

Verlader gegen Rückverlagerung

Industrieunternehmen wollen Schienenverkehre in ihren Logistikkonzepten wirtschaftlicher gestalten

Von Michael Hollmann

Die Güterbahn verliert in der Krise wieder Marktanteile an die Straße. Große Verlader versuchen, ihre Schienenkonzepte trotzdem aufrechtzuerhalten. Dies geschieht beispielsweise durch Bündelung von Seefrachtladung und innereuropäischen Sendungen.

Um mehr als ein Fünftel ist der Güterbahnverkehr in den ersten neun Monaten allein in Deutschland geschrumpft. Der Verkehrsträger Schiene leidet unter den starken Produktionsrückgängen in den Stahl-, Metall- und Chemieindustrien. Aber nicht nur das. Bestimmte Routen und Ladungssegmente, in denen noch was geht, drohen komplett dem Straßen-güterverkehr in die Hände zu fallen. Denn der Lkw übernimmt wieder die Kostenführerschaft.

Logistikexperten aus der verladenden Wirtschaft und Beratungsfirmen wittern einen Trend. „Die Transportmengen gehen massiv zurück. Gleichzeitig sehen wir auf der Straße Preisrückgänge von 10 Prozent, in der Spitze auch deutlich mehr. Das unterhöhlt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene“, fasst Björn Klippel, Geschäftsführer der Logistikberatung Tim Consult, das Dilemma zusammen. Dabei hätten viele Kunden gerade erst umgedacht. In den Jahren 2006 bis 2008, als Lkw-Frachtraum knapp und die Straßeninfrastruktur überlastet waren, seien zunehmend Transporte auf die Schiene verlagert worden.

Industrielle Verlader gingen von weiter explodierenden Kosten auf der Straße aus und wollten rechtzeitig umsatteln. Dabei waren die Wettbewerbsvorteile vieler Güterbahnprojekte ohnehin nur hauchdünn. „Wenn sie einen Kostenvorteil von nur 2 Prozent gegenüber dem Lkw haben, fällt die Rechnung schon in sich zusammen, wenn nur zwei oder drei Transporteinheiten fehlen“, verdeutlicht Klippel. Insofern sei die Frühlingsluft, die der Bahnsektor in den vergangenen Jahren gespürt hat, zunächst einmal verfliegen.

Langfristige Verteuerung. Eine Abkehr vom Schienengüterverkehr könnte die Industrie aber schon in wenigen Jahren bereuen, warnt der Experte. Denn langfristig dürften die Transportkosten beim Lkw wieder zunehmen – allein schon durch steigende Straßennutzungsgebühren. Zudem sei kaum damit zu rechnen, dass die Fuhrunternehmer die heutigen Kampfpreise durchhalten.

Auch die zu erwartende Einbindung der Logistik in Emissionssenkungsziele und Einführung einer CO₂-Besteuerung sprechen für eine spürbare Verlagerung weg von der Straße. „Die bekommen wir aber nur hin, wenn es auch gelingt, die vielen Streuverkehre zu konsolidieren“, konstatiert Klippel. Seine Firma will verstärkt Konsolidierungspotenziale in Industrie und Handel ausloten.



Industrie und Handel streben Mengenbündelung und Zusammenfassung von Streuverkehren auf der Schiene an.

Denn die kritischen Mengen für Ganzzüge bekommen Verlader und Dienstleister angesichts der Krise nur noch mühevoll zusammen. Um die Schienenverkehre am Leben zu halten oder gar neue Korridore zu erschließen, muss kombiniert und kollaboriert werden. Darin waren sich Frachtein-käufer und Logistiker auf einer von Tim Consult organisierten Konferenz Anfang Dezember in Frankfurt einig.

Bosch und Siemens Hausgeräte (BSH) plant zum Beispiel den Ausbau seiner intermodalen Verkehre von und zu den deutschen Nordseehäfen. Bislang werden dreimal pro Woche Exportcontainer nach Bremerhaven und Hamburg geliefert. Besser wäre es, die Mengen auf einem eigenen Ganzzug zu bündeln, der mindestens einmal pro Woche im Nachtsprung zwischen dem Inlandsterminal Giengen in der Nähe von Ulm und den Häfen

pendelt. An einem entsprechenden Konzept tüfelt die Firma gemeinsam mit DHL.

Um auf eine stete Auslastung der Züge zu kommen, will das Unternehmen die für den Landverkehr typischen Wechselbrücken mit befördern. „Dann könnte man auch mehrere Abfahrten pro Woche anbieten“, sagt

Andreas Tonken, Leiter Verkehrsweisen Logistik bei BSH. Auch in inner-europäischen Verkehren mit konventionellen gedeckten Güterwagen strebt das Unternehmen Kooperationen an, um Kompletzzüge zusammenzustellen – auch aus Gründen der Sicherheit. Im Verkehr über Rumänien in die Türkei ist das Diebstahlrisiko bei Einzelwagen, die zwischendurch öfter rangiert und umgekuppelt werden, sehr hoch.

Blockzüge könnten die Route hingegen ohne Unterbrechung zurücklegen, so dass Einbrecher keine Chance hätten. So wird nun nach Ladung von Dritten gesucht, um einen Blockzug von Westungarn nach Istanbul zu realisieren.

Lieferfrequenz und Bündelung. Für die Sparte Material Science des Chemiekonzerns Bayer steht die Ladungsbündelung mit anderen Unternehmen ebenfalls ganz oben auf der

Tagesordnung. Mit ausschlaggebend dafür seien veränderte Beschaffungsgepflogenheiten. „Die Kunden bestellen weniger und kurzfristiger. Man kann da nicht abwarten, bis ein Ganzzug voll ist“, sagte Frank Andreesen, verantwortlich für den Einkauf von Logistikleistungen bei Bayer.

»Kunden bestellen weniger und kurzfristiger – man kann nicht warten, bis ein Ganzzug voll ist«

Frank Andreesen, Bayer

Ähnlich wirkt sich die Strategie zur Bestandsverringering im eigenen Konzern aus. So wird zunehmend just in time produziert und die Ware direkt in den Export gegeben, um die Kapitalbindung gering zu halten. Das zeigt sich im Überseeexport daran, dass die Laufzeiten für Container ab Werk in die Häfen meist nur einen Tag betragen. Dadurch erklärt sich wiederum die hohe Lkw-Quote von über 50 Prozent bei den Containervorläufen in die Rheinmündungshäfen.

Bayer möchte dennoch den Schienenanteil steigern, um eine bessere Verzahnung mit Terminal und Seeschiff hinzubekommen. So erwies sich die Anlieferung der Container per Lkw gerade in den jüngsten Boomjahren wegen Staus und straßenseitigen Abfertigungsengpässen in den Terminals als problematisch. DVZ 12.12.2009 (rol)

Michael Hollmann, Fachjournalist, Bremen.
Kontakt über kuemmerlen@dvz.de

HINTERGRUND

Shuttle statt Schiff

Der Papierkonzern Sappi möchte die Rheinmündungshäfen stärker per Schiene bedienen. Vom Distributionszentrum im nordrheinwestfälischen Wesel gehen pro Jahr rund 20 000 Container über die Westhäfen in alle Welt. Der Vorlauf findet meist per Binnenschiff statt. „Probleme mit Niedrigwasser und mangelnder Wettbewerb“ seien die Gründe, warum Sappi als Alternative einen Container-Bahnshuttle entwickeln möchte, erklärt Hansjürgen Peichler, Director Logistics EMEA. Gute Erfahrungen habe die Firma bereits mit einem eigenen Containerzug zwischen Köln und Zeebrügge gemacht. Das Projekt rechnet sich durch Synergien: Sappi fährt seine Exportware mit den Containerwaggons in den belgischen Seehäfen, ein anderer Papierkonzern steuert Leercontainer bei.

Neu. Das Sicherheitspaket für Logistik-Profis:

esa Logistics Package.

Das esa Sicherheitspaket ist so umfangreich wie die Herausforderungen in der Logistikbranche: