

Gelingt es der Branche, Schienengüterverkehre in optimierte logistische Konzepte einzubinden, besteht die Chance, weitere Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Foto: ÖBB / Krischan Zeiller

Ideen umsetzen, neue Lösungen anbieten, Erfolge bekannt machen

BME, UIRR, VDB, VDV, VPI, TU Berlin, Captrain, Bentheimer Eisenbahn, Hamburger Hafenbahn, Havelländische Eisenbahn, HGK, RCA, SBB Cargo, Zippel

Wie sehen die Mitglieder des Fachbeirats von „Güterbahnen“ die Zukunft der Warenbeförderung auf der Schiene? Von Zuversicht bis Skepsis reichen die Antworten auf die Fragen der Redaktion. Doch alle haben Ideen und konkrete Pläne, wie sie den Erfolg des Schienengüterverkehrs (SGV) weiter steigern können. Wo liegen die Chancen?

Kerstin Zapp

Eisenbahn ist sexy und die Lösung für die Zukunft Europas! Davon ist Michail Stahlhut, CEO der SBB Cargo International AG, fest überzeugt. Und auch Axel Plaß, geschäftsführender Gesellschafter der Zippel Group, ist sich sicher: „Dauerhaft gibt es keine Alternative zur Nutzung der Eisenbahn für größere Transportmengen.“ Doch „wie wird die Schiene zum Transportmittel der Wahl für Logistiker“ und „welchen Beitrag dazu kann innovative Bahntechnik leisten?“ fragt Axel Schuppe, Geschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB). Wolfgang Birlin, Geschäftsführer der Rhein Car-

go GmbH & Co. KG sowie Mitglied des Vorstands der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), sieht es als schwierig an, in 2016 mehr Gütertransporte auf die Schiene zu bringen, „da der LKW durch den aktuell geringen Dieselpreis und die geringe Regulierung große Vorteile besitzt“.

Sicher haben es Bahner aus der Schweiz und aus Österreich leichter, ihrem Verkehrsträger Großes zuzutrauen. Schließlich hilft der jeweilige Staat lenkend, Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Streikprobleme gab es darüber hinaus in den vergangenen Jahren auch nicht. Und die Infrastruktur wird weiter ausge-

baut, kurze Blicke auf den Gotthard-Basistunnel, der zum Fahrplanwechsel 2016/17 eröffnet werden soll, sowie auf die Fortschritte beim Brenner-Basistunnel reichen. Der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split lag im Jahr 2014 in der Schweiz bei 38 %, in Österreich bei 27,2 % und in Deutschland bei 17,3 %.

Einzelwagenverkehr kein Sorgenkind in Österreich

Darüber hinaus scheint der Anschlussgleisverkehr für die Rail Cargo Austria AG (RCA) kein Problem, sondern vielmehr ein Standbein des Unternehmens zu sein. Reinhard

Bamberger, Vorstandsdirektor Vertrieb bei RCA, führt an, dass zwei Drittel des Aufkommens bei Kunden mit bestehenden Gleisanschlüssen erzielt werden. Daher stehe das Generieren neuer Anschlussbahnprojekte – Ausbau und Neubau – im Fokus der Rail Cargo Group. Und auch das Netzwerk für Wagengruppen soll weiter ausgebaut werden. Bamberger: „Unsere Netzwerklösungen bieten die entsprechende Flächendeckung und Flexibilität, um auch Wagengruppen fast so schnell wie Ganzzüge befördern zu können.“

In Deutschland befindet sich der Einzelwagenverkehr in einer schwierigen Lage, wie die Herbstumfrage zum Rail Freight Index (RFX) kürzlich wieder gezeigt hat. Birlin sieht den Einzelwagenverkehr weiter zurückgehen. Joachim Berends, Vorstand der Bentheimer Eisenbahn AG, sagt, dass der Einzelwagenverkehr gegen den derzeitigen Wettbewerbsvorteil des Straßengüterverkehrs nur auf wenige Segmente reduziert konkurrenzfähig sei. Für Ludolf Kerkeling, Mitglied der Geschäftsführung der Havelländischen Eisenbahn AG, sind die hohen Kosten der letzten Meile für den deutlichen Rückgang in den nächsten Jahren entscheidend, „die wiederum wesentlich aus den hohen Kosten der Infrastruktur“ resultierten.

Herausforderungen sind bekannt

Damit sind die zum Teil unzureichende Infrastruktur und die für einige Strecken sehr hohen Trassenpreise, der niedrige Dieselpreis und die unterschiedlichen Regelungen für die Verkehrsträger Straße und Schiene schon erwähnt. Hinzu kommen als Hemmnisse für eine bessere Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs beispielsweise erforderliche Sprachzertifikate für Triebfahrzeugführer und die Kosten für die notwendige Reduzierung des aus dem Schie-

nenverkehr erwachsenden Lärms. Prof. Dr. Markus Hecht, Leiter des Fachgebiets Schienenfahrzeuge am Institut für Land- und Seeverkehr der TU Berlin, ist überzeugt, dass der Abwärtstrend im SGV 2016 noch anhalten wird, „verschärft durch Lärmauflagen“. Und Schuppe fragt, wie Technologien zur Lärminderung für Nutzer attraktiv werden können. Lärm bleibt für 2016 und darüber hinaus auch ein großes Thema beim Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI).

Hinzu kommen Personalprobleme. Für Rhein Cargo ist aufgrund des Triebfahrzeugführermangels Personalakquisition eines der großen Themen für 2016. Für Henrik Würdemann, Geschäftsführer der Captrain Deutschland GmbH, ist es eine gemeinschaftliche Aufgabe des Sektors, die vielen attraktiven und faszinierenden Perspektiven der Berufsbilder der Eisenbahn in die Öffentlichkeit zu bringen: „Dies ist wichtig, um der großen Herausforderung zu begegnen, gerade junge Menschen für die Arbeit in einem Bahnunternehmen zu begeistern.“

Auch in den Alpenrepubliken herrscht nicht nur eitel Sonnenschein: „Die Kosten der Traktionsleistung“ müssen „bei gleichbleibender Qualität durch eine effiziente Organisation und Optimierung der Traktion“ gesenkt werden, damit der Schienengüterverkehr auch 2016 dem starken internationalen Wettbewerb gewachsen ist, fordert Bamberger. Stahlhut führt an, dass „leider noch immer nicht die Normalforderung der Branche nach einer Zuglänge von 740 m erfüllt“ sei, nicht einmal auf Strecken wie dem Rhine Alpine Corridor, der sich noch dazu in einem extrem harten Wettbewerb mit der Straße behauptet. In die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels setzt Stahlhut die Hoffnungen, dass die Qualität auf ein annähernd vertragliches Maß zurückgeführt wird,

noch mehr Güter auf die Schiene gebracht werden und die Produktivität des Schienengüterverkehrs steigt.

Umweltvorteil hilfreich

Doch so richtig finster ist das Bild nicht, das die Fachbeiratsmitglieder von der Zukunft des Schienengüterverkehrs zeichnen. Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), erwartet für 2016 „einen leichten Zuwachs in der Größenordnung des gesamtwirtschaftlichen Wachstums“, Kerkeling ebenso. Ähnlich sieht es Birlin für internationale Verkehre, Ganzzüge und den Kombinierten Verkehr. Doch er bezweifelt, dass es „zu einer relativen Verschiebung von Gütermengen zu Gunsten der Schiene kommen wird“.

Ein Hoffnungsträger ist der intermodale Verkehr. Kombinierte Verkehre (KV) werden wachsen, sind sich Bamberger und Gunnar Gburek, Bereichsleiter Logistik beim Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME), einig. Berends führt steigende Containertransporte im Seeverkehr und Lenkungsmaßnahmen einzelner Regierungen wie der Niederlande, der Schweiz und Österreichs als Gründe für die wachsende Bedeutung des KVs an. Aber auch hier gibt es Verbesserungspotenzial, findet beispielsweise Ralf-Charley Schultze, Präsident der Internationalen Vereinigung für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR), der von einer mäßigen Steigerung des KVs für 2016 ausgeht, gehemmt unter anderem durch Baustellen: „Die Verbesserung auf der Lieferantenseite des KVs wird entscheidend sein. Die Produkte müssen marktgerecht sein. Die Kunden erwarten eine höhere Frequenz, die Operateure setzen auf längere Züge.“ Er geht davon aus, dass die CEF-Förderungen und die Frachtkorridore hier hilfreich sein werden.



Michail Stahlhut
CEO der SBB Cargo
International AG, Olten



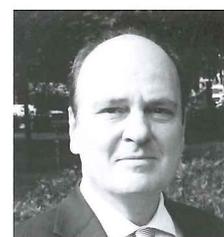
Reinhard Bamberger
Rail Cargo Group, Wien



Henrik Würdemann
Geschäftsführer der
Captrain Deutschland
GmbH, Berlin



Axel Schuppe
Geschäftsführer des
Verbands der Bahnindus-
trie in Deutschland
(VDB) e.V., Berlin



Ralf-Charley Schultze
Präsident der Internatio-
nalen Vereinigung für
den kombinierten
Verkehr Schiene-Straße
(UIRR), Brüssel

Weitere Hoffnung liegt auf dem Umweltvorteil des Verkehrsträgers. Gerade nach der Weltklimakonferenz und den Ergebnissen von Paris führt kein Weg an der Bahn zur Reduzierung der CO₂-Emissionen des Verkehrs vorbei, sind viele Fachbeiratsmitglieder überzeugt. Berends weist darauf hin, „dass der Schienengüterverkehr derzeit das einzige Landverkehrsmittel in Europa ist, das fast ohne Schadstoffausstoß Güterverkehre durchführen kann und daher das einzige probate Mittel der europäischen Regierungen ist, um künftig eine Umkehr beim extremen Schadstoffausstoß im Transportbereich zu erreichen.“ Kerkeling hofft, dass „die politisch gesetzten Randbedingungen in Richtung eines fairen intra- und intermodalen Wettbewerbs verändert werden, da die Politik ohne einen starken Schienenverkehr die Klimaziele nicht erreichen kann“. Gburek weiß, dass CO₂-Einsparungen bei nahezu allen Unternehmen auf der Agenda stehen. „Bei entsprechendem Angebot kann der Güterverkehr auf der Schiene deutlich gesteigert werden.“ Bamberger setzt mit seinem Unternehmen auf Bahnstrom aus 100 % erneuerbarer Energie und ist zuversichtlich, so noch mehr Kunden vom Vorteil von Bahnlogistiklösungen überzeugen zu können.

Ideen sind da, Umsetzung muss folgen

Möglichkeiten, die Situation des Schienengüterverkehrs zu verbessern, liegen beispielsweise bei innovativen Wagen und Behältern. Bamberger setzt auf neue Waggon- und Behälterlösungen, die mehr Volumen und Ladegewicht ermöglichen, sowie auf Standardträgerwagen, auf die spezielle Behälter aufgesetzt werden können. Sie sorgen für schnellere Wagenläufe und böten den Kunden Vorteile in der Be- und Entlade-logistik. Malte Lawrenz, Vorsitzender des

VPI, ist sich sicher, dass es ohne verbessertes intelligentes Wagenmaterial nur schwerlich gelingen wird, Qualitätssprünge zu erzielen. Lawrenz weiter: „Es gibt im Sektor zurzeit Bestrebungen, den Waggon weiterzuentwickeln. Der Technische Innovationskreis Schienengüterverkehr (TIS) beschäftigt sich mit Optimierungen am Fahrzeug, um wesentliche Eigenschaften zu verbessern. Auch sehen wir augenblicklich eine Zunahme von Aktivitäten rund um die Telematik. Die Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene scheint nun nach Jahren des Dahindümpelns Fahrt aufzunehmen. Über diese Entwicklungen, die möglichst standardisiert und europaweit eingeführt werden sollten, kann der SGV sicher Boden gewinnen.“ Entsprechend arbeiten die Wissenschaftler der TU Berlin im Bereich von Hecht beispielsweise an der „Güterwagentelematik, der automatischen Bremsprobe und dem Umwelt-Fußabdruck von Produkten (product environmental footprint – PEF) als weiteres Qualitäts- und Optimierungshilfsmittel“.

Ein ganzes Bündel von Maßnahmen zur Herstellung einer deutlich besseren Produktivität, um künftig mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, nennt Berends: Einsatz neuer moderner Fahrzeuge, Herstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur, Anpassung der Regelwerke an die neuen Standards, weiterer Ausbau der Zu- und Abgänge der Schiene wie Terminals, Railports sowie Infrastruktur und Befreiung von Steuer- und Abgabenlasten, um Wettbewerbsfähigkeit herzustellen. Für Henke geht es darum, „weitere Kostenanstiege für den Bahntransport abzuwehren, seine Produktivität zu steigern und dabei die Vernetzung mit den Kunden zu verbessern.“

Ein mögliches Instrument mit positivem Kosten-Nutzen-Verhältnis ist für Harald Kreft, Mitglied der Geschäftsleitung der Hamburg Port Authority und Leiter der Ha-

fenbahn Hamburg, die Einführung des digitalen Monitorings von Wagen. Innovationsstrategien wie diese Telematiklösungen trü- gen „erheblich zu einem optimierten Einsatz des rollenden Materials bei und steigern somit die Attraktivität des SGVs“. Diverse Fachbeiratsmitglieder sehen in der Telematik eine Chance, dass Kunden dem SGV künftig mehr Vertrauen entgegenbringen.

Vorteile und Innovationen bekannt machen

Voraussetzung, damit diese Möglichkeiten tatsächlich mehr Verkehr für die Güterbahnen bringen, ist eine Imageverbesserung des Schienengüterverkehrs in den Köpfen der potenziellen Kunden – weg von unflexibel, angestaubt, teuer, langsam und streik- anfällig hin zu innovativ, effizient, markt- konform und qualitativ hochwertig. Gburek hält Aufklärungsarbeit für das Gebot der Stunde: „Verlader müssen darüber informiert werden, welche Chancen und Mög- lichkeiten Bahntransporte bieten. Dabei stehen vor allem schnelle, sichere und zu- verlässige internationale Kombinierte Ver- kehre im Fokus. Diese können auch für Un- ternehmen interessant sein, die keine tradi- tionelle Schienenaffinität oder sehr große Mengen für einen Zielort haben.“ Darüber hinaus will der BME daran mitwirken, einen transparenten Überblick über die große An- zahl unterschiedlicher Anbieter und ver- schiedener Segmente des Marktes zu schaf- fen, damit Kunden die wirklichen Vorteile und Schwächen einschätzen können und die Verkehrsmittel entsprechend ihrer je- weiligen Tauglichkeit einzusetzen wissen. Kerkeling hält eine Imageverbesserung auch deshalb für äußerst dringend, „um in Zeiten des Fachkräftemangels ausreichend Nachwuchs zu bekommen“.

Zwei Dinge können besonders helfen, das Image des SGVs aufzupolieren: einer-



Martin Henke
Dr., Geschäftsführer
Eisenbahnverkehr
des Verbands Deutscher
Verkehrsunternehmen
e.V. (VDV), Köln



Gunnar Gburek
Bereichsleiter Logistik
beim Bundesverband
Materialwirtschaft,
Einkauf und Logistik e.V.
(BME), Frankfurt/Main



Wolfgang Birlin
Geschäftsführer der
RheinCargo GmbH & Co.
KG, Neuss, sowie
Mitglied des Vorstands
der Häfen und Güterver-
kehr Köln AG, Köln



Malte Lawrenz
Vorsitzender des VPI -
Verband der Güterwa-
genhalter in Deutsch-
land e.V., Hamburg



Harald Kreft
Mitglied der Geschäfts-
leitung der Hamburg
Port Authority AöR und
Leiter der Hafenbahn
Hamburg

seits klassische gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit der Branche – etwa durch die Veröffentlichung von erfolgreichen Praxisbeispielen, andererseits echte Produktivitäts- und Qualitätsverbesserungen. So ist auch das Thema Nummer 1 in der Verbandsarbeit des VDV für 2016 die Umsetzung des Programms des VDV-Verwaltungsrats zur Steigerung der Produktivität des Schienengüterverkehrs.

Für Stahlhut ist in diesem Jahr das Thema Qualität und hier vor allem die Infrastrukturperformance das bestimmende Thema. Die europäische Infrastruktur müsse ausgebaut werden. Und er setzt sich für stabile Trassenpreise ein: „Es kann nicht sein, dass derzeit 50 % der Verspätungsgründe einen direkten oder indirekten Infrastrukturbezug haben und ausschließlich das EVU dafür Reserven aufbauen muss und zudem kontinuierlich mit über einer Inflationsrate liegenden Trassenpreissteigerungen zu rechnen ist. Die Performance muss gesteigert werden. Ansonsten ist der Druck des Marktes kaum zu bewältigen. Und gerade in der Phase des starken Bauens, die sicher eine Dekade andauern wird, müssen die Trassenpreise auf einem Niveau gehalten werden.“

Maßgeschneiderte Bahnlogistiklösungen anbieten

„Die Schiene muss verstärkt ihre Logistikkapazität unter Beweis stellen“, meint Würdemann. „Wenn Zug- und Rangierleistungen, Wagen, öffentliche Infrastruktur und begleitende Informationen optimal aufeinander abgestimmt sind, kann die Eisenbahn ihre vielen Stärken voll ausspielen und so auch Volumen von der Straße holen.“ Kreft ist überzeugt, dass ein „großes Potenzial im Hinblick auf eine verstärkte Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Rangieren“ besteht, um



Um die qualitativ hochwertigen Leistungen abzusichern, ist Personalakquisition eines der großen Themen nicht nur bei Rhein Cargo. Foto: Häfen und Güterverkehr Köln AG

„schneller, ressourcensparender und vor allem kostengünstiger“ zu arbeiten. Die Zippel Group arbeitet laut Pläß weiterhin „an der Entwicklung von transparenten, effektiven und in höchstem Maß pünktlichen und planbaren Systemen, die kein LKW in dieser Form abbilden kann.“ Bestehende Transportsysteme sollen weiter verfeinert und noch effektiver gestaltet werden – unter anderem durch „EDV-Lösungen, die es den Kunden erlauben, jederzeit und unkompliziert Daten mit dem Transportunternehmen auszutauschen“. Bamberger ist überzeugt, dass die „Kunden vermehrt logistische Gesamtangebote und Supply-Chain-Lösungen inklusive Last-Mile- sowie Be- und Entladungskonzepten nachfragen“ werden. Entsprechend setzt die Rail

Cargo Group auf optimale maßgeschneiderte Bahnlogistiklösungen für ihre Kunden in qualitätsgesicherter Eigenproduktion.

Gelingt es der Branche, „den Eisenbahntransport in optimierte logistische Konzepte einzubinden“, besteht weiterhin Verlagerungspotenzial von der Straße auf die Schiene, ist sich Kerkeling sicher. Die Bereitschaft der Verlagerer, sich mit dem Thema Schiene zu beschäftigen, wachse. Und zumindest die Gefahr, dass Kunden von Streiks betroffen seien, sinke künftig, denn der Branchenprimus verliere weiter Marktanteile, meint Kerkeling. Das Wachstum der Schiene werde ganz wesentlich von den Wettbewerbern der DB AG getragen werden.



Axel Pläß
geschäftsführender Gesellschafter der Zippel Group, Hamburg, sowie Vorsitzender des Arbeitskreises Schienengüterverkehr / Kombiniertes Verkehr des DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V., Bonn



Joachim Berends
Vorstand der Bentheimer Eisenbahn AG, Nordhorn, sowie Vizepräsident und Vorsitzender des Verwaltungsrats Schienengüterverkehr beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Köln



Ludolf Kerkeling
Mitglied der Geschäftsführung der Havelländischen Eisenbahn AG, Berlin, und Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE), Berlin



Markus Hecht
Prof. Dr.-Ing., Leiter Fachgebiet Schienenfahrzeuge am Institut für Land- und Seeverkehr der Fakultät V, Verkehrs- und Maschinensysteme, der Technischen Universität Berlin