



Foto: Wolfgang Klee



Dokumentation der vierten regionalen Austauschplattform am 13. März 2019

Güter auf die Schiene – einfach, wirtschaftlich, digital



■ Vierte regionale Austauschplattform – Veranstungsbericht: Güter auf die Schiene – einfach, wirtschaftlich, digital

Wer fährt meine Güter von A nach B? Wie werden sie verladen? Klappt der Umschlag? Eine reibungslose Logistikkette ist ein wichtiger Faktor bei der Wahl der geeigneten Verkehrsträger. Eine zukunftsorientierte Infrastruktur muss sich den Herausforderungen stellen, die sich aus den aktuellen Gegebenheiten einer modernen Logistik ergeben.

Damit die Schiene bei den Wirtschaftsunternehmen punkten und ihre Stellung als Standortfaktor auch für die Kommunen ausbauen kann, sind leichtere Zugangsbedingungen zur Schiene und Innovationen im Schienenverkehr gefragt. Die Digitalisierung bietet zusätzliche Ansatzpunkte zur Vereinfachung und Wirtschaftlichkeit.

Für dieses Themenfeld bot die vierte regionale Austauschplattform »Güter auf die Schiene – einfach, wirtschaftlich, digital« am 13. März 2019 interessante Lösungsansätze. Zusammen mit der gastgebenden IHK Frankfurt am Main richteten DB Netz AG und der Regionalverband FrankfurtRheinMain diesen Kongress aus, der 100 Expertinnen und Experten der verladenden Wirtschaft, Speditionen, Eisenbahnunternehmen, Land, Region und Kommunen, Häfen sowie Beratung und Forschung anzog. Die Veranstaltung moderierte Timon Heinrici, Chefredakteur Railbusiness und Redakteur Deutsche Logistikzeitung.

Nachfolgend sind die Programmpunkte, Vorträge mit Bildern und einige wesentliche Ergebnisse zusammengefasst.



Das Plenum der Veranstaltung in den Räumen der IHK Frankfurt am Main

Vorträge

(hier zu finden als [PDF-Downloads](#))

Programm

Begrüßung

Dr. Alexander Theiss, *Geschäftsführer Standortpolitik, IHK Frankfurt a. M.*

Zukunfts- und Innovationsfähigkeit des Schienenverkehrs

Staatssekretär Jens Deutschendorf

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Masterplan Mobilität FrankfurtRheinMain – Chance für die Schiene

Erster Beigeordneter Rouven Kötter

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Zukunftsperspektive des Schienengüterverkehrs im Zeitalter der Digitalisierung

Dr. Klaus Vornhusen

Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen der DB AG

Förderung des Schienengüterverkehrs – Masterplan und Gleisanschlüsse

Steffen Müller

Referatsleiter E 11 Masterplan Schienengüterverkehr, Gleisanschlussförderung Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Vier parallele Bahnwerkstätten

Betriebliche Innovationen

Moderation: Lukas Berkel, *IHK Frankfurt am Main*

Impuls: Roman Noack, Geschäftsführer

David Kerr, Chief Commercial Officer

Helrom GmbH

Andreas Mager, Managing Director

Contargo Rail Services GmbH

Christian Eichmeier, Managing Director

Contargo Rhein-Main GmbH

Schiene neu gedacht

Moderation: Dr. Heinz Dörr, *arp-planning.consulting.research*

Impuls: Prof. Dr. Manfred Enning, *FH Aachen*

Moderne Logistik für Kommunen

Moderation: Antje Quitta, *Regionalverband FrankfurtRheinMain*

Impuls: Christopher und Egbert Reitz, *E. Reitz Natursteintechnik e. K.*

Digitaler Marktzugang

Moderation und Impuls:

Dr. Daniel Pöhle, *DB Netz AG*

■ Plenum

Staatsekretär Jens Deutschendorf präsentierte die Vorstellungen der seit Anfang des Jahres amtierenden neuen hessischen Landesregierung. Für das Land Hessen sind angesichts des schienenseitig stark angestiegenen Gütertransportes noch nicht alle Potenziale ausgeschöpft, da dies mit einem eher mäßig erfolgten Infrastrukturausbau erreicht wurde. Für die nächsten Jahre



sollten die Investitionen in die Schiene gesteigert werden, wofür sich Hessen einsetzen wird. Dabei wird den Knoten eine wesentliche Rolle zuerkannt. Damit die Schiene umweltfreundlich bleibt, hat das Land Hessen die Mittel des Bundes zur Lärmsanierung an Schienenwegen um rund 1,8 Millionen Euro aufgestockt und bekennt sich zu einer Entlastungsstrecke für das Mittelrheintal. Bezüglich des Themas der Veranstaltung sieht Staatssekretär Deutschendorf selbst fahrende Güterwaggons nicht als Utopie an, begrüßt die Elektrifizierungsoffensive des Bundes für Schienenstrecken und verweist auf die Förderung von alternativen Antrieben zur Elektro- und fossilen Mobilität. Das landesweite Programm zur Sanierung von Anschlussgleisen setzt weitere Impulse. Staatssekretär Deutschendorf verweist zudem auf die Vorgabe des Landesentwicklungsplans, für die Schiene innenstadtnah Flächen für den Umschlag zur Feinverteilung zu finden.



Der Erste Beigeordnete des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain und zuständige Mobilitätdezernent Rouven Kötter greift diesen Ball gerne auf und sieht den Schienengüterverkehr als wichtigen Baustein des sich gerade in Aufstellung befindlichen Masterplanes Mobilität FrankfurtRheinMain. Ziel ist die emissionsarme Logistikkette mit dem neu gedachten Rad-Schiene-System unter Einsatz von Elektrolastenfahrrädern, Einbindung der gerade gestarteten Cargotram sowie Lieferfahrzeugen mit nicht-fossilen Antrieben auf der letzten bzw. ersten Meile. Auch möchte der Regionalverband den Kommunen und der Wirtschaft vor Ort mit einem sogenannten Anschlussbahncoach einen Kümmerer für die Identifizierung von Potenzialen für den Schienengüterverkehr, für die Einrichtung und Förderung von Gleisanschlüssen sowie die Vermittlung zwischen den Akteuren zur Seite stellen.



Dr. Klaus Vornhusen, der Konzernbeauftragte der Deutschen Bahn AG, stellte das Zukunftsprogramm „Digitale Schiene Deutschland“ vor. Durch Investitionen in die Infrastruktur, eine digitale Leit- und Sicherungstechnik und die Umrüstung der bisherigen Stellwerke in digitale Stellwerke sollen höhere Kapazitäten, höhere Zuverlässigkeit, höhere Effizienz und nicht zu letzt eine höhere Wirtschaftlichkeit erreicht werden.

Einige bereits umgesetzte digitale Innovationen wie beispielsweise die Diagnoseplattform DIANA für die Weichen der DB Netz AG zeigen bereits erste Erfolge.

Aufmerken ließ Steffen Müller, Referatsleiter im Bundesverkehrsministerium für Gleisanschlüsse und Schienengüterverkehr, mit dem Bericht über die Umsetzung des Koalitionsvertrages der Bundesregierung. Einrichtung eines Refe-

rates für Gleisanschlüsse, Masterplan Schienengüterverkehr sowie Initiative für einen Forschungskreis Schiene sind klare Zeichen, dass hier umgedacht wird. Des Weiteren ist die mittlwerweile umgesetzte Halbierung des Trassenpreises im Schienengüterverkehr zu nennen. Der 2017 verabschiedete Masterplan Schienengüterverkehr enthält eine Fülle an weiteren konkreten Ideen. Neben dem digitalisierten Rangierbahnhof München-Nord warb Herr Müller für das an der TU Dresden entwickelte Konzept des Bahn-City-Portals, mit der möglichst innenstadtnah ein Umschlagpunkt für die Versorgung des Ballungsraumes auf der Schiene gefunden werden soll. Die Region FrankfurtRheinMain würde sich besonders eignen.



■ Bahnwerkstatt

In vier Bahnwerkstätten diskutierten die Teilnehmenden lebhaft die angebotenen Lösungsbeispiele als Ansätze zum einfacheren, wirtschaftlicheren und digitalen Zugang zur Schiene.

■ Betriebliche Innovationen

Wie können auch Verlagerer und Logistiker vom System Schiene profitieren, die keinen Gleisanschluss in unmittelbarer Nähe haben? Hierzu boten die Firma Helrom aus Frankfurt am Main mit der Anwendung nicht kranbarer Auflieger und die bundesweit mit Terminals präsenste Firma Contargo Ansätze für bi- oder gar trimodale Logistikketten an. Angesichts des Kostendrucks auf dem System zeigte diese Bahnwerkstatt, welche Kostenvorteile der kombinierte Verkehr Verladern und Spediteuren bietet. Dabei zeigte sich, dass eine gute Paarigkeit für Ganzzüge ein Schlüsselement für wirtschaftliche Transporte sind. Es wurde auch deutlich, dass technische Lösungen zum Transport nicht kranbarer Trailer auf der Schiene ausgereift sind. Nun gilt es, für diese Form des kombinierten Verkehrs die richtigen Partner zu finden.



Die Konzepte von Contargo und Helrom boten Anlass für rege Diskussion.

■ **Moderne Logistik für Kommunen**

Auch in diesem Teil werden weder die Schiene an sich noch der Gleisanschluss neu erfunden. Gleichwohl ist nicht nur wenigen Verladern, sondern auch wenigen Kommunen der Vorteil der durchgängigen Logistikkette auf der Schiene bewusst. Gleisanschlüsse sind nicht nur Massengütern oder der Chemie vorbehalten. Auch mittelständische Unternehmen wie im Falle der Präsentation der Firma Reitz Natursteintechnik (www.reitz-natursteintechnik.de) verdeutlichen, wie trotz ungleicher Wettbewerbsbedingungen gegenüber dem System Straße „Luft nach oben“ besteht. Die Firma hat sich für den Gleisanschluss entschieden, da sie bei der Logistikkette flexibel sein möchte und sowohl im Falle des kombinierten Verkehrs mit der Straße sowie dem Binnenschiff auf ungünstigere Bedingungen gestoßen wäre. Modern ist bei dieser Logistik, dass Schiene für eine größere Gruppe von Unternehmen und Branchen interessant sein kann. Die Unterstützung der Kommunen, mit der lokalen oder regionalen Wirtschaftsförderung, ist ein wichtiger Erfolgsfaktor, die Kosten und Informationslage seitens der Marktakteure ein anderer.

Für mehr Informationen können diese öffentlichen Akteure neben den Interessensverbänden die wertvolle Katalysatorfunktion wahrnehmen. Dazu gehört auch, dass Informationen über derzeit nicht nutzbare Gleisanschlüsse wirksam vor Auflassung und vor Rückbau geschützt werden müssen. Die Idee eines Anschlussbahncoaches wurde begrüßt. Bei der Planung von Gewerbegebieten sollte die bimodale Erschließung Teil der Anschlusssicherung sein.

■ **Schiene neu gedacht**

In dieser Vertiefung sollte das Rad nicht neu erfunden werden, aber mit neuer Technik die Schiene Impulse für eine wirtschaftlichere Gestaltung der letzten Meile erhalten. Der von Prof. Enning, FH Aachen, vorgestellte Güterwagen 4.0 kann sich selbst in das bzw. aus dem Anschlussgleis fahren und innerhalb von einer halben Stunde an einen Zug angekoppelt werden; moderne Kupplung und Kommunikation zwischen Wagen und Zug inbegriffen. Mit dieser Technik lässt sich der Schienengüterverkehr leichter in die Stadt holen, sozusagen auch eine Vereinfachung des Zugangs zur Schiene, sofern die Gleisinfrastruktur es erlaubt.



Nicht nur die aktuelle Emissionsproblematik des Lkw sollte Kommunen und Firmen zu mehr Schienengüterverkehr anregen.

Die neuen IuK-Technologien und differenzierte Antriebsformen sollen für das rollende Material, als Teil zukunftsorientierter Fahrzeugkonzepte und eingebettet in den künftig digitalisierten Netzbetrieb, attraktive Bedienangebote für die verladende Wirtschaft ermöglichen. Dazu muss die Schienennetzinfrastruktur aber für den Güterverkehr umfassend auf einen durchgängigen Standard ertüchtigt werden (z. B. Ausweichgleise für 740 m lange Züge) und in der Fläche weiterhin präsent zu sein. Beispielsweise ermöglichte der Frankfurter Hauptgüterbahnhof bis zu seiner Auflassung vollelektrifiziert die Güterversorgung bis in die Senke des urbanen Güterverbrauchs. Hinzu kommen die Betriebseinstellung und der Rückbau vieler Gleisanschlüsse.

Gerade die technologischen Innovationen der Digitalisierung des Bahnbetriebes könnten zur Revitalisierung aus der Bedienung gefallener Anschlussbahnen genutzt werden, weil die nicht mehr operablen Verhältnisse der Gleisanlagen, wie fehlende Umfahrungs- oder Ausziehgleise, nun nicht mehr den Manövern mit selbstrangierenden Güterwagen auf der allerletzten Meile entgegenstehen. Die Kaskade der letzten Meilen muss nicht nur schneller, sondern auch kostengünstiger abgewickelt werden, damit der Lkw nicht der Güterbahn davonfährt und eine Spur von Treibhausgasen und gesundheitsgefährdender Schadstoffen hinterlässt, wo es nicht nötig wäre.

Der Modal Split der Bahntransporte am Güterverkehrsaufkommen in Deutschland stagniert seither bei 16 bis 17 Prozent, ein Anstieg ist noch nicht in Sichtweite. Dazu braucht es systematisches Um- und Neudenken, wie es für diese Werkstatt postuliert wurde. Dazu sind fahrzeugtechnische Innovationen – wie vorgestellt wurde – wichtige Bausteine für die Rationalisierung der Bedienung letzter/erster Meilen. In der Diskussion ist die Forderung nach einer Vertaktung der Güterbedienung laut geworden, um nicht ständig hinter dem Personenverkehr im Trassenfahrplan zurück zu bleiben. Zum (Einzel-)Wagenladungsverkehr ist die Skepsis über dessen Zukunft noch nicht ausgeräumt, auch wenn es offizielle Versicherungen dazu gibt. Die jüngsten Investitionen in digitalisierte Ablaufberge, wie bei der mitteldeutschen Zugbildungsanlage Halle, stimmt positiv.

■ Digitaler Marktzugang

Sprichwörtlich vereinfacht wird der Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen, wenn sie zukünftig mittels der von DB Netz entwickelten Applikation „click & ride“ analog zum Buchen einer Fahrkarte binnen kurzer Zeit ihre Fahrplantrasse erhalten. Den Teilnehmenden wurde dies vom zuständigen Sachverständigen bei DB Netz, Dr. Daniel Pöhle, veranschaulicht. Durch diese Applikation lassen sich nicht nur Trassen schneller bestellen. Diese Applikation ermöglicht zudem Kapazitätsseigeurngen von bis zu vier Prozent. Dieses digitalisierte Bestellangebot ist nach Erkenntnissen der DB Netz weltweit das erste. Mehr unter: [digitalspirit.dbsystem.de/der-routenplaner-fuer-die-beste-trasse](https://www.digitalspirit.dbsystem.de/der-routenplaner-fuer-die-beste-trasse). Es ergänzt die bereits vorhandene Plattform Ladestellensuche: railway.tools/#/de.

■ Fazit

Die Veranstaltung verdeutlicht die erforderliche Steigerung des Austauschs von Informationen und Kontakten sowie Ideen, um im Sinne des „meeting of minds“ bessere Ansätze bei der Vereinfachung des Zugangs zur Schiene zu erhalten. Hilfreich ist hier der in der Region Hannover und im Berchtesgadener Land bewährte Anschlussbahncoach. Ein solcher Kümmerer sorgt für mehr schienenbezogene Informationen, stärkt den Austausch zwischen Kommune und Wirtschaft und vermag im wahrsten Sinne des Wortes mehr Potenziale aufzugleisen. Das Bekenntnis zur Schiene ist als Beitrag zur Erfüllung der Ziele des Pariser Klimavertrages von 2015 unabdinglich und macht weitere Investitionen, verbesserte Rahmenbedingungen und betriebliche Anstrengungen notwendig, um dem Verkehrsinfarkt auf dem Fernstraßennetz entgegenzuwirken.



Das Bewusstsein für mehr Schiene lässt sich auch steigern, indem die Schiene zu den Problemen vor Ort sichtbar beiträgt. Insofern ist das sprichwörtliche Zurückholen der Schiene in die Stadt durch eine innenstadtnahe Bündelungs- und Verteilplattform auch für kleinere Sendungseinheiten ein wesentlicher Beitrag, der mehrfach angesprochen wurde. Leider fehlen – wie vorab angemerkt – in vielen Städten und Ballungsräumen bzw. in den Gewerbegebieten Flächen für solche Gleisanbindungen, um neue Bedienungstechnologien wie beispielsweise den selbst fahrenden Güterwagen einzusetzen. So smart ist die „City“ diesbezüglich dann doch nicht (mehr).

Vorausdenkende politische und unternehmerische Entscheidungsträger melden sich vermehrt zu Wort, was Anerkennung verdient, und benötigen Unterstützung für ihre Verlagerungsinitiativen. Die Kosten für die Anschlussweiche ins Streckennetz sind dabei oft ein Knackpunkt. Wirtschaften ist eine volatile Angelegenheit. Die Etablierung eines Schienentransportes kann kommen, aber auch wieder gehen. Sei es wegen geänderter Produktionsverfahren in der geographischen Arbeitsteilung, wegen Standortaufgaben oder Veränderungen auf den Gütermärkten. Deswegen muss nicht die Schienenanbindung gleich unwiederbringlich entwidmet werden. Zu diesen „Kleinigkeiten“ an den Quellen und den Zielen der Gütertransportkette sind auch die Gebietskörperschaften als raumordnende Standortmanager, die Bundesnetzagentur, die über die Integrität des Netzes wacht, und das Eisenbahn Bundesamt, das auf einen sicheren Betrieb achten muss, neben den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gefordert. Sodann werden die Eisenbahnoperatoren (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Waggonvermieter, Bahnspediteure) mit ihren Produkten verkehrswirksam. An ihnen wird es liegen, den Innovationen im Fahrzeugbereich eine Chance zu geben, damit sie in Serie gebaut oder geeignete Fahrzeuge umgerüstet werden können. Mit der derzeit mit Unterstützung des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain vom Verband deutscher Verkehrsunternehmen federführend erarbeiteten Gleisanschlusscharta kann das Bewusstsein für das richtige Weichenstellen geschärft werden.

Die Veranstaltung hat Lösungen und Aufgaben verdeutlicht, um den Zugang zur Schiene wirtschaftlicher und einfacher zu machen. Digitalisierung ist da weit mehr als ein Modewort, muss sich jedoch an den entsprechenden Stellen bewähren. An eine leicht zugängliche Buchungsplattform „click&ride“ von DB Netz sind daher viele Hoffnungen geknüpft, um dem Ziel der Veranstaltung einer einfacheren Bahn näher zu kommen.



Angeregter Austausch zu innovativen Ansätzen wie dem European Rail Freight Line System: Das von der EU geförderte Projekt bietet schnell umschlagbare Güterzüge, sozusagen als Fracht-IC im Takt.

Herausgeber

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Der Regionalvorstand
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
www.region-frankfurt.de

Alle Fotos/Abbildungen, soweit nicht anders angegeben:
Regionalverband FrankfurtRheinMain

Kontakt

Peter Endemann
Stabsstelle Masterplan Mobilität
Telefon: +49 69 2577-1588
E-Mail: endemann@region-frankfurt.de

Stand: April 2019

© 2019 Regionalverband FrankfurtRheinMain