

# Verlagerungspotenziale

Im Februar fand das siebzehnte BME/VDV-Forum Schienengüterverkehr in Berlin statt. Dabei kristallisierte sich heraus, dass Verlader jeglicher Größenordnung dringend Möglichkeiten suchen, zumindest Teile ihrer Transporte auf die Schiene zu verlagern.



Gerhard Oswald (Gomultimodal) lenkte den Blick auf den Kurz- und Mittelstreckenverkehr.

Unter dem Motto „Einzelwagen, Wagengruppen und Ganzzüge – ohne Wagenladungsverkehre keine Klimawende!“ trafen sich 280 Teilnehmer zum 17. BME-/VDV-Forum Schienengüterverkehr (SGV). Diskutiert wurden Schienentransporte mit Einzelwagen, Wagengruppen oder Ganzzügen.

„Der multimodale Verkehr/KV steht zwar im Fokus der Verkehrsverlagerungsstrategie der Politik. Allerdings gibt es kein ausreichendes Angebot im KV für Lieferketten und Flächenbedienung im Binnenverkehr“, monierte Gerhard Oswald, geschäftsführender Gesellschafter/Managing Partner der Gomultimodal GmbH. Als Beispiele für derzeitige Defizite nannte er Konsumgüter, temperaturgeführte Produkte und Halbfertigprodukte. Zudem würden wichtige Wirtschaftsräume nur mangelhaft bedient und seien schlecht miteinander verknüpft. Hohe Leistungsansprüche der Verlader in Bezug auf Auswahl, Verfügbarkeit, Qualität und Liefertermine brächten die Logistik- und Transportbranche an ihre Grenzen. Die Praxis zeige, dass die hohen Leistungsansprüche nicht mehr allein mit den heutigen Transportmodellen im Landverkehr zu erfüllen seien. Im Kurz- und Mittelstreckenbereich (60 bis 300 km) brauche es neue intelligente Verkehrs- und Transportmodelle, die einerseits wirtschaftlich kalkulierbar und andererseits auch

zeitnahe umgesetzt werden könnten, so Oswald weiter. Hierbei hatte er vor allem auch die Vor- und Nachläufe von und zu den Seehafenterminals, sowie von und zu den Binnenhäfen im Blick.

Christian Utsch, Geschäftsführer der Logistik der GMS Getränke & Mehr Servicegesellschaft mbH, hob die Vorteile der intermodalen Einzelwagenverkehre (EWV) als wirtschaftliche und nachhaltige Alternative zum Straßentransport hervor. Diese seien auch für kleinere Verlader ohne eigenen Gleisanschluss und unzureichendem Potenzial für Ganzzüge interessant. EWB seien die „richtige Antwort auf den Fahrermangel sowie gestiegene LKW-Maut und Dieselpreise. Der intermodale Einzelwagenverkehr bietet Chancen zur Verkehrsverlagerung, wenn das Ziel die Weiterentwicklung zu Warengruppenverkehren und Ganzzügen ist, die Verlader bereit sind, den steinig Weg bis zum ersten Transport zu gehen und es seitens der Schienengüterverkehrsunternehmen wirklich gewollt ist“, machte er klar. Seine Idealvorstellung ist ein intermodaler Einzelwagenverkehr, der auch Unternehmen mit kleineren Mengen die Möglichkeit einer Verlagerung auf die Schiene bietet.

„Der Einzelwagenverkehr ist mit einem Anteil von ca. 18 Prozent neben dem Ganzzugverkehr und dem Kombinierten Verkehr eine tragende Säule im Schienengüterverkehr“, erläuterte der Ministerialrat und Referatsleiter im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Jörg Stephan in diesem Zusammenhang. Der EWB erfülle mit mehr als 1.400 Zugangsstellen zum Schienennetz eine wichtige Grund- und Netzfunktion auch im grenzüberschreitenden SGV. Aufgrund der hohen Betriebskosten sei der EWB aktuell überwiegend nicht wirtschaftlich durchführbar. Erst mit zunehmender Digitalisierung



Jörg Stephan (BMDV) informierte über Fördermaßnahmen.

Tanja Marozke / BME e.V.

Tanja Marozke / BME e.V.



Tanja Marotzke / BME e.V.

**Ingrid Felipe (DB InfraGO) ging auf den Ausbau der Schieneninfrastruktur ein.**

und Automatisierung des SGV sei perspektivisch eine höhere Effizienz und Wirtschaftlichkeit im EWW erreichbar.

### Güterwagen oft zu alt

Henrik Würdemann, CEO von Captrain Deutschland, wies darauf hin, dass bei der Wirtschaftlichkeit die jeweiligen Faktorkosten wie Personal, Trassen, Energie und die Kosten für Güterwagen und Lokomotiven im Vergleich zum LKW betrachtet werden müssten. So ließen sich schon ab einer Sendungsgröße von fünf Wagen Güter (entspricht in etwa 250 Tonnen) kostengünstiger auf der Schiene als auf dem LKW transportieren; ohne Rückfracht verdoppele sich die Waggonzahl. Die Rahmenbedingungen müssten stimmen; so sollten beispielsweise die Güterwagen viel fahren, wenig stehen und insgesamt wenig rangiert werden. Eine wirtschaftliche Form auch für kleine Mengen könnte ein Zug-Shuttle sein, wie ihn Captrain für einen großen Landmaschinenhersteller eingerichtet hätte. Netzwerke könnten durch Kombination von Kunden aufgebaut werden.

Jörg Hilker, Managing Director der Innofreight Germany GmbH, informierte über den Status quo bei den Güterwagen. Diese seien oft sehr alt und lediglich für „Durchschnittsnutzung“ ausgerichtet. Güterwagen mit integrierter Entladetechnik seien komplex und „schwer“. Die Ausfallzeiten defekter Waggons seien zudem hoch.

Auf den Ausbau der Schieneninfrastruktur ging Ingrid Felipe, Vorständin Infrastrukturplanung und -projekte der DB InfraGO AG, ein. Um den SGV weiter auszubauen, seien im Masterplan Schienenverkehr bundesweit zahlreiche Großvorhaben zur Erhöhung der Netzkapazität hinterlegt. Hinzu kämen ca. 70 Maßnahmen im 740-m-Netz und vier Projekte zur Elektrischen Güterbahn. Auch führe die Digitalisierung mit dem ETCS-Ausbau (European Train Control System) zu einer höheren Kapazität – ohne dass dafür neue Schienen gebaut werden müssten. Ingrid Felipe informierte auch über das geplante Hochleistungsnetz von Bund und Deutscher Bahn. Damit es erfolgreich bis einschließlich 2030 realisiert werden könne, sollen bis dahin unter anderem mehr als 4.000 km Gleise general-saniert werden.



Tanja Marotzke / BME e.V.

**Henrik Würdemann (Captrain) plädierte für eine umfangliche Kostenbetrachtung bei Transporten.**

Jörg Stephan informierte abschließend auch über aktuelle Entwicklungen zur Förderung von Gleisanschlüssen. Danach seien im Rahmen der Gleisanschlussförderung des Bundes im Zeitraum 2004 bis 2020 216 Förderbescheide für Gleisanschlüsse erlassen worden. Die Fördersumme habe insgesamt fast 175 Millionen Euro und die Investitionssumme rund 455 Millionen Euro betragen. Seit 1. März 2023 sei eine neue Anschlussförderrichtlinie wirksam. Staatlich gefördert würden Gleisanschlüsse, Zuführungs- und Industriestammgleise sowie multifunktionale Anlagen. Finanzielle Unterstützung gebe es für Neubau, Ausbau, Reaktivierung und Ersatz von Gleisanschlüssen, inklusive Anschlussweichen.

**Martin Heying**

Anzeige

**Ihr Schiff - Unsere Verantwortung**  
Neubau, Umbau, Restauration und Sanierung

Schiffswerft Bolle GmbH  
Schiffswerft 5  
39317 Neudorfen

info@schiffswerft-bolle.de  
schiffswerft-bolle.de  
039349 94590