie. Dies würde Verladern und Spediteuren dabei helfen, die wirtschaftlichen Risiken beim Aufbau eines Neu-Verkehrs zu senken. Nachdem durch eine Anschubfinanzierung die relative Wettbewerbsgleichheit zur Straße hergestellt wurde, könnte dann, z. B. bei stetiger Steigerung der Mengen, die Finanzierung wieder auslaufen. Ähnliche Programme gibt es bereits im benachbarten EU-Ausland und wurden auch in Deutschland erprobt (PACT / Marco Polo). Nach welchen Kriterien eine solche Förderung stattfinden würde, müsste in einem entsprechenden Förderprogramm festgelegt werden.

- **die Senkung der Einstiegshürden für multimodale Güterverkehre**

- **eine Kommunikationsstrategie für KV-Infrastrukturen**

- **eine Prüfpflicht für Gleisanschlüsse in neuen Gewerbegebieten**

Bei den Ausweisungen von Gewerbegebieten sind Gleisanschlüsse – anders als der Bau von Zufahrtsstraßen – nicht selbstverständlich und bedürfen oft einer (Mit-)Finanzierung der ansässigen Unternehmen. Im Ergebnis sind Gewerbegebiete zu häufig nicht an das Schienennetz angeschlossen. Daher sollte künftig bundesrechtlich eine Pflicht eingeführt werden, dass bei der Genehmigung von Gewerbegebieten ab einer bestimmten, noch zu definierenden flächenmäßigen Größe die Möglichkeit einer Schienenanbindung verbindlich geprüft werden muss. Zudem kann die bestehende Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse so verändert werden, dass sie in diesen Fällen zusätzliche Investitionen ermöglicht. Für den Fall, dass die Prüfung von Gleisanschlüssen aus wirtschaftlichen Gründen zu einem negativen Ergebnis kommt, plädieren einige Teilnehmende dafür, dass die mögliche Erreichbarkeit eines Zugangs zu dem System Schiene im Umkreis des neuen Gewerbegebietes aufgezeigt und dokumentiert werden muss.

- **die Förderung der Bahnfähigkeit von Sattelaufliegern**

Dahingehende Maßnahmen müssen verbunden werden mit einem Gesamtpaket zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen sowie des KV und seiner Nutzung im Besonderen. Maßnahmen für mehr kranbare Sattelaufleger, aufbauend auf den Ergebnissen der Kranbarkeitsstudie<sup>17</sup>, werden in einem eigenen Prozess (Federführung Referat E 13) umgesetzt.

17 Studie zur Abschätzung der umwelt- und verkehrspolitischen Folgen einer europaweiten verpflichtenden KV-Fähigkeit von Standard-Sattelaufliegern in Deutschland, vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/foerderung-der-kranbarkeit-von-sattelaufliegern.html>

# Anlage 4:

---

## *Die Teilnehmenden am Strategiedialog multimodaler Güterverkehr*

- Allianz pro Schiene e. V.
- Beamtenbund und Tarifunion (dbb)
- Bund für Umwelt und Naturschutz e. V. (BUND)
- Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. (BDB)
- Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)
- Bundesverband für Eigenlogistik und Verlager e. V. (BWVL)
- Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e. V. (BGA)
- Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL)
- Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB)
- Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BPEX)
- Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e. V. (BSK)
- Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (DSLTV)
- DB Cargo AG
- Deutsches Verkehrsforum e. V. (DVF)
- DHL Group
- Handelsverband Deutschland e. V. (HDE)
- Initiativkreis Europäische Metropolregionen (IKM)
- Kombiverkehr KG
- Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE)
- Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e. V. (SGKV)
- Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI)
- Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V. (VDMA)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
- Wirtschaftsvereinigung Stahl

## **Die beobachtenden Teilnehmenden am Strategiedialog multimodaler Güterverkehr**

- Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V. (BDEW)
- Bundesverband der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt e. V. (BDS)
- Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e. V. (BME)
- CL Rail GmbH
- DB InfraGo AG
- Deutsche Bahn AG
- Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK)
- Deutscher Städtetag
- Deutscher Städte- und Gemeindebund e. V. (DStGB)
- Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V. (DST)
- Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML)
- Hochschule Heilbronn
- Railistics GmbH
- SSP Consult, Beratenden Ingenieure GmbH
- Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
- Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V. (VDB)
- Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. (VPI)
- VTG Rail Europe GmbH
- Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS)



## *Impressum*

### *Herausgeber*

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Referat G 14  
Güterverkehr und Logistik  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

### *Stand*

Dezember 2024





### *Gestaltung | Druck*





Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Druckvorstufe | Hausdruckerei

Diese Publikation wird von der Bundesregierung im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.



**www.bmdv.bund.de**

-  [linkedin.com/company/bmdv-bund](https://www.linkedin.com/company/bmdv-bund)
-  [facebook.com/bmdv](https://www.facebook.com/bmdv)
-  [instagram.com/bmdv](https://www.instagram.com/bmdv)
-  [threads.net/@bmdv](https://www.threads.net/@bmdv)

-  [x.com/bmdv](https://x.com/bmdv)
-  [bsky.app/profile/bmdv.bsky.social](https://bsky.app/profile/bmdv.bsky.social)
-  [social.bund.de/@bmdv](https://social.bund.de/@bmdv)
-  [youtube.com/bmdv](https://www.youtube.com/bmdv)