

Einzelwagenverkehr als Alternative - private Bahnen läuten die nächste Phase der Liberalisierung ein -

Bahnverkehre können durchaus konkurrenzfähig sein und wirtschaftliche Alternativen zur Beförderung per LKW auf der Straße – auch für im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr – bieten.

„Wenn wir nicht in der Lage sind, die Probleme beim Einzelwagen zu lösen, dann haben wir auch keine Chance, dem Straßenverkehr in den nächsten Jahren Marktanteile abzujagen.“ Diese Worte von Olaf Krüger (Kühne+Nagel), gefallen auf der EuroRail 2005 in Berlin, machen deutlich, dass sich die positiven Effekte von Wettbewerb und Liberalisierung auf der Schiene bisher nur in Teilbereichen wie dem Ganzzugverkehr zeigen. Nach den Erfolgen im Ganzzugverkehr haben die neuen Bahnen diese Lücke erkannt und zunächst Angebote für Wagengruppen entlang der von ihnen bedienten Korridore entwickelt. Die positiven Erfahrungen haben weitere Anbieter ermuntert, nun auch Produkte anzubieten, die Wagengruppen und Einzelwagen kombinieren. Damit werden im Wettbewerb Märkte erschlossen, die für die Bahn schon verloren geglaubt waren. Die ersten Anbieter haben die Pionierphase bereits hinter sich und etablieren sich mit ihren Konzepten am Markt. Damit beginnt erst die echte Liberalisierung, Wettbewerb auf der Schiene gibt es nun auch bis zur Rampe kleinerer Lagerhäuser und Produktionsstätten.

Ganzzüge und Einzelwagen

Gemeinhin wird unter Eisenbahnverkehr meist der Verkehr in Form von Ganzzügen verstanden. Ein Ganzzug besteht im Allgemeinen aus Waggons mit nur einem Transportgut für einen Empfänger oder aus Leerwagen der gleichen Gattung. Alle Wagen eines Zuges werden hierbei vom gleichen Versandbahnhof zu einem gemeinsamen Empfangsbahnhof befördert. Der Versender übergibt den Zug geschlossen, der Empfänger übernimmt ihn unverändert. In der Regel verkehrt er ebenfalls geschlossen, d.h. es findet keine rangiertechnische Zwischenbehandlung statt. Diese Form der Versendung findet Anwendung bei Massengütern der Montan-, Baustoff- und Mineralölindustrie oder vereinzelt in der chemischen Industrie und der Automobilindustrie.

Gleichwohl sind im Eisenbahngüterverkehr weitere Produkte bekannt, die durchaus von Interesse für Verlader sind, die diese Anforderungen nicht erfüllen. Hierzu gehören der Einzelwagen- bzw. der Wagenladungsverkehr. Hier ist die Versandmenge des einzelnen Verladers nur für einen Bahnwagen ausreichend. Die Wagen müssen deshalb - im Gegensatz zu dem oben beschriebenen Ganzzug - z.T. einzeln befördert werden. Wenn mehrere Wagen bei gleichem Versender und Empfänger zusammengefasst werden können, spricht man von einer Wagengruppe. Die Einzelwagen oder Wagengruppen werden von einem versendenden Gleisanschluss zu einem empfangenden Gleisanschluss

über eine Transportkette, das sog. Knotenpunktsystem, transportiert. In den Stufen der Transportkette werden die Wagen rangiertechnisch behandelt. Zwischen den Knotenpunkten verkehren die Wagen bzw. Wagengruppen in ganzen Zügen und werden im Empfangsgebiet wieder einzeln zugestellt.

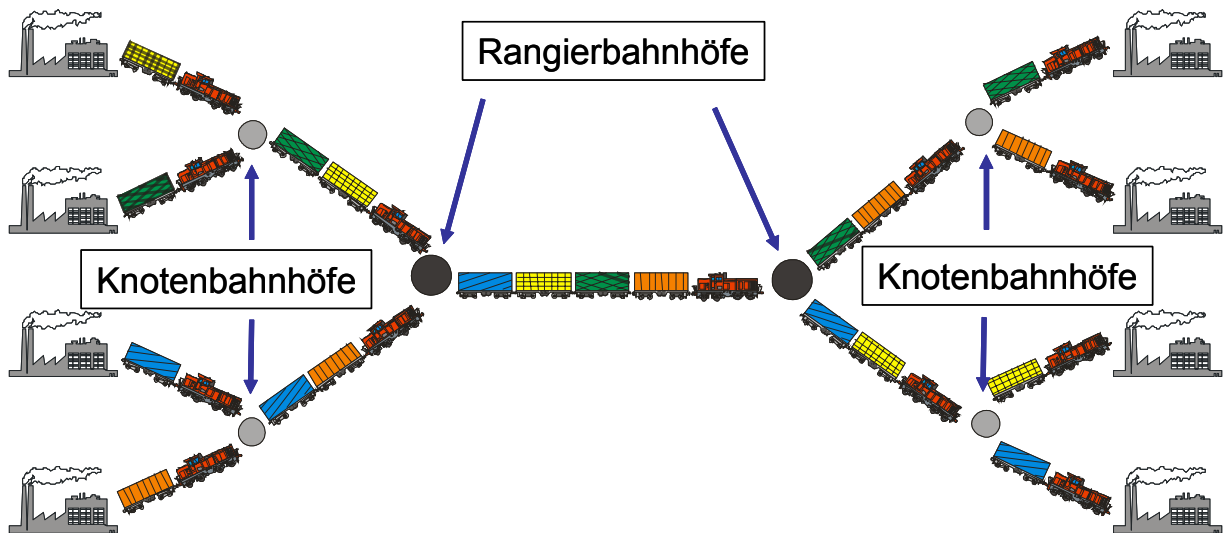


Abb. 1: System der Einzelwagenverteilung

Das Sammeln und Verteilen von Einzelwagen in der Fläche erfordert ein Vorhalten von Personal und Lokomotiven an den jeweiligen Knotenpunkten. Dies ist für eine bundesweit agierende Bahn wie Railion mit hohen Kosten verbunden. Seit 1999 gibt es dort daher das Sanierungsprogramm MORA C (Marktorientiertes Angebot Cargo). Hierbei wurden Güterverkehrsstellen auf ihre Wirtschaftlichkeit überprüft. Im Zuge dieser Maßnahme wurden in den Jahren 1999 – 2004 fast 50 % der bundesweiten Güterverkehrsstellen von DB nicht mehr bedient. Folge der Aufgabe der Bedienung ist in der Regel ein Rückbau der Infrastruktur durch die DB Netz AG und die damit verbundene Ausdünnung des Eisenbahnnetzes und die endgültige Abwanderung des Bahnverkehrs auf die Straße.

Vom Ganzzug zum Einzelwagen – private Wettbewerber werden aktiv

Die deutschen Privatbahnen sind vor allem im Bereich der Ganzzüge tätig, so z.B. die Rail4Chem Eisenbahngesellschaft, die basierend auf Ganzzug-Transporten für die BASF ihr Angebot ausgeweitet hat und nun diverse regelmäßig pendelnden Ganzzügen auf öffentlichen deutschen Strecken anbietet. Mittlerweile werden zusätzliche vereinzelt Antennenverkehren mit Wagengruppen durchgeführt und der Auslandsanteil hat an Bedeutung gewonnen. Ein weiteres Beispiel ist die TX-Logistik AG, die ebenfalls überwiegend Ganzzug-Transporte anbietet und auch grenzüberschreitend aktiv ist.

Mittlerweile besteht nun die Möglichkeit, sich auch im Bereich der Einzelwagen- und Wagengruppenverkehre neuer Anbieter zu bedienen. Dieses Marktfeld der logistisch anspruchsvollen Schienengüterverkehre erfordert jedoch zunächst die Schaffung von Kooperationen privater regionaler EVU

durch Dritte. Hierzu gehören u. a. die Bedienung von Anschlussgleisen, die Zustellung/Abholung von Wagen und Wagengruppen und die Zusammen-/ Bereitstellung von Zügen im Fernverkehrsbereich usw. Dies alles muss organisiert und überregional der Verladerschaft bekannt gemacht und angeboten werden. Beispielhaft sind hier die Aktivitäten der Log-o-Rail Gesellschaft für Schienenlogistik mbH in Moers und Frankfurt (mehrheitlich im Privatbesitz mit Minderheitsbeteiligungen der Rhein-Weser-Bahn und der Kesselwagenvermietgesellschaft KVG) zu nennen. Log-o-Rail (als kein EVU) sieht seine Hauptaufgabe in der Verknüpfung der Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen von Industrie und Handel mit den diversen Angeboten von EVU auf dem Verkehrsmarkt. Ergänzend zu den Angeboten von DB-Railion wurden hierzu Kooperationen verschiedener privater EVU gefördert und - basierend auf dem Ecco-Cargo-System der Rhein-Weser-Bahn - mit anderen privaten EVU ein überregionales Angebot für Einzelwagenverkehren geschaffen.

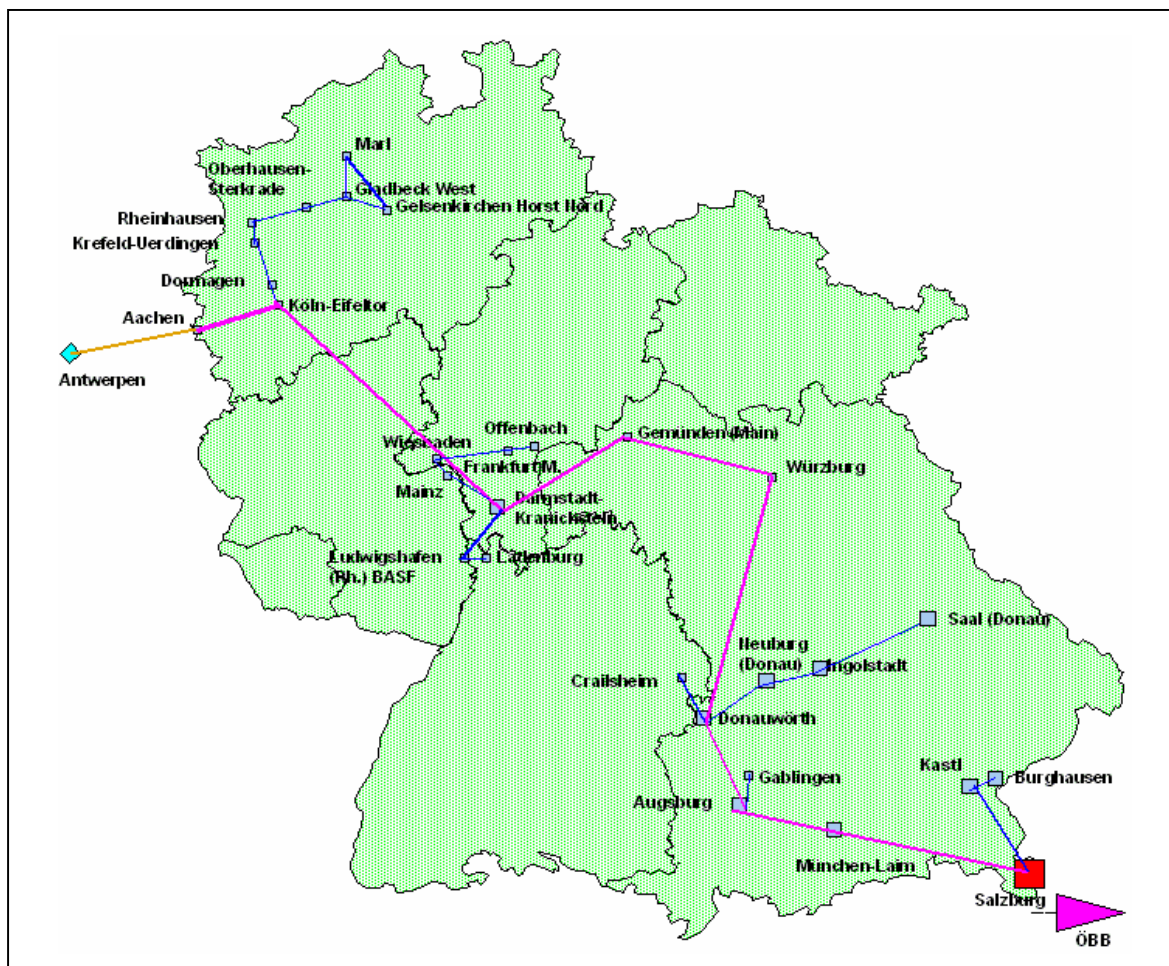


Abb. 2: Netz der Log-o-Rail (auszugsweise)

Das so durch Log-o-Rail entstandene Netzwerk für Einzelwagen- und Wagengruppenverkehre verläuft von Norden mit Hamburg beginnend über Duisburg, Köln und Frankfurt, Darmstadt nach Süden über

Donauwörth bis nach Salzburg. Ergänzt wird das Netz um diverse weitere Zubringerverbindungen in Süddeutschland. Neben den Hauptverladermengen von Log-o-Rail aus der Chemie sind auch Holztransporte ein wichtiger Faktor in den Ecco- Cargo-Verkehren.

Die Entwicklungen der jüngsten Zeit machen deutlich, dass es auch für kleinere Mengen neue und vielfältige Alternativen zum Transport per Lkw gibt. Nur mittels vermehrten Wettbewerbs kann die Schiene insgesamt produktiver werden und der Industrie attraktive Angebote unterbreiten.

Railistics GmbH
Schenkendorfstraße 7
65187 Wiesbaden
Tel: 0611 - 447 88 0
Fax: 0611 – 447 88 29
u.sauerbrey@railistics.de
k.esser@railistics.de
www.railistics.com