

VCI-POSITION

Anforderungen der chemischen Industrie an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Schienengüterverkehr

Ein leistungsfähiges Schienennetz mit ausreichenden Kapazitäten für den Güterverkehr ist die Basis für einen zuverlässigen und leistungsfähigen Schienengüterverkehr. Die chemische Industrie ist für ihre Logistik auf einen zuverlässigen und leistungsfähigen Schienengüterverkehr angewiesen.

Kritische Lage im Schienengüterverkehr

Die aktuelle Lage im Schienengüterverkehr ist besorgniserregend: Die intensive Bautätigkeit führt zu erheblichen Kapazitätseinschränkungen im deutschen Schienennetz, welches in vielen Abschnitten ohnehin schon überlastet ist und über seine Kapazitätsgrenzen hinaus betrieben wird. Baubedingte Einschränkungen, zu denen Störungen wie Stellwerksausfälle, Signal- und Weichenstörungen, Brückenschäden usw. kommen, beeinträchtigen den Schienengüterverkehr in bisher nicht bekanntem Maße. Die Folge sind unverhältnismäßig lange und nicht mehr planbare Transportzeiten, die sich unmittelbar auf die Logistik der chemischen Industrie auswirken – von Wagenmangel bis hin zur Beeinträchtigung der Produktion, wenn Rohstoffe ausbleiben.

Kurzfristig müssen Baumaßnahmen

- so ausgeführt und geplant werden, dass zu jeder Zeit ausreichende Kapazitäten für den Schienengüterverkehr zur Verfügung stehen. Bei Streckensperrungen müssen Umleitungsstrecken für den Güterverkehr eingerichtet werden. Hierzu bedarf es sofort wirksamer Lösungen!
- in ihren Auswirkungen durch kleine und mittlere Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung begrenzt werden.

Konkrete Handlungsempfehlungen dazu gibt das [BDI-Positionspapier „Robuster Netzbetrieb für mehr Schienengüterverkehr – Handlungsempfehlungen für mehr Verlässlichkeit, Attraktivität und Planbarkeit“](#) vom 26.04.2022.

Mittel- und langfristig sind Sanierung und Ausbau des Schienennetzes unerlässlich, um

- der zu erwartenden deutlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens in den nächsten Jahren gerecht zu werden und die Voraussetzungen für eine politisch gewollte Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene zu schaffen,
- durch die Nutzung des Schienengüterverkehrs einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten zu können.

Anforderungen an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Der Mangel an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ist einer der wichtigsten Hinderungsgründe für die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene. Die Steigerung der Kapazitäten im Schienennetz ist daher die Grundvoraussetzung für die Durchführung eines leistungsfähigen und zuverlässigen Schienengüterverkehrs.

Um gemeinsam Verbesserungen zu erreichen, erachten wir darüber hinaus Ziele für die Verbesserung von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und deren Monitoring als unerlässlich.

Als Beitrag zur Diskussion mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, Netzbetreiber und Politik skizzieren wir im Folgenden die Anforderungen der chemischen Industrie an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Schienengüterverkehr.

Übergeordnetes Pünktlichkeitsziel

Die Europäische Kommission hat einen [Legislativvorschlag zur Überarbeitung der Verordnung \(EU\) 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes \(TEN-V\)](#) vorgelegt, in dem in Artikel 18 (1) b) das folgende Pünktlichkeitsziel für die europäischen Verkehrskorridore definiert wird:

„Mindestens **90 % der Güterzüge**, die mindestens eine Grenze eines europäischen Verkehrskorridors überqueren, **erreichen ihren Bestimmungsort** oder die Außengrenze der Union – sollte ihr Bestimmungsort außerhalb der Union liegen – **zum fahrplanmäßigen Termin oder mit einer Verspätung von höchstens 30 Minuten.**“

Dieses Ziel unterstützen wir als Messlatte für die Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs insgesamt ausdrücklich.

Die aktuellen Pünktlichkeitswerte liegen – ungeachtet der genauen Pünktlichkeitsdefinition – weit unter diesem Wert:

In Deutschland lag die Pünktlichkeit 2021 bei nur 58,4 %, bezogen auf eine Verspätung von bis zu 60 Minuten und ohne Berücksichtigung ganz ausgefallener bzw. abgestellter und neu zu beplanender Züge¹.

¹ „Nach Auskunft der DB AG waren zwischen Januar und November 2021 41,6 Prozent der Züge im Schienengüterverkehr bundesweit mehr als eine Stunde verspätet. Zu den weiteren Verspätungsdauern liegen weder der DB AG noch der Bundesregierung weitere eigene Angaben vor. Ausgefallene Güterzüge werden nach Auskunft der DB AG nicht gemeldet.“ Quelle: [Bundestags-Drucksache 20/603](#)

Anforderungen an Pünktlichkeit im Detail

Die Anforderungen an Pünktlichkeit aus Sicht der Verloader oder – anders ausgedrückt – die Toleranz für Verspätungen von Bahntransporten variieren und sind abhängig von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise:

- Pufferzeiten bis zur Rückfahrt
- Lagerbeständen (für Rohstoffe) bzw. Lagerkapazitäten (für Produkte)
- Be- und Entladezeitfenstern

Dabei gilt für die verschiedenen Segmente des Schienengüterverkehrs:

Ganzzüge

- stellen hohe Anforderungen an Pünktlichkeit: Ganzzüge verkehren in der Regel im Rundlauf, Entladung und Beladung sind, eng getaktet unter Berücksichtigung erforderlicher Toleranzen
- Zielgröße für die Messung der Pünktlichkeit ist die Anfahrtpünktlichkeit des Zuges am Zielbahnhof, gemessen als Abweichung von der Soll-Anfahrtszeit

Züge des Kombinierten Verkehrs (KV)

- stellen ebenfalls hohe Anforderungen an Pünktlichkeit: Auch sie verkehren in der Regel im Rundlauf, Umschlag und Nachläufe sind eng getaktet
- Zielgröße für die Messung der Pünktlichkeit ist die Anfahrtpünktlichkeit des Zuges am Terminal, gemessen als Abweichung von der Soll-Anfahrtszeit

Wagengruppen und Einzelwagen

- stellen weniger hohe Anforderungen an Pünktlichkeit (gerechnet in Minuten oder Stunden)
- ABER: Angemessen kurze Laufzeiten und die Einhaltung der geplanten Laufzeiten sind entscheidend für Verlässlichkeit und Planungssicherheit, um
 - geplante Mengen und Verkehre per Bahn abwickeln zu können
 - die Auslastung hochzuhalten
 - Leerwagenverfügbarkeit zu gewährleisten
 - Infrastrukturverfügbarkeit auf dem Laufweg zu gewährleisten
- Zielgröße für die Messung der Pünktlichkeit ist die pünktliche Zustellung der Leerwagen für die Beladung und pünktliche Zustellung der beladenen Einzelwagen beim Empfänger

Messung von Pünktlichkeit und Qualität

Parallel zur Erhöhung der Kapazität im Schienennetz ist die detaillierte **Erfassung** und **Analyse** der Verspätungsursachen entscheidend, um Verbesserungen zu erreichen. Dazu bedarf es:

- Einer detaillierten Erfassung und differenzierten Darstellung der **Verspätungsgrade** (0 Min. / 15 Min. / 30 Min. / 60 Min. ... > xx Stunden).
- Einer detaillierten Erfassung, differenzierten Darstellung und Analyse der **Verspätungsgründe** im Eisenbahnbetrieb.

Die dazu erforderlichen Daten werden durch DB Netz intern bereits erfasst. Um sie jedoch zur Qualitätsverbesserung nutzen zu können, müssen diese Daten den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und den Verladern zugänglich gemacht werden.

In einem Pilotprojekt wurden für den Einzelwagenverkehr in Nordrhein-Westfalen die Ankunfts- und Abfahrtpünktlichkeit in relevanten Rangierbahnhöfen sowie die Verspätungsgründe entlang des Laufwegs relevanter Züge analysiert. Diese Analysen können als Vorbild für anderen Regionen dienen und sollten in geeigneter Form auch für das operative Geschäft nutzbar gemacht werden.

Weitere Faktoren:

- Betrachtung stornierter Züge und der Gründe für die Stornierung von Zügen (betriebliche Gründe vs. Abbestellung durch Kunden).
- Analyse von Verspätungsursachen, die im Verantwortungsbereich der Verloader liegen wie z. B. pünktliche Be- und Entladung.

Monitoring und Umsetzung von Verbesserungen

Erfolgsfaktoren für ein effektives Monitoring der Pünktlichkeit, das die Grundlage für Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit sind:

- Frühzeitige und proaktive **Kommunikation von Abweichungen** durch die EVU
- Detaillierte und ehrliche **Kommunikation von Verspätungsgründen** durch die EVU (vgl. NRW-Pilotprojekt oder Nutzung von ECTA Transportverzögerungscodes)
- Gemeinsame **Ermittlung und Analyse der Verspätungsursachen** (Verlader, EVU und Netzbetreiber)
- Gemeinsame **Ableitung von Maßnahmen** zur Verbesserung der Pünktlichkeit (Verlader, EVU und Netzbetreiber)

Ein weiterer wichtiger Hebel zur Verbesserung der Qualität im Schienengüterverkehr – insbesondere, solange die Kapazitätssituation im Schienennetz angespannt bleibt – liegt aus Sicht des VCI in der **Kooperation der EVU**, etwa bei der Bündelung von Bedienfahrten, und auch im neutralen Betrieb von Rangierbahnhöfen, die als neutrale „Schnittstellen des Einzelwagenverkehrs“ für alle EVU nutzbar sein sollten. Konkrete Vorschläge dazu enthält das [VCI-Positionspapier „Maßnahmen zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs“](#) vom 17.05.2021.

Ansprechpartner: Tilman Benzing

Referent Abteilung Wissenschaft, Technik und Umwelt
T +49 (69) 2556-1414 | E tbenzing@vci.de

Verband der Chemischen Industrie e.V. – VCI

Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt

www.vci.de | www.ihre-chemie.de | www.chemiehoch3.de
[LinkedIn](#) | [Twitter](#) | [YouTube](#) | [Facebook](#)
[Datenschutzhinweis](#) | [Compliance-Leitfaden](#) | [Transparenz](#)

Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40

Registernummer des Lobbyregisters für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag
und der Bundesregierung: R000476

Der Verband der Chemischen Industrie (VCI) vertritt die Interessen von rund 1.900 Unternehmen aus der chemisch-pharmazeutischen Industrie und chemienaher Wirtschaftszweige gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. 2021 setzten die Mitgliedsunternehmen des VCI rund 220 Milliarden Euro um und beschäftigten über 530.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.