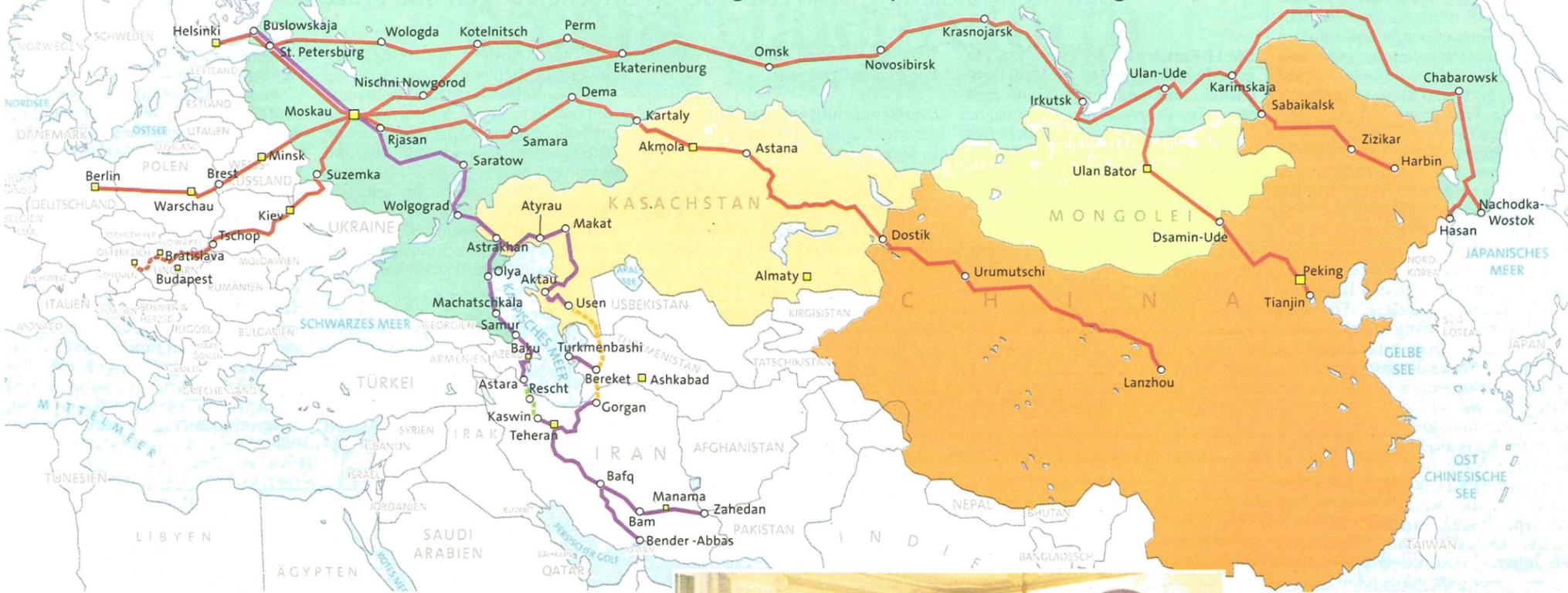


Auf der Schiene schneller um die Welt

UIC-RZD-Konferenz: Eisenbahnen wollen sich stärker in globale Transportketten einbringen – Russland stellt die Weichen



Von Timon Heinrich

Die Eisenbahnen können sich noch stärker in globale Warenströme einbringen. Russland baut mit hohem Mitteleinsatz die Infrastruktur aus, um die Kapazität zu schaffen und die Transportzeiten zu kürzen. Logistiker organisieren ausgeklügelte Abläufe. Einen Einblick gab den 300 Fachleuten die Global Rail Freight Conference des Internationalen Eisenbahnverbands UIC und der Russischen Eisenbahnen RZD am 6. und 7. Juli in St. Petersburg.

Russland verfolgt ehrgeizige Ziele für die Entwicklung des Schienenverkehrs. Im Güterverkehr sollen die Kapazität um 33 Prozent und der Umsatz um 70 Prozent zunehmen, referiert der Deputy Minister of Transport, Sergey Aristov, aus dem „Programm 2030“. Um die Mengen bewältigen zu können, arbeitet Russland an der Wettbewerbsfähigkeit der internationalen Transportkorridore. Die Vorgaben dazu liefert das Programm Modernisierung 2050. Zudem befindet sich eine Gesetzesänderung auf dem Weg. Ziel ist es, das Transportrecht Westeuropas, CIM, mit dem osteuropäisch/asiatischen Transportrecht SMGS zu harmonisieren und „bald“ als gemeinsames CIM/SMGS-Regime einzuführen.

Der Erste Vizepräsident der RZD, Vadim Morozov, der anstelle des ursprünglich vorgesehenen RZD-Präsidenten Wladimir Jakunin den Kongress leitet, nennt Zahlen zum Programm 2030: 20 700 km Bahnstrecke sollen neu gebaut werden. 13 800 km werden für den schweren Güterverkehr ertüchtigt. 23 000 Lokomotiven und 1 Mio. Güterwagen stehen zum Austausch an. Entsprechend hoch wird der Mittelbedarf sein. Die russische Regierung hat sich daher zum Ziel gesetzt, private Investoren für den Schienenverkehr zu gewinnen. Sie setzt dabei auf internationale Partner, die sich an Gemeinschaftsunternehmen beteiligen. Russland will im transkontinentalen Verkehr die Funktion einer Brücke übernehmen – einander ergänzende Dienstleistungen hoher Qualität sollen das Angebot attraktiv machen.

Umfangreiche Investitionen. Bei den Infrastrukturinvestitionen geht es nicht nur um den Ost-West-, sondern auch um den Nord-Süd-Korridor. Ein vergleichsweise kurzes Stück von rund 350 km Länge fehlt auf der Westseite des Kaspischen Meeres, um auf der Schiene von St. Petersburg bis Bandar Abbas am Arabisch/Persischen Golf durchfahren zu können. Die direkte Eisenbahnverbindung würde die Transportdauer gegenüber dem kombinierten Bahn-Schiff-Transport um 5 bis 7 Tage verkürzen.

„Die Entwicklung des Container-Transports muss eines unserer strategischen Wachstumsziele sein“, stellt Morozov heraus. Deswegen werden die RZD auf der Verbindung Europa-Asien schrittweise die Geschwindig-

keit steigern. „Bis 2012 planen wir eine Transportdauer von 7 Tagen von der Ost- bis zur Westgrenze Russlands“, kündigt Morozov an. 2015 sollen die Boxen innerhalb der gleichen Zeitspanne sogar bis an die polnische Westgrenze kommen. Das entspreche einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 58,3 km/h – schneller fahren auch die Reisezüge nicht.

Das Potenzial an Containern im Transit auf dem Ost-West-Korridor schätzt der Erste Vizepräsident auf 1 Mio. TEU pro Jahr.

Dazu gilt es, das russische Netz mit den angrenzenden Bahnnetzen zu verknüpfen. Zahlreiche Vorhaben sind auf dem Weg: die Fährverbindung Ust-Luga-Saßnitz, die allerdings nach drei Jahren Vorbereitung noch immer nicht verkehrt, das Projekt einer Breitspuranbindung von Wien via Bratislava, das Projekt einer Bahnverbindung von Resht (Iran) nach Astara (Aserbeidschan), die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Mongolei und die Wiederherstellung des Abschnitts Hasan-Rajin der Transkoreanischen Eisenbahn. Zudem bemühen sich die RZD um Partnerschaften mit der verladenden Wirtschaft in Japan und Südkorea, um Transporte für die Transsibirische Eisenbahn zu gewinnen.

Privates Engagement. Freight One ist eines der neuen Unternehmen in privatwirtschaftlicher Form, wie sie sich nach den Vorstellungen von Morozov im russischen Eisenbahnverkehr engagieren sollen. Vorstandsvorsitzender Salman Babayev sieht die Gesellschaft als den führenden Anbieter im Bereich des 1520-mm-Breitspurnetzes. Unternehmensziel ist neben der Erneuerung des Wagenparks und der Sicherung der Wettbewerbsposition vor allem die Schaffung von Shareholder Value. Der Börsengang ist für kommendes Jahr geplant.

80 Prozent der Kunden sind die jeweiligen Branchenführer. Mehr als 2000 Kontrakte hat Freight One geschlossen. Dank des großen Wagenparks (dem größten in privater Hand) kann das Unternehmen die Übernahme sämtlicher Transporte garantieren. Zur Jahresmitte 2010 verfügte Freight One über 193 900 eigene und 33 900 gemietete Wagen. 25 000 Wagen werden bis Ende des Jahres erneuert: 10 000 offene Waggons kauft die Gesellschaft von der RZD, 15 000 Fahrzeuge, darunter 1800 Kesselwagen, beschafft das Unternehmen neu.

Die Transportmengen haben sich auch in der Krise nach oben entwickelt. 2008 beförderte Freight One 123 Mio. t, 2009 waren es bereits 231 Mio. t, wobei sich der Marktanteil von 8,4 auf 18,8 Prozent mehr als verdoppelte. Der Umsatz lag 2009 bei 71,5 Mrd. RUB (1,8 Mrd. EUR), das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (Ebitda) bei 17,7 Mrd. RUB (443 Mio. EUR).

Freight One wird sich in Zukunft mit der Zweiten Gütergesellschaft am Markt messen müssen. Wie berichtet (DVZ 29.7.2010, Seite 12), hat der



Karl-Friedrich Rausch informiert über die DB-Schenker-Aktivitäten (oben). RZD-Vizepräsident Vadim Morozov präsentiert Investitionsvorhaben.

RZD-Vorstand am 26. Juli die Ausgründung aus der Russischen Eisenbahn beschlossen. Die Vtoraya gruzovaya kompaniya (VGK) soll universeller Dienstleister mit eigenen Beförderungsmitteln auf dem Gesamtnetz sein. Lokomotiven gehören jedoch zur Infrastruktur und bleiben bei der RZD.

Wettbewerbsfähiges Angebot. Thomas Kargl, General Manager der Speciation Far East Land Bridge (FELB), Wien, hält den internationalen Transportkorridor Ost-West schon heute für hoch attraktiv. Der Seetransport von China nach Europa nimmt mehr als 6 Wochen in Anspruch, auch eine Folge

des bereits vor der Wirtschaftskrise verbreitet praktizierten „Slow Steaming“, der Fahrt mit reduzierter Geschwindigkeit. Mit der Bahn sind die Sendungen zwischen Salzburg und Shenyang in westlicher Richtung nach 23 Tagen beim Empfänger, in östlicher Richtung bereits nach 21 Tagen. Kurze Umschlagzeiten an der Grenze Zabaykalsk (Russland) / Manzhouli (China) von 2 bis 3 Stunden und eine Zollabfertigung innerhalb von 12 bis 24 Stunden in Verbindung mit elektronischer Transportdokumentation machen dies möglich.

Der Transport auf der Schiene ist aber nicht nur von der Zeit, sondern

»Der Container muss zurück nach China, sonst funktioniert das Geschäftsmodell nicht«

Thomas Kargl, Far East Land Bridge

Verkehrsträgerwettbewerb im Ostasien-Verkehr

Kategorie	Bahn-Landbrücke	Schiff	Luftfracht
Zeit	19 bis 23 Tage	45 bis 50 Tage	7 Tage
Kosten	mit Seefracht vergleichbar	Nachfrageabhängigkeit	hochpreisig
Eignung für schwere Container	vollständig gegeben	eingeschränkt gegeben gegen Zuschlag	extrem hochpreisig
Notwendigkeit einer Spezialverpackung	Gering wegen niedriger Temperaturunterschiede und schonendem Ablauf	Regelmäßig wegen Bewegung und Korrosion	In einigen Fällen wegen Temperaturschwankung und Turbulenzen
CO ₂ -Emission	Niedrig: kurze Distanz; Bahnstrom nicht aus fossilen Energieträgern	hoch	hoch
Flexibilität	gegeben durch Sonderzüge	vergleichsweise gering	gegeben

Quelle: FELB, Juli 2010

auch vom Preis her wettbewerbsfähig. Bei einem angenommenen Wert der Ladung pro Container von 100 000 USD entstehen bei einer Verzinsung von 5 Prozent und einer Transportdauer von 22 Tagen 301,37 USD Kapitalkosten, rechnet Kargl vor. Der Seetransport verursacht demgegenüber bei einem Zeitbedarf von 50 Tagen 684,93 USD. Andere Einsparungen kommen noch hinzu. Die Ware muss für den Transport via Landbrücke nicht so aufwendig gegen mechanische Beanspruchungen oder Temperatureinflüsse geschützt werden. Denn auf der Schiene sind nicht nur die während des Transports auftretenden Kräfte geringer, der Transport verläuft auch im Gegensatz zum Seeweg nicht durch drei Klimazonen, sondern nur durch eine – auf diese Weise bildet sich kein Kondenswasser. Zudem verursacht der Transport auf der Schiene geringere CO₂-Emissionen.

FELB kalkuliert mit paarigen Verkehren: „Der Container muss zurück nach China, sonst funktioniert das Geschäftsmodell nicht“, erläutert Kargl. So transportiert FELB zwischen Europa und Fernost in östlicher Richtung Automobilteile und in der Gegenrichtung Elektronische Geräte, Mineralien, spezielle Ziegel und Holzzeugnisse. Für die Sicherheit ist gesorgt: während des Transports auf dem Breitspurnetz durch Personal, ansonsten durch eine Versicherung über 15 Mio. USD per Vorfall.

Kürzester Weg. „Die Landbrücke zwischen Europa und Asien stellt die kürzeste Verbindung zwischen Asien und Europa sowie zwischen Asien und den nordamerikanischen Ostküste dar“, bringt Stig Nerdal, Senior Advisor der UIC und Vorstandsvorsitzender des norwegischen Beratungshauses Transportutvikling, in Erinnerung. Über diese Brücke könnten die stärksten Handelsströme der Welt laufen. Gut organisiert wäre sie schneller und billiger als konkurrierende Verkehrswege – und dies bei gleicher Qualität und Zuverlässigkeit.

Wenn es darum geht, Transporte zwischen Amerika und Asien via Europa über die Landbrücke abzuwickeln, rät Nerdal, Spurwechsel sowie im Winter von Vereisung bedrohte Häfen zu meiden. Unter diesen Umständen bleibe derzeit lediglich Murmansk als einziger Umschlagplatz in Nord-europa. In Entwicklung befänden sich jedoch zwei Projekte der Finnischen Arktis-Strategie – der Anschluss der Norwegischen Häfen Skibotn und Kirkenes an das finnische und russische Breitspurnetz. Schlechte Nachricht für die europäischen Bahnen: Wegen der großen Entfernung zwischen der russischen Grenze und den Nordseehäfen sowie zahlreicher Systemwechsel bei Signaltechnik und Fahrstromversorgung sollten sie nach Möglichkeit gemieden werden.

Als Bahnen an der Quelle oder Senke werden sie jedoch von Russlands Ausbaustrengungen auf jeden Fall auch profitieren. DVZ 5.8.2010