



Martin Henke, Geschäftsführer
 Eisenbahnverkehr des Verbandes
 Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)



Wie wird sich der Güterverkehr auf der Schiene entwickeln?

Das Jahr 2020 fällt in einen Übergangszeitraum. Das gilt nicht nur für die Wirtschaftslage: Kunden und die Politik wollen eine größere Rolle der Eisenbahnen. Aber an der Umsetzung fehlt es in vielen Bereichen noch. Es gilt nun vor allem, die Ressourcen dafür zu schaffen, um die neue, wichtigere Rolle auch auszufüllen. Daher erwarten wir in diesem Jahr noch keine Wachstumsrekorde.

ANZEIGE

REALOGIS
 PIONEERS IN LOGISTICS SINCE 2005

BERGKAMEN
 bis zu ca. 39.241 m² Logistikfläche,
 40 Rampentore, 4 ebenerdige Tore,
 ca. 10,50 m UKB, 24/7
 Tel.: 0211/5228450
 provisionsfrei

WEILHEIM IN OBERBAYERN
 ca. 11.470 m² Lager-/Produktionsfläche,
 hohe Bodentraglast, 13 Rampentore,
 elektr. Überladebrücken, flexible Teilung
 Tel.: 089/5155690
 provisionsfrei

www.realogis.de



Corinna Salander, Direktorin
 des Deutschen Zentrums für
 Schienenverkehrsforschung (DZSF)



Was geschieht in der Eisenbahnforschung in Deutschland?

Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) nimmt Fahrt auf! Der personelle Aufbau und die inhaltliche Ausrichtung stehen 2020 im Vordergrund. Das Bundesforschungsprogramm Schiene hat die wichtigsten Themenfelder bereits definiert. Zunächst erfolgt eine Bestandsaufnahme der Forschungsthemen in Wissenschaft und Industrie auf nationaler und internationaler Ebene für den gesamten schienengebundenen Verkehr. Weiterhin soll ein Testfeld initiiert werden, auf dem Neuerungen technischer und betrieblicher Art an Infrastruktur und Fahrzeugen im Reallabor erprobt werden können. Damit trägt das DZSF an der Schnittstelle von Wissenschaft, Sektor und Politik zu mehr



Jürgen Hüllen, Sprecher des TIS Technischer Innovationskreis Schienengüterverkehr



Welche Fortschritte gibt es beim intelligenten Güterwagen?

Für den TIS steht 2020 die zielgerichtete Weiterentwicklung des Intelligenten Güterzugs im Mittelpunkt, um Produktivität und Logistikfähigkeit und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs signifikant zu erhöhen. Herzstück ist die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Der europäische Sektor muss die technischen Standards der DAK i2020 festlegen, einschließlich derjenigen für die durchgehende Strom- und Datenleitung. Die Grundfunktionen sind dann einem Praxistest zu unterziehen. Ziel ist es, 2020 oder 2021 einen kompletten Demonstrator-Zug auf die Schiene zu stellen. Für dieses Projekt erwarte ich eine starke sachbezogene und finanzielle Unterstützung der deutschen und europäischen Verkehrspolitik.



Malte Lawrenz, Vorsitzender des Verbandes der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI)



Was kommt auf dem Gebiet Lärmschutz im Schienenverkehr?

Auf der Schiene wird es 2020 leiser: Ab Anfang des Jahres akzeptiert die Schweiz, ab Ende des Jahres Deutschland keine lauten Wagen mehr auf ihren Schienenwegen. Die privaten Wagenhalter und auch die DB haben ihre Flotten in den vergangenen Jahren entsprechend aufgestellt und fahren bereits überwiegend mit Flüsterbremsen. Spannend wird es zum Fahrplanwechsel 2020/21: Haben auch die ausländischen Halter ausreichend umgerüstet? Wird es wegen einzelner lauter Wagen zu spürbaren Behinderungen bei der Zugabfertigung an der Grenze kommen? Die Mitgliedsunternehmen des VPI halten am Lärmziel 2020 fest. Nur ein leiser Güterverkehr kann die notwendige Akzeptanz für den umweltfreundlichsten Verkehrsträger sicherstellen.



Frank Andreesen, Leiter Verkehrspolitik bei Covestro



Wo sieht die chemische Industrie den Schienengüterverkehr in der Pflicht?

Die Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs stagniert auf einem nicht akzeptablen Niveau. Auf einzelnen Strecken wurde 2019 sogar eine Verschlechterung festgestellt. Diesen Trend umzukehren erfordert ein ganzheitliches Pünktlichkeitsmanagement für den Kombinierten Verkehr. Wir erwarten, dass die bereits laufenden Diskussionen 2020 zur Etablierung eines europäischen Projektes führen werden, an dem alle Akteure zu beteiligen sind. Ziel ist die Entwicklung eines einheitlichen Prozesses zur Messung der Pünktlichkeit, der auch Ursache und Verursacher von Verspätungen aufzeigt und damit Grundlage für ein wirksames Pünktlichkeitsmanagement schafft.



Bahnsprecherin, Kommunikation „Eisenbahn in Deutschland“



Welche großen Vorhaben stehen im deutschen Schienennetz an?

Anfang des Jahres starten wir mit der Unterschrift unter die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III die Investitionsoffensive zur Modernisierung des bestehenden Netzes. Größte einzelne Investition ist die Erneuerung der Gleise auf der Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart. In Leverkusen starten wir im Frühjahr die nächste Bau-



Bringt's die Bahn?

Baustellen im Netz, Ertragsdruck, nicht eingelöste politische Zusagen, noch nicht verfügbare Innovationen – das Jahr 2020 beginnt, wie das Jahr 2019 endete. Immerhin gibt es begründete Hoffnung auf höhere Fördermittel und Fortschritte bei Technik und Automatisierung.

Von **Timon Heinrici** und **Heinrich Klotz**





Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der Internationalen Kombi-Vereinigung UIRR, Brüssel

Was wird sich 2020 am europäischen Regelwerk für den Kombinierten Verkehr tun?

Einige regulatorische Überarbeitungen, die den Kombinierten Verkehr direkt betreffen, sind seitens der EU-Kommission überfällig: die Kombi-Richtlinie 92/106, die Energiesteuer-Richtlinie, die Eurovignetten-Richtlinie, aber auch die Schienengüterverkehrskorridor-Verordnung. Von all diesen Gesetzgebungen liegt nur die letzte zeitlich im Plan. 2020 wird sich die KV-Richtlinie leider noch weiter verzögern, da die Kommission den Vorschlag von 2017 zurückgezogen hat und die Regelung im Zuge des European Green Deal (EGD) aktualisiert werden soll. Ein neuer Vorschlag wird für 2021 erwartet. Die notwendige Überarbeitung der bestehenden Richtlinie aus dem Jahr 1992 wird somit um mindestens zwei weitere Jahre verzögert.

Das gleiche Schicksal erwartet auch die Eurovignetten-Richtlinie. Wenigstens die Überarbeitung der Energiesteuer-Richtlinie wird im Rahmen des European Green Deal wieder auf die Prioritätenliste gesetzt. Die UIRR unterstützt den European Green Deal, ist aber auch besorgt über die Zurückhaltung Polens bei der Zustimmung im Europäischen Rat. Der europäische KV-Sektor ist bereit, bei der schnellstmöglichen Verabschiedung aller relevanten Rechtsvorschriften zu helfen und zu unterstützen. Wir sehen den KV als den Bereich an, der sofort einen großen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele aus dem COP 21 in Paris leisten kann. Wir müssen nicht warten, um den Verkehr auf nachhaltigere Verkehrsträger zu verlagern.



Jürgen Albersmann, Geschäftsführer, Contargo GmbH & Co. KG, Neuss

Immer mehr Fachleute fordern mit Blick auf 2030 eine dynamische Entwicklung im Kombinierten Verkehr. Welche Schritte sind 2020 besonders wichtig?

Für Unternehmen im Kombinierten Verkehr wird es 2020 höchste Zeit, mögliche Risiken durch den Klimawandel und Infrastruktur-Engpässe (die zum Beispiel durch Bauarbeiten oder Sperrungen entstehen) zu erkennen und Alternativkonzepte zu entwickeln. Gleichzeitig sollten wir gegenüber der Verladerschaft und der Öffentlichkeit insgesamt noch deutlicher kommunizieren, dass eine Halbierung der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich bis 2030 nicht ohne den Kombinierten Verkehr zu schaffen ist. Um die Nutzung von Elektromobilität im Nahbereich zu fördern, muss die Ladeinfrastruktur ausgebaut



Berit Börke, Vorstand Vertrieb, TX Logistik AG, Bad Honnef

Kombinierter Verkehr macht kaum einer Bahn wirtschaftlich große Freude. Wird sich das im Jahr 2020 ändern?

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateur wollen wir auch 2020 unsere intermodalen Verkehre weiterentwickeln. Deshalb investiert TX Logistik in Prozesse, Assets, neue Produkte und das europäische Netzwerk. Das beinhaltet nicht nur neue Verbindungen, höhere Frequenzen und integrierte Angebote, sondern auch die Trennung von unrentablen Verkehren. Wir sehen im Markt Unsicherheit hinsichtlich der Volumina, sind mit deutlichen Faktorkostensteigerungen, notwendigen Investitionen in ETCS und andauernden Infrastrukturproblemen konfrontiert. Das erhöht den Druck auf die Auslastung der Systeme und Margen weiter. Echte Fortschritte im Hinblick auf ein planbares und ganzheitliches Baustellenmanagement der DB sind unabdingbar und würden nicht nur uns, sondern die gesamte Branche und damit alle Kunden substanziell stärken und voranbringen.



Frank Erschkat, Leiter Intermodal Sales, DB Cargo, Mainz

Alle fordern mehr Qualität, also Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, im Kombinierten Verkehr. Was wird sich da 2020 auf dem deutschen Schienennetz tun?

DB Cargo hat zahlreiche Maßnahmen für eine starke Schiene im Köcher, die zu einer Verbesserung der Qualität im Kombinierten Verkehr führen werden. Mit einer umfangreichen Einstellungsoffensive im Betrieb erhöhen wir unsere Produktionskapazitäten und ermöglichen unser künftig geplantes Wachstum. Wir investieren weiter in moderne Lokomotiven sowie in Güterwagen mit intelligenter Sensorik für Tracking und Tracing und vorausschauende Instandhaltung. Weit über die Hälfte der Wagen ist bereits damit ausgestattet, und für Ende 2020 streben wir 100 Prozent an. Die Loks werden zudem besser planbar durch die Einführung einer digitalen Flottensteuerung. Wir optimieren außerdem planerisch die intermodale Lieferkettensteuerung - insbesondere auf europäischen Hauptkorridoren. Und wir verbessern den Zugang zur Schiene für unsere Industriekunden ohne Gleisanschluss in den Segmenten Industrial und Logistics durch intermodale Haus-Haus-Angebote.



Mirja Nibbe, Managing Director for Area Germany & Central Europe bei Hapag-Lloyd, Hamburg

Angebot, Leistung: Wo gibt es aus Kundensicht im Hinterlandverkehr auf der Schiene 2020 besonderen Verbesserungsbedarf?

Containertransporte mit dem Schiff und über die Schiene sind unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten die effizientesten Möglichkeiten, große Mengen an Waren zu transportieren. Insofern ist es im Hinterlandverkehr wichtig, mehr Transporte von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Das gelingt jedoch nur teilweise, weil nicht genug in die Schieneninfrastruktur investiert wird. Im Hamburger Hafen gibt es beispielsweise nur einen modernen



Gudrun Winner-Athens, Vorsitzende des Verwaltungsrates, Kombiverkehr, Frankfurt/Main

30 Prozent mehr Volumen bis 2030 auf der Schiene: Was muss bereits 2020 geschehen, damit dieses ehrgeizige Verlagerungsziel erreicht werden kann?

Man kann Klimaschutz gegen alle Widerstände durchsetzen, aber nicht gegen Adam Riese. Als Unternehmerin sage ich: Dort anpacken, wo ich für den eingesetzten Euro am meisten Klimaschutz bekomme. Der Güterverkehr ist dabei nun mal der wirkmächtigste Hebel: Wenn wir den Kombinierten Verkehr jetzt stärken, bringt uns das bis zu 50 Mio. t CO₂-Einsparung - für gerade einmal 38 EUR pro Tonne. Und das von 2021 bis 2030, nicht erst im übernächsten Jahrzehnt. Das muss auch das BMVI endlich erkennen.

Deshalb: Endlich anerkennen, was die Unternehmen im KV leisten, und den Spediteuren für die Verlagerung Planbarkeit und Sicherheit geben. Wir brauchen endlich - wie in anderen Ländern auch - eine Anschubfinanzierung beim Betrieb, damit noch mehr umsteigen, einen verlässlichen Shuttleverkehr zwischen den großen Wirtschaftsräumen und die Mautbefreiung im Vor- und Nachlauf.

ANZEIGE

Lager Flensburg

Machen Sie Ihre festen Kosten variabel!
Kontaktieren Sie Herrn Christopher Polster.



Tel. 0461-90279800
www.ohllogistics.com



Hans-Jörg Bertschi, Präsident des Verwaltungsrates, Hupac AG, Chiasso (Schweiz)

Wo erwarten Sie für 2020 die höhere Dynamik - im kontinentalen oder im maritimen Kombinierten Verkehr?

Der Kombinierte Verkehr wird sich 2020 dynamisch entwickeln - ein moderates Wirtschaftswachstum, effizientere Logistikkonzepte und höhere KV-Investitionen wegen der Klimadebatte sehe ich als Haupttreiber. Im kontinentalen Verkehr bringen die internationalen Achsen das Wachstum, im maritimen Hinterlandverkehr neue weltweite Door-door-Konzepte von Verladern, Speditionen und Reedereien. Die Umlenkung globaler Warenströme als Folge von Handels-