

Seite: 10 bis 10
 Mediengattung: Zeitschrift/Magazin
 Jahrgang: 2023

Nummer: 021
 Auflage: 1.500 (gedruckt)¹

¹ Verlag 01/2023

Die Schiene eignet sich für alle Güter, wenn das Konzept stimmt – Digitalisierung und einheitliche Regeln helfen

Zukunft Auf der diesjährigen Logistikmesse Transport Logistic in München organisierte Rail Business mit „Raillog: Alle Güter auf die Schiene!“ eine Informations- und Diskussionsrunde zum Potenzial der Schiene im Güterverkehr, moderiert von Chefredakteurin Dagmar Rees.

Die Runde fand in Halle A3 statt, der „Straßen-Seite“ auf dem Messegelände, und sollte die Möglichkeiten des modernen Schienengüterverkehrs verdeutlichen. Die Diskussion fand auch vor dem Hintergrund statt, dass in politischen Diskussionen gelegentlich die Fähigkeit des Schienengüterverkehrs angezweifelt wird, auch für kleinteilige Sendungen wie Pakete geeignet zu sein, zuletzt von Bundesverkehrsminister Volker Wissing in seiner Eröffnungsrede zur Messe.

Auch Stückgut eignet sich für die Schiene

Chen Si Hellmann, Head of Rail Europe bei Hellmann Worldwide Logistics, wies darauf hin, dass entgegen vielfacher Behauptungen sich auch Stückgut auf der Schiene transportieren lässt. Nach einem vergeblichen Anlauf Mitte der 1990er startete die Spedition zehn Jahre später einen erneuten Versuch. Mit Erfolg, wie Hellmann berichten konnte. „Wir fahren über Nacht Stückgut von Hamburg nach Nürnberg, jeden Tag von Montag bis Freitag“, zählte sie ein Beispiel auf. Wenn es ein gutes Produktkonzept gäbe, sei die Schiene auch

wettbewerbsfähig.

Die Akzeptanz der Kunden muss da sein

Auf die Frage, ob bestimmte Güter ungeeignet für die Bahn seien, erwiderte Viktoria Präg-Jähn, Geschäftsführerin Planungsgesellschaft Kombierter Verkehr (PKV) und Projektleiterin und Handlungsbevollmächtigte Kombi-Consult: „Man sollte nie nie sagen.“ Aber sie betonte, dass Stückgut eine „sehr herausfordernde Gutart“ sei, mit der eine hohe Verlässlichkeit und meistens auch eine hohe Geschwindigkeit verknüpft seien. „Die Akzeptanz der Kunden muss da sein“, nannte sie ein entscheidendes Kriterium, um auch solche eiligen Güter auf die Bahn zu bekommen. Sie zitierte eine Faustregel, nach der es umso leichter sei, Transporte von der Straße auf die Schiene zu locken, je länger die Entfernung sei. Doch davon gäbe es auch Ausnahmen: „Es gibt auch Hinterlandverkehre zwischen Hamburg und Osnabrück auf der Schiene. Das sind gerade mal 150 km“, sagte Präg-Jähn. Letztlich käme es immer auf den konkreten Anwendungsfall an.

Planbarkeit und Pünktlichkeit zunehmend wichtiger als Preis

Als einen gravierenden Vorteil der Bahn nannte Aleksandra Röhrich, Geschäftsführerin von Forwardis Deutschland und stellvertretende CEO der europäisch agierenden Bahnspedition Forwardis Group, den Umweltvorteil gegenüber

der Straße. Doch natürlich sei die Wahl des Verkehrsmittels immer auch eine Frage des Preises. Wobei Röhrich derzeit beobachtet, dass bei den Bestandskunden der Preis nicht mehr eine ganz so große Rolle spiele wie noch vor vier Jahren: „Aktuell ist für die Kunden am wichtigsten die Planbarkeit und dass die Ware auch wirklich pünktlich ankommt.“

Mehr Transparenz durch neue Datendrehscheibe

Präg-Jähn machte darauf aufmerksam, dass der Umstieg von der Straße auf die Schiene auch durch eine höhere Transparenz im komplexen Bahnsystem erreicht werden kann. Sie erwähnte die KV-Datendrehscheibe KV 4.0, die seit kurzem von DX Intermodal angeboten wird. Dort werde versucht, über eine einheitliche Schnittstelle für alle Beteiligten in der KV-Kette die jeweils notwendigen Daten zur Verfügung zu stellen.

Englisch europaweit als Sprache verwenden

Um den Schienengüterverkehr attraktiver zu gestalten, schlug Röhrich drei Maßnahmen vor: Englisch als europaweit gültige Sprache im Bahnverkehr, sich in Europa auf ein einheitliches Zug-sicherungssystem zu einigen und mehr Bahnstrecken in Deutschland zu elektrifizieren. RB (cd/dr) Foto: DVZ/Jan Scheutzwow

Wörter:

516