

[Startseite](#) > [Land](#) > [Kombinierter Verkehr](#) > [Neue Wege zu alter Bahnstärke](#)


KOMBINierter VERKEHR

Neue Wege zu alter Bahnstärke

Kompetent besetztes Podium auf dem Terminaltag (von links): Michail Stahlhut (Hupac Intermodal), Hendrik Kubitzky (Captrain), Kevin Gründer (Neska Intermodal), Dirk Baerbock (Hellmann), Andreas Schulz (Duss), und Steffen Müller (BMVI). Für die Moderation hatte die SGKV den Nürnberger Logistik-Professor Christoph Tripp gewonnen. Foto: SGKV

16. November 2018 (aktualisiert am 20. November 2018 12:14)

So wenig Jubiläum wie auf dieser Jubiläumsveranstaltung war nie. Das kann sich die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) auf die Fahnen schreiben. Am Mittwochabend vergangener Woche hagelte es in Berlin aber saftige Statements über den Zustand des Schienengüterverkehrs in Europa.

Vor allem zwei kenntnisreiche wie wortgewaltige Protagonisten gaben den Takt vor. Einer davon war Peter Füglistaler, Direktor des Schweizerischen Bundesamtes für Verkehr:

- „Der Staat hat geliefert, aber die Qualität ist so schlecht, dass alle Vorleistungen verpuffen.“
- „Es kann nicht Aufgabe des Staates sein, Ineffizienzen bei den Privaten wegzusubventionieren.“
- „Das Einzige, was bei der Bahn seit Jahren kontinuierlich steigt, ist die Zahl der verspäteten Züge.“

Und es ist fraglich, wie lange das System in dieser Form noch aufrechterhalten werden kann.“

- „In einem europäischen Bahnmarkt entscheiden wir immer noch national.“
- „Das Sorgenkind unter den europäischen Eisenbahnen sitzt nicht mehr in Italien, sondern in Deutschland.“
- „Der Wettbewerb auf der Schiene ist nicht nachhaltig. Langfristige Partnerschaften im Sinne eines administrierten Wettbewerbs wären sinnvoller.“

Nicht schlecht war auch Michail Stahlhut, CEO beim Schweizer Kombi-Operateur Hupac:

- „Unpünktlichkeit im europäischen Kombinierten Verkehr kostet Hupac jedes Jahr rund 100 Lokführer-Jahre.“
- „Wir brauchen keine superneuen Gimmicks bei der Bahn, sondern müssen nutzen, was wir schon haben - zum Beispiel Ausweichstrecken.“
- „Das Bundesverkehrsministerium hat mit der Halbierung der Trassenpreise sauber vorgelegt. Die Bahnen müssen das Geld aber jetzt auch investieren, statt nur die Gewinn- und Verlustrechnung damit aufzuhübschen.“

Zwei Bausteine könnten helfen

Futter genug also für den Terminaltag, den die SGKV einen Tag später ebenfalls in Berlin veranstaltete. Passenderweise stand er unter dem Motto „Qualität auf die Kette kriegen“. Zwei wichtige Bausteine zeichneten sich am Ende eines diskussionsreichen Tages ab:

- Die knappe Kapazität kann und muss intelligenter genutzt werden - durch längere Arbeitszeiten, durch schnellere Genehmigungsverfahren, durch mehr Bereitschaft zur Kooperation und zum Datenaustausch, durch innovative Ideen rund um die einsetzende Digitalisierung.
- Hohe Pünktlichkeit kann sich der Schienengüterverkehr vorerst von der Backe putzen. Was er aber kann und muss, ist verlässlicher und vor allem transparenter zu werden. „Wir fahren Züge einfach nicht und erzählen unseren Kunden noch nicht mal warum - so laufen wir Gefahr, ihr Vertrauen zu verlieren“, warnte Dirk Baerbock vom Logistiker Hellmann.

Wichtig sei, dabei in kleineren Schritten zu denken, mahnte Hupac-Manager Stahlhut - „wir müssen skalieren und dann bedarfsgerecht hochfahren“. Ganz ähnlich denkt auch Hanna Stelzel, Hinterland-Fachfrau beim Hafenbetrieb Rotterdam. Dort arbeiten zwar inzwischen 80 Mitarbeiter nur noch an Themen rund um die Digitalisierung. Stelzel: „Aber wir gehen dabei viele kleine Schritte, um zum Ziel zu kommen.“

Dass sich das lohnt, zeigten auch die Innovations Pitches am Ende des Terminaltages. Wenn beispielsweise Plattformen wie X-Change Solutions die Disposition von Leercontainern im Hinterland erleichtern, schafft das auch Luft in den Produktionssystemen auf der Schiene. Das wiederum kommt der Qualität zugute - für Füglistaler der Schlüsselfaktor im Eisenbahnbetrieb.

90 Jahre und kein bisschen müde

Bleibt noch der Blick auf die Jubilarin, die am Vorabend so schmählich wenig Beachtung fand. Es zeichnet die SGKV aus, dass sie 90 Jahre alt werden kann und trotzdem kein bisschen kapriziös ist. „Um zu erkennen, dass weiterhin reichlich Handlungsbedarf besteht, brauchen wir keine 90 Jahre zurückzugehen“, sagte Clemens Bochynek, geschäftsführender Vorstand - „dafür reichen 9 Minuten“. Wie wahr.

Artikel

von Heinrich Klotz
