Alte Gleisanschlüsse für Gütertransporte neu beleben

Railistics sucht nach wirtschaftlichen Lösungen mit privaten Bahngesellschaften – Bund stellt Fördermittel zur Verfügung

Der Güterverkehr auf der Schiene ist für viele Agrarhandelsunternehmen unrentabel geworden. Angesichts der gestiegenen Kosten auf der Straße mag sich die Kalkulation geändert haben, doch das Angebot der Bahngesellschaften ist unübersichtlich. Eine individuelle Beratung kann hilfreich sein.

Kunden, die zum Beispiel für den Transport von Getreide nur in der Saison einige Eisenbahnwaggons anmieten wollen, werden heute oft von der DB abgewiesen. Ein solcher Transport sei zu teuer und man solle besser auf Lkw umsteigen, wird argumentiert. Noch aus Zeiten, in denen der Transport von Agrargütern überwiegend über die Schiene abgewickelt wurde, verfügen viele Agrarhandelsunternehmen über einen Gleisanschluss. Allerdings kann sich die Wiederinbetriebnahme der Gleise als sehr schwierig gestalten. Interessierte Unternehmen können sich an das Ingenieurbüro Railistics in Wiesbaden wenden.

Railistics-Mitarbeiter besuchen den Verlader, besichtigen den Standort und schauen, ob möglicherweise zusammen mit privatwirtschaftlich arbeitenden Bahngesellschaften Lösungen für die Verladung von Massengütern sinnvoll sind. So gibt es zum Beispiel einige Privatbahnen, die mittlerweile wieder echte Einzelwagenverkehre anbieten. Diese Unternehmen haben zwischenzeitlich eigene kleine Netze in Deutschland und Europa entwickelt. Railistics unterstützt die Suche nach wirtschaftlich und logistisch geeigneten Lösungen. Eine Reihe von Gleisanschlüssen konnte auf diese Weise wieder reaktiviert werden. Im Übrigen bietet das Bundesverkehrsministerium derzeit erhebliche Fördermittel für die Reaktivierung von Anschlussgleisen an. In Deutschland bewirtschaftet die DB das Schienennetz. In den vergangenen Jahren kam es zu umfangreichen Stilllegungen. Dadurch findet besonders an Anschluss- und Industriegleisen häufig keine Bedienung durch die DB mehr statt. Gleisanschlüsse wurden von der DB gekündigt und auf Kosten der Kunden zurückgebaut.

Foto: Saarlandbahn

Udo Sauerbrey bringt die Verlader mit allen Beteiligten im Bahnverkehr zusammen.

Früher wurden die Anschlussgleisverkehre über eine große Zahl von Rangierbahnhöfen abgewickelt. Mit der Rangierlok wurden die Einzelwagen zum nächsten Rangierbahnhof befördert, zusammengestellt zu Fernzügen und dann von Ziel-Rangierbahnhöfen aus wieder verteilt. Dieses klassische Prinzip des Einzelwagenverkehrs wurde von der DB erheblich zurückgefahren.

Mit der Privatisierung der DB mussten sich viele Unternehmen, die an Gleisen liegen, entscheiden, ob sie ihren Gleisanschluss weiter aufrechterhalten wollten. Meist waren das Unternehmen aus dem produzierenden Gewerbe. Dieser Service war noch vor wenigen Jahren im Transportpreis der DB inbegriffen.

Die Restrukturierung der DB führte dazu, dass Verlader nicht mehr einen Ansprechpartner haben, sondern mit Railion als Eisenbahnunternehmen und mit DB Netz als Infrastrukturanbieter sprechen müssen. Davor schrecken viele Unternehmen zurück. „Die Aufgabe von Railistics ist es, die verschiedenen Teilnehmer und ihre Interessen wieder zusammenzubringen und neue alternative Angebote im Transport zu finden“, erklärt Udo Sauerbrey von Railistic gegenüber der Agrarzeitung Ernährungsdienst. Die Mitarbeiter von Railistics ermitteln, wie im Sinne der Interessenten wieder Eisenbahnverkehr durchgeführt werden kann.

Eine Vielzahl von Unternehmen nutzt bereits Konzepte von privaten Eisenbahnen, um den eigenen Gleisanschluss weiterhin als Alternative im Transport zu erhalten und um den Seiten, vom Verlader und Spediteur, Entgegenkommen gefragt. Die Lösung aber ist dann eine langfristige.

Europaweit sind die gleichen Trends zu beobachten. Die Netzwerke von privaten Bahnen, die sich europaweit entwickeln, sprechen klar für diesen Trend. Auch wenn für einige Länder immer noch gilt, ohne die Staatsbahn geht nichts, werden sich langfristig kundenorientierte und wirtschaftlich tragfähige Konzepte durchsetzen: Dies trifft auch auf Osteuropa, Italien und Frankreich zu, wo erst vor kurzem private Bahnunternehmen mit ihren Aktivitäten beginnen konnten. da

Beratung im Schienenverkehr

Railistics ist ein Ingenieur- und Beratungsbüro für Schienenverkehr. Die Büros sind in Dessau und Wiesbaden. Railistics arbeitet für Verlader und Eisenbahngesellschaften in Europa und ist darüber hinaus im Bereich wirtschaftlicher und nachhaltiger Verkehrsentwicklung tätig. Weiterhin beantwortet Railistics Fragen zu Schienenfahrzeugen sowie betrieblichen und technischen Anforderungen im Bahnverkehr. da

Foto: Railistic

Der eigene Gleisanschluss am Betriebsgelände ist durchaus eine Alternative zum Lkw oder Schiff.

Anzeige

Statt Land Fluss!
www.maerker-bremen.de
Schiffahrts- und Befrachtungskontor Märker GmbH

Transporte ökologisch nachhaltig abzuwickeln. So konnten Futtermittellieferungen im Raum Aschaffenburg wieder über die Bahn abgewickelt werden. Ob das auch für Rübenfahrten gilt, bleibt abzuwarten. Nicht alle Einzelfälle sind auf der Bahn lösbar. Fällt die Entscheidung für die Schiene, ist zunächst auf bei-

Anzeige

www.landhandel-software.de

Binnenschiffe hoch im Kurs

Endlose „Brummikolonnen“ auf der Autobahn sorgen zuweilen für Unmut bei den Autofahrern. Doch während die Wirtschaft in zunehmendem Maße auf den Lkw als Transportmittel setzt, nutzt die Landwirtschaft mit den ihr vor- und nachgelagerten Bereichen mit deutlich steigender Tendenz den Wasserweg. Am gesamten Transportaufkommen der Binnenschifffahrt von 236 Mio. t im vergangenen Jahr war die Agrarwirtschaft mit 33 Mio. t beteiligt. In Niedersachsen war sie mit einem Anteil von 20 Prozent der Tonnage sogar der zweitgrößte Kunde der Binnenschiffer nach dem Bereich Steine, Erden und Baustoffe. Dabei hat das Frachtaufkommen der rein land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse im vergangenen Jahr deutlich zugenommen, während die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt insgesamt nahezu konstant blieb.

Bundesweit wurden 11,2 Mio. t land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse auf dem Wasserweg transportiert, das waren 27 Prozent mehr als 2004. In Niedersachsen nahm der Transport dieser Güter sogar um 40 Prozent auf 1,7 Mio. t zu. Den größten Anteil am „grünen“ Transportaufkommen hatten im vergangenen Jahr „andere Nahrungs- und Futtermittel“, so die Bezeichnung in der Statistik, mit insgesamt 15,8 Mio. t. Das waren 100 000 t oder 0,7 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Hinzu kamen 6,1 Mio. t Düngemittel, deren Transportaufkommen am stärksten um 4,9 Prozent zurückging. Ursache dürfte die insgesamt sparsamere Verwendung von Dünger in der Landwirtschaft sein. Gerade Düngemittel werden in der Regel bevorzugt auf dem Wasserweg an ihre Bestimmungsorte gebracht, berichtet der Landvolk-Pressedienst, Hannover. ED