

Wir brauchen die Förderung des Bundes

Die Verlagerung von mehr Gütern auf die Schiene ist bislang nicht im gewünschten Umfang gelungen. Im Interview erklärt Joachim Berends, Vizepräsident im VDV und Vorstand der Bentheimer Eisenbahn AG, woran das liegt und wie die Branche das ändern will.

Von Tim Wohlfarth



JOACHIM BERENDS FOTO BILDSCHEIN
Vizepräsident Schienengüterverkehr im VDV und Vorstand Bentheimer Eisenbahn AG

Herr Berends, warum ist es bislang nicht wirklich gelungen, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern?
Der Schienengüterverkehr ist in den vergangenen Jahrzehnten eher stiefmütterlich behandelt worden, was sich daran zeigt, dass nach der Bahnreform viele Gleisanschlüsse und damit wichtige Infrastruktur zur Erschließung des Schienengüterverkehrs stillgelegt wurden. Zeitgleich ist es nicht gelungen, den Sektor Schiene und insbesondere den Bereich der Infrastruktur finanziell ausreichend auszustatten, so dass der Schienengüterverkehr über die letzten 25 Jahre an Leistungskraft und Attraktivität verloren hat.

Vor welchen Problemen steht Ihr Unternehmen bei der täglichen Abwicklung?

Ich will das eher als Herausforderung bezeichnen. Es sind die vielen technischen und operativen Hürden, die uns oft verzweifeln lassen. Wir brauchen in unserer Region dringend eine bessere Anbindung an das Netz der Deutschen Bahn, um leistungsfähiger und ohne erhöhten Rangieraufwand schwere Güterzüge zu übernehmen bzw. übergeben zu können. Dazu fehlt es bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen an Fördermöglichkeiten für den Ausbau der Infrastruktur. Um eine Zahl zu nennen: Rund 60 Prozent aller Güterverkehre beginnen oder enden in einem Gleisanschluss bzw. in einem Anschluss einer Nichtbundeseigenen Eisenbahn. Um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, brauchen wir die Förderung des Bundes.

Wie kann die Gleisanschluss-Charta die Situation verbessern?

Die Charta ist eine starke gemeinsame Positionierung von über 30 Verbänden und Institutionen aus Wirtschaft, Verkehr, Logistik und Kommunalpolitik, die sich für die Stärkung von Gleisanschlüssen einsetzen. Wir wollen gemeinsam mit Bund und Ländern dafür sorgen, dass Gleisanschlüsse reaktiviert oder neu geschaffen werden, um den Schienengüterverkehr attraktiver und flexibler zu gestalten. Denn letztlich ist oft der fehlende Direktanschluss ans Schienennetz ein Hemmnis für Industrie und Wirtschaftsunternehmen, um mehr Güter auf der Schiene zu transportieren.

Den Schienengüterverkehr stärken

Die Umstellung auf eine klimaschonende Mobilität in Deutschland kann nur gelingen, wenn auch im Güterverkehr umgedacht wird und verstärkt Transporte auf die Schiene verlagert werden. Das Ziel der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten Güterbahnen sind 22 Prozent mehr Güterverkehr auf der Schiene bis 2030. Damit das gelingt, sind unter anderem mehr Gleisanschlüsse erforderlich. *Von Silja Mannitz*

Der Güterverkehr auf der Schiene leistet bereits heute einen signifikanten Beitrag zur Verkehrswende. Nach Angaben des VDV werden in Deutschland jährlich 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene transportiert – das entspricht einem Marktanteil von 18,2 Prozent. Dabei erzeugt der Schienengüterverkehr pro Tonne und Kilometer nur 25 Gramm CO₂. Das sind rund 80 Prozent weniger, als bei entsprechenden Lkw-Fahrten entstehen würden. Der VDV will die Umstellung auf eine moderne, bezahlbare und klimaschonende Mobilität in Deutschland vorantreiben und dazu auch den Güterverkehr auf der Schiene stärken. Wie das gelingen kann, zeigt die Studie „Deutschland mobil 2030“, die 2018 im Auftrag des Verbandes von den Beratungsunternehmen PwC und Intraplan erstellt worden ist. Danach kann die Schiene ihren Anteil am Modal Split bis 2030 um 22 Prozent gegenüber dem im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorausgesagten Wert steigern. Voraussetzung dafür ist, dass die Branche in Infrastruktur, Innovationen, Digitalisierung sowie Qualifizierung investiert und die Politik finanziell wie rechtlich die notwendigen Rahmenbedingungen schafft. Mit der Initiative „Deutschland mobil 2030“ will der VDV gemeinsam mit zahlreichen Partnern darauf hinwirken, dass die Verkehrswende im Personen- und Güterverkehr gelingt.

An vielen Stellschrauben drehen

Die Politik hat den Handlungsbedarf erkannt und mit der Verabschiedung des Masterplans Schienengüterverkehr im Juni 2017 einen wichtigen Schritt zur Stärkung des Schienengüterverkehrs unternommen. Der Masterplan ist das Ergebnis der Arbeit eines runden Tisches, an dem neben dem Bundesverkehrsministerium auch Bahnunternehmen, Branchenverbände aus Verkehr, Logistik und Industrie sowie Wissenschaftler mitgewirkt haben. Zu den empfohlenen Maßnahmen gehören unter anderem die Ertüchtigung des Schienennetzes, der Ausbau der Großknoten, eine stärkere Elektrifizierung und mehr Tempo bei der Digitalisierung. Zudem empfiehlt der Masterplan, die Finanzierung sicherzustellen, Anlagen- und Trassenpreise zu reduzieren und Abgaben sowie Steuern zu senken. „Der Masterplan Schienengüterverkehr bietet eine sehr gute Grundlage, um die Leistungsfähigkeit der Schiene zu erhöhen“, konstatiert Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr im VDV. „Er zeigt, dass wir als Sektor gemeinsam mit der Politik an vielen Stellschrauben drehen müssen, um die Güterbahnen wieder wettbewerbsfähiger zu machen.“ Mittlerweile hat die Bundesregierung erste Maßnahmen auf den Weg gebracht – allen voran die Trassenpreissenkung im Schienengüterverkehr sowie die Aufnahme des Ausbaus wichtiger Güterverkehrsstrecken für 740 Meter lange Güterzüge in den vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Aber auch die Güterbahnen haben wichtige Schritte unternommen. Insbesondere an der Lärmsanierung der Güterwagenflotte und an der Digitalisierung der Fahrzeuge arbeitet die Branche mit Hochdruck. „Wir brauchen eine schnelle Umsetzung der notwendigen Maßnahmen, um den Schienengüterverkehr moderner und leistungsfähiger aufzustellen. Es bleibt noch viel zu tun“, bilanziert Dr. Henke.

Ein Ansatzpunkt für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit im Schienengüterverkehr ist die im Masterplan verankerte Gleisanschlussförderung. Erhebung der Bundesnetzagentur zufolge ist die Zahl der Gleisanschlüsse von rund 11 000 im Jahr 1997 auf aktuell etwa 2 000 geschrumpft. Um zusätzliche Mengen auf die Schiene zu verlagern, benötigt der Wagenladungsverkehr ein ausreichendes Netz von Gleisanschlüssen und multimodalen Logistiknoten. Der VDV



Der Güterverkehr auf der Schiene ermöglicht den Transport großer Mengen bei geringer Umweltbelastung.

FOTO RALF LEHMANN FÜR INFRAEUN

macht sich daher zusammen mit über 30 Verbänden und Interessenvertretungen aus Industrie, Handel, Wirtschaft und öffentlichen Einrichtungen branchenübergreifend für mehr Gleisanschlüsse im Schienennetz stark. Gemeinsam haben die Akteure eine Gleisanschluss-Charta erarbeitet, die den Masterplan ergänzen und die Wachstumspotentiale der Schiene umfassend erschließen soll. Die umsetzungstreifen Vorschläge der Charta richten sich an Bund, Länder, Kommunen, Industrie, Handel, Logistik und die Eisenbahnbranche selbst. Damit ist die Charta auch als eine Selbstverpflichtung der Branche zu verstehen. „Das Thema Gleisanschluss braucht stärkeren Rückenwind, um politisch und wirtschaftlich weiter nach vorn gebracht zu werden“, erklärt Dr. Henke. „Gleichzeitig muss die Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene, insbesondere vor dem Hintergrund der angestrebten CO₂-Reduzierung, wieder stärker ins öffentliche Bewusstsein gerückt werden.“

Wachsendes Interesse bei Unternehmen

Bei Unternehmen der verladenden Wirtschaft und der Logistik ist ein wachsendes Interesse an der Schiene und am eigenen Gleisanschluss festzustellen. Auch die Ver- und Entsorgung von Metropolregionen und Logistikzentren per Bahn wird von Kommunen, Ländern und Unternehmen verstärkt in Betracht gezogen. Dabei werden Unternehmen und Akteure jedoch häufig von hohen finanziellen und administrativen Hürden abgeschreckt. Der Betrieb werksinterner Straßeninfrastrukturen und der Anschluss an das öffentliche Straßennetz sind oft mit deutlich weniger Aufwand und Risiko verbunden als ein eigener Gleisanschluss. Unterstützung erhalten interessierte Unternehmen vom Bund. Auf Grundlage der Gleisanschlussförderung, die 2004 auf Initiative des VDV ins Leben gerufen worden ist, stellt das Eisenbahn-Bundesamt Fördermittel für Unterneh-

men bereit, die private Gleisanschlüsse reaktivieren, erweitern oder neu bauen. Die Förderung ist an die Verpflichtung gekoppelt, ein festgelegtes Volumen über die Schiene zu transportieren. Im Gegenzug werden bei Bewilligung Zuschüsse in Höhe von maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gewährt.

Zu den Unternehmen, die eine solche Förderung erfolgreich beantragt haben, gehört auch GoodMills Deutschland. Deutschlands größter Getreidemühlen-Konzern zieht 2020 mit der Ellmühle vom Deutzer Hafen in Köln nach Krefeld um. Für die Ansiedlung der größten Mühle Europas hat GoodMills ein 47 000 Quadratmeter großes Grundstück erworben. Mehr als 300 000 Tonnen Getreide sollen dort künftig pro Jahr zu Mehl verarbeitet werden. Dafür entstehen eine komplett neue Fabrik mit einer hochautomatisierten Mühle sowie Gebäude für Verwaltung, Labors und Warenannahme. Im Krefelder Hafen findet das Unternehmen dafür gute Bedingungen vor. Der kombinierte Verkehr ist dort längst Wirklichkeit. Der Rheinhafen in Nordrhein-Westfalen bietet seit 2008 auf mehr als 30 000 Quadratmetern trimodalen Umschlag, so dass die Systemvorteile der unterschiedlichen Verkehrsträger miteinander verknüpft werden können. „Mit GoodMills wurde eine geradezu idealtypische Ansiedlung für unseren Hafenstandort gewonnen, da das Unternehmen durch seine Hafen- und Bahnaffinität die von uns vorgehaltene Infrastruktur intensiv nutzen und damit zu einer signifikanten Steigerung im Massengutumschlag des Krefelder Hafens beitragen wird“, erklärt Elisabeth Lehnen, Geschäftsführerin des Hafens Krefeld.

Ein Höchstmaß an Versorgungssicherheit

Die Unternehmen im Hafen sind über die Schieneninfrastruktur und den hafeneigenen Bahnhof direkt mit der Bahnstrecke Duisburg-Köln verbunden. Die

eigene Hafenbahn bietet neben den Zustellverkehren auf der „letzten Meile“ auch flexible Dienstleistungen im regionalen Umfeld an. Die zusätzliche Möglichkeit des Wasserumschlags sichert allen Unternehmen ein Höchstmaß an Versorgungssicherheit im Rohstoffzufluss. „Die Anbindung an verschiedene Verkehrsträger ist ein nicht zu unterschätzender Vorteil von Hafenstandorten“, betont Lehnen. Durch den Umzug in den Krefelder Hafen kann die Ellmühle die Produktionsmaßgeblich steigern. „Wir freuen uns auf den Neustart in Krefeld“, sagt Gunnar Steffek, Geschäftsführer von GoodMills Deutschland. „Der neue Standort bietet uns optimale Verkehrsverbindungen und beste Rahmenbedingungen, um eine der modernsten Mühlen Europas von Grund auf neu zu konzipieren. Der trimodale Umschlag mit seiner Anbindung an Straße, Schiene und Binnenschiffahrt ist für uns essentiell, um den effizienten Transport großer Getreidemengen zu realisieren.“



the leading exhibition

VDV MIT GEMEINSCHAFTSSTAND AUF DER TRANSPORT LOGISTIC

Vom **4. bis 7. Juni** findet mit der transport logistic die weltweit bedeutendste Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management in München statt. Der VDV präsentiert sich mit 13 Unternehmen auf einem 260 Quadratmeter großen Gemeinschaftsstand. Mit dabei ist auch der Hafen Krefeld. Ein zentrales Thema der VDV-Präsentation in **Halle B6.301/402** wird das Thema Gleisanschlussförderung sein.

Das Interesse der Wirtschaft am eigenen Gleisanschluss steigt

Der Schienengüterverkehr rückt bei Unternehmen der verladenden Wirtschaft wieder stärker in den Fokus. Auch das Interesse am eigenen Gleisanschluss steigt. Zwei Beispiele von Unternehmen, die den Schritt gewagt haben und von der Gleisanschlussförderung des Bundes profitieren.

Von Tim Wohlfarth

In Gütersloh wird gebaut. Die Kemena GmbH, ein mittelständisches und inhabergeführtes Logistikunternehmen mit Hauptsitz im ostwestfälischen Löhne, erweitert ihren Standort in Gütersloh um eine 5 000 Quadratmeter große Halle. Der Standort wurde erst 2011 eröffnet und bietet bislang neben zwei Hallen mit jeweils 10 000 Quadratmetern Fläche vor allem eines: einen eigenen Gleisanschluss. Über insgesamt 280 Meter erstreckt sich derzeit die Gleislänge im Innenbereich. Mit der neuen Halle kommen weitere 80 Meter Gleise hinzu. Die Anbindung ist insbesondere für die internationale Papierindustrie von Interesse – und für Kunden des Logistikunternehmens wie zum Beispiel die ebenfalls in Gütersloh beheimatete Mohn Media Druckerei, die zur Bertelsmann Gruppe gehört und auf eine zuverlässige Lieferung angewiesen ist. „Der Standort in Gütersloh hat sich seit der Eröffnung rasant entwickelt“, erklärt Geschäftsführer Dr. Timo Jording. „Im vergangenen Jahr haben wir insgesamt 250 000 Tonnen Papier über unseren Gleisanschluss umge-

schlagen. Positiver Nebeneffekt dabei ist, dass wir gleichzeitig Altpapier und Spanplatten zurückführen und die Güterzüge somit kaum Leerfahrten machen. Dadurch wird der Straßenverkehr entlastet

und die Umwelt geschont.“ Fast 4 000 Waggons werden jedes Jahr bei Kemena in Gütersloh abgefertigt – Tendenz steigend. „Für das Jahr 2019 rechnen wir mit 300 000 Tonnen Papier“, sagt Jording.



Das Logistikunternehmen Kemena setzt auf einen eigenen Gleisanschluss, um eine zuverlässige Papierlieferung sicherzustellen.

FOTO ULF KINDERMANN

An der Entscheidung für den Transport auf der Schiene führt für den Unternehmer kein Weg vorbei. Das hat zum einen mit dem sensiblen Frachtgut Papier zu tun, das sich per Güterzug sicherer transportieren lässt. Darüber hinaus nennt er aber auch die Argumente Masse und Zeit – ein Güterwaggon fasst zwei- bis dreimal so viel Ware wie ein 40-Tonnen-Lkw – sowie den Umweltschutz. Bei allen Vorzügen, die der Güterverkehr auf der Schiene mit sich bringt, stellt Dr. Jording allerdings klar: „Ohne öffentliche Förderung wären der Betrieb und die Standorterweiterung in Gütersloh kaum möglich gewesen. Die Investitionskosten für ein Logistikzentrum mit Gleisanschluss sind um ein Vielfaches höher, da natürlich auch ganz andere gesetzliche Bestimmungen in Bezug auf Sicherheit und Brandschutz erfüllt werden müssen. Von der Politik wünschen wir uns, dass die Förderprogramme für den Güterverkehr weiter durchgeführt werden, da in Bezug auf Ökobilanz und Umweltschutz der Vorteil von Transporten auf der Schiene klar auf der Hand liegt.“

Zuverlässiger Transport

Auch in Monheim ist gebaut worden. Dort entstand auf dem Gelände des Logistikunternehmens Hammesfahr ein neues Lager mit angeschlossener Bahnhofs-Logistikhalle. Seit Anfang 2019 ersetzt der neue Standort eine alte Halle, die die Stadt Monheim nun zur Stadthalle ausbauen will. Seit Jahrzehnten ist Hammesfahr für Henkel als Logistikdienstleister tätig und unterhält seit rund 30 Jahren in Monheim das größte Zentrallager für Kosmetik des Konsumgüter-Herstellers. Produkte wie Haarspray, Shampoos, Deodorants oder Conditioner werden per Güterzug von der Produktionsstätte in Bayern ins Zentrallager nach Monheim gebracht, um weltweit an die Kunden von Henkel ausgeliefert zu werden. „Die neue Halle wurde notwendig, um zusätzliche Volu-

mina abwickeln zu können“, erklärt Herbert Vogel, Mitglied der Hammesfahr-Geschäftsführung. „Zu Beginn haben uns täglich etwa sechs Doppelwaggons erreicht. Mittlerweile sind es bis zu 20.“

Der erste Henkel-Zug fuhr am 8. Januar 2010 vom bayerischen Wassertrüdingen nach Monheim. Seitdem ist die Schiene das Mittel der Wahl. Der Bahnverkehr entlastet die Autobahnen A 7 und A 3 nach Angaben des Unternehmens um bis zu 60 Lkw pro Tag und rund 15 000 im Jahr. Während anfangs am Werk in Bayern zunächst eine verwaiste Bahnanlage und die stillgelegte Strecke reaktiviert werden mussten, waren in Monheim Gleisanschlussarbeiten nötig. „Dank der Gleisanschlussförderung konnten wir damals unseren Service ausbauen. Heute betreuen wir das größte Zentrallager von Henkel Beauty-Care“, so Vogel. „Ohne diese Unterstützung wäre diese positive Entwicklung kaum möglich gewesen.“

DEUTSCHLAND MOBIL 2030
Zeit für neues Denken und Handeln.



Die Initiative „Deutschland mobil 2030“ will die Debatte über eine effizientere und umweltverträglichere Mobilität in Deutschland voranbringen. In der Initiative engagieren sich neben dem VDV, zahlreichen seiner Mitgliedsunternehmen und dem Deutschen Städte- tag auch der ADAC, der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und der Deutsche Städte- und Gemeindebund mit dem Ziel, konkrete Lösungen für die Mobilität von morgen zu finden. Weitere Informationen unter www.deutschland-mobil-2030.de.