

Kombi kontra Konventionell

Die Staatsbahnen geben Einzelwagenetze auf, Newcomer gehen in den Intermodalverkehr. Eine Bestandsaufnahme.

Von Timon Heinrici

Die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa hat nicht nur positive Seiten: Eisenbahnunternehmen ziehen sich vermehrt aus dem Marktsegment Einzelwagentransport zurück. Unter starkem Rationalisierungsdruck stehende Bahnen verlegen sich auf den Kombinierten Verkehr. Ein Modell für die Zukunft des Schienengüterverkehrs allgemein?

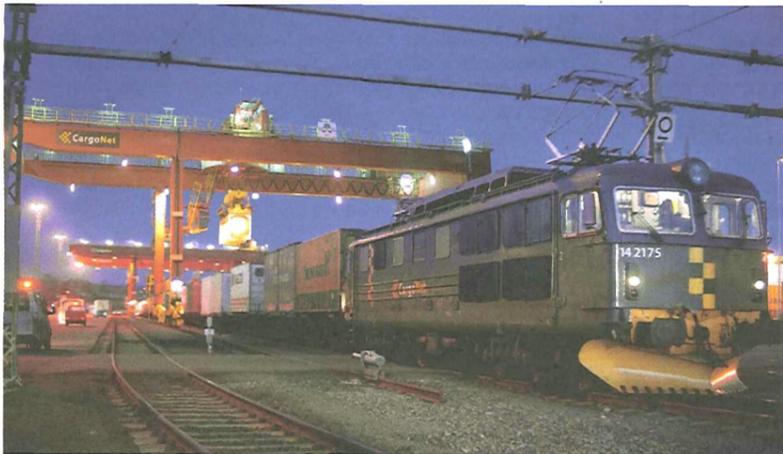
Norwegen, Dänemark, Spanien und Großbritannien haben eines gemeinsam: In diesen Ländern gibt es keinen oder – wie in Norwegen – kaum noch Einzelwagenverkehr. Die Nationalbahnen in Italien und Frankreich haben ihr Netz ebenfalls stark reduziert. Auch in Österreich gab es im Frühjahr spürbare Einschnitte. Die Deutsche Bahn hatte 2002 das Netz der Güterverkehrsstellen, die per Einzelwagen bedient werden, deutlich zurechtgestutzt: Mit dem Programm „Mora C“ schrumpfte es um 1000 auf 1600 Bahnhöfe. Selbst dieser Schnitt genügte nicht zur Sanierung: Mit dem System 200X wurden zusätzlich die verbleibenden Güterverkehrsstellen statt im Direktverkehr über ein Netz von nur 10 großen Drehscheiben verbunden.

Teures Rangieren. Doch gerade der Transport über Drehscheiben ist kostenintensiv. Die Wagen müssen mit einer Bedienfahrt aus dem Anschlussgleis eines Kunden geholt werden. Dafür fallen die anteiligen Kosten einer Rangierlok und des Personals sowie die Trassennutzungsentgelte an. Die Wagen werden in einen Rangierbahnhof gefahren, in dem sie für die verschiedenen Ziele sortiert werden. Dazu schiebt eine Lok den entkuppelten Zug über einen Ablaufberg: Die Wagen rollen vom Scheitelpunkt ab und verteilen sich durch individuelle Weichenstellungen auf verschiedene Richtungsgleise. Von dort aus geht der Zug auf die Fernstrecke. Die Fahrt endet in einem Rangierbahnhof. Dort werden die Wagen entkuppelt und erneut über einen Ablaufberg geschoben, um sie auf Richtungsgleise zu verteilen. Aus diesen Richtungsgleisen werden die Wagen abgezogen und per Nahgüterzug den endgültigen Empfängern zugestellt. **Fachleute sprechen bei diesem Verfahren von einem Fixkostenblock in Höhe von 90 Prozent.**

Schlanke Prozesse. Die nach der europaweiten Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs entstandenen Bahnen haben das teure und zeitintensive Produktionsverfahren daher gar nicht erst übernommen. **Praktisch alle neuen Bahnen fahren direkte Ganzzüge unter Umgehung der Rangierbahnhöfe.** Als besonders renditestark hat sich TX Logistik hervorgerufen. Das Unternehmen fährt vor allem Züge des Kombinierten Verkehrs. Selbst Koks transportiert die zur Italienischen Staatsbahn gehörende Gesellschaft neuerdings im Behälter. Vorstandsvorsitzender Karl-Michael Mohnsen begründet die Strategie des Hauses mit der höheren Wertschöpfung durch Übernahme der Aufgaben des Operateurs und gesteigerter Qualität durch Reduzierung der Schnittstellen.

Ein weiteres Unternehmen, das mit der Konzentration auf den Kombinierten Verkehr gut fährt, ist die A.P.-Møller-Tochter ERS Railways. ERS fährt ausschließlich Container im Seehafen-Hinterlandverkehr per Shuttlezug. Das Unternehmen konnte die Mengen seit der Gründung 1994 von kleinsten Anfängen stetig bis auf 650 000 TEU 2008 steigern und gilt als profitabel.

Aber nicht nur die neuen Bahnen mit schlanker Organisation und strafem Kostenmanagement konzentrieren sich auf den Kombinierten Verkehr. Vermehrt gehen auch die marktbeherrschenden nationalen Eisenbahnunternehmen zum Kombinierten Verkehr über. So gibt es bei der norwegischen Güterbahn CargoNet fast keinen konventionellen Güterverkehr mehr. Das Unternehmen arbeitet allerdings mit Verlust (6,1 Mio. EUR 2010, nach 9,2 Mio. EUR 2009), obwohl sich die Mengen stetig nach oben entwickelten.



Die norwegische Bahn CargoNet fährt fast ausschließlich intermodale Züge.

Für die Güterverkehrstochter der Französischen Eisenbahnen, Fret SNCF, stellt der Kombinierte Verkehr einen Schwerpunkt bei der Sanierung des Güterverkehrs dar. Das schweizerische Güterverkehrsunternehmen SBB Cargo International, in dem zu Jahresbeginn das Transportgeschäft außerhalb des schweizerischen Binnenmarkts gebündelt wurde, konzentriert sich ebenfalls auf den intermodalen Transport.

Einer wusste das immer schon: Das damals für Absatz zuständige Vorstandsmitglied der Deutschen Bundesbahn, **Hemjō Klein**. Er hatte eine solche Entwicklung bereits 1985 vorhergesagt: **„Mittelfristig wird Güterverkehr nur noch kombinierter Verkehr sein“**, lautete seine Prognose.

Rainer Mertel, Geschäftsführer des Beratungshauses Kombiconsult, unterschreibt diese These blind. Er ist überzeugt davon, dass 2030 aller Gü-

terverkehr kombiniert fährt. Für den konventionellen Eisenbahnverkehr würden Spezialwagen benötigt. Damit ließen sich schlecht Rundläufe organisieren. Anders im KV: In diesem Segment liefern 85 bis 100 Prozent der Wagen beladen zurück. Mertel sieht im Straßengüterverkehr eine Tendenz zu mehr Komplettlösungen aufgrund von Kooperationen. „Je größer die Volumen werden, desto besser eignen sie sich für den Kombinierten Verkehr“, ist seine Erfahrung.

Dass ein gutes Angebot Nachfrage schafft – in dieser Überzeugung sieht sich Mertel durch das Erfolgsmodell „Metrans“ der Hamburger Hafen und Logistik AG bestätigt. Das Unternehmen fährt in hoher Frequenz Shuttlezüge zwischen Hamburg und dem eigenen Terminal in Prag. „Shuttle, nicht Fummel“, charakterisiert Mertel das dicht getaktete Angebot, mit dem sich schon einiges für die Schiene gewinnen ließ. Und das Potenzial ist noch groß. Er weiß: „Zwischen 300 und 500 km gibt es eine irre Menge Verkehre, die alle auf der Straße sind.“ Die Herausforderung sieht er darin, geeignete Trassen zu erhalten.

Alexander Kirfel, Geschäftsführer des Netzwerks Privatbahnen, ist allerdings komplett gegenteiliger Auf-

fassung: „KV kann nicht die Zukunft sein.“ Der intermodale Verkehr weise im Vergleich der Produktionsformen die niedrigste Wertschöpfung auf. Die Höhe des Erlöses sei durch den Wettbewerb auf der Straße gedeckelt; hohe Vor- und Nachlauf- sowie Umschlagkosten schmälerten den Bahnanteil. Zudem habe der Waggon große Vorteile: Er biete ein unschlagbares Transportvolumen.

Tatsächlich hat beides seine Berechtigung. Bahnen, die sich mit der Nische „Punkt-Punkt-Verbindung“ begnügen, können schlank shutteln. Wer aber dem Kunden ein Netz anbieten will, kommt um Umschlag- oder Rangierbahnhöfe nicht herum.

Netzweiter Service aber bleibt gefragt. Das mag ein Grund dafür sein, dass – entgegen den Prognosen des ehemaligen Bundesbahn-Absatzchefs – Güterverkehr auch nach 25 Jahren noch nicht ausschließlich kombinierter Verkehr ist. DVZ 10.5.2011



Timon Heinrici, Parlamentskorrespondent und Fachredakteur für Eisenbahnen, Berlin.

THE GATEWAY TO EUROPE.



transport logistic
Messe München
10. Mai – 13. Mai 2011
Besuchen Sie uns!
Halle B4, Stand 101/202

Mit uns erreichen Sie 700 Millionen Verbraucher.

Wer in Kontinentaleuropa weitreichende Ziele verfolgt, wählt immer öfter den Weg über duisport.

Als herausragende Handels- und Verkehrsdrehscheibe, zentral gelegen im stärksten Wirtschaftsraum Europas, setzt duisport eigene Maßstäbe mit effizienten Versorgungslösungen, mit denen mehr als 2,5 Mio. Containerbewegungen pro Jahr koordiniert werden.

Neben intelligent verknüpften Transportketten über Wasserwege, Straßen und Schienen trägt ein einzigartiges Spektrum logistischer Service- und Dienstleistungen wesentlich dazu bei, dass auch Ihre Güter 700 Millionen Verbraucher schnell und zuverlässig erreichen können. duisport – wir versorgen Europa.

duisport
excellence in logistics

Tel. +49 (0) 203-80 31
mail@duisport.de
www.duisport.de