

Maßnahmen zur Steigerung von Effizienz und Konkurrenzfähigkeit des SGV

Wie kann die Transportgeschwindigkeit von Stückgut beschleunigt werden? Das ist eine entscheidende Frage sowohl für den nationalen als auch für den internationalen Schienengüterverkehr und natürlich nicht mit dem weiteren Praktizieren eines Systems, das bereits über 170 Jahre alt ist, vereinbar. Warum werden Stückgüter nicht, wie vor etwa 35 Jahren bei DB und DR durchaus üblich, wieder in Behälter verladen? Es gab die sogenannten A-, B- und C-Behälter, die alle so bemessen waren, dass sie, sich ergänzend, in einen gedeckten Güterwagen (G-Wagen) passten. Natürlich ist dieses System mit den rollenden Behältern heute ebenfalls nicht mehr zeitgemäß. Aber warum nicht adäquat ein System entwickeln, das auf eben solchen Behältern basiert, die auch in- bzw. zueinander passen würden (der zweitkleinste zwei Mal so groß wie der kleinste, der nächstgrößere zwei Mal so groß wie der zweitkleinste usw. usf.) und deren absolute Gesamtgröße durch die internationalen Containerabmessungen vorgegeben wird? Dadurch bestünde die Möglichkeit, diese Behälter (in mindestens drei verschiedenen Größen) auch in Containern zu befördern. Wie könnte nun ein Transport dieser (für hochwertige Stückgüter anpassungsfähigen, d. h. möglicherweise gepolsterten) Behälter vor sich gehen? Über einen Vertrieb in örtlicher Nähe kann prinzipiell jeder Betrieb einen oder mehrere Behälter verschiedener Größen ordern, befüllen und absenden. Den Transport zur Bahnzugangsstelle übernimmt ein Spediteur, der auch den Behältervertrieb (Beleihung) übernehmen kann. Da die Behälter „ineinander“ passen, können sie effektiv in entsprechenden Waggons bzw. Containern transportiert werden. Die Erfassung der Behälter und ihrer Absende- und Bestimmungsorte erfolgt bereits beim Verleih, so dass per EDV eine optimale Linienführung (Reiseroute) des Behälters ermittelt wird. Der Zugang und Transport per Bahn erfolgen wie der eines Reisenden. Es werden keine Waggons mit bestimmtem Endbahnhof mehr beladen, sondern Güterzüge in festen Relationen eingesetzt. Die Behälter steigen ein bzw. um, wie es auch ein Reisender tun würde - organisiert eben digital, so wie auch die entsprechenden „Umsteige- oder Einsteigevorgänge“ ausgelöst und überwacht werden.

Ein programmierter Chip am Behälter sichert die jederzeit mögliche Überwachung. Das Ein- und Umsteigen könnte z. B. magnetisch erfolgen - technisch heute bereits lösbar. So könnten Güterexpresszüge und Güterbahnen an entsprechenden Bahnsteigen halten und dort auch die Behälter umsteigen bzw. warten usw. Kein zeitaufwändiges Rangieren mehr, Verringerung der Störanfälligkeit (besonders im Winter) und somit die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der Güter um ein Vielfaches wären die Folge. Stückgüter könnten gemäß Fahrplan transportiert werden – mit garantierter Ankunftszeit! Denn durch die fahrplangemäße Beförderung ergibt sich gegenüber dem stauanfälligen und absehbar teuren Straßengütertransport ein enormer Vorteil – nämlich die Voraussage der Ankunftszeit fast bis auf die Minute. Weiterhin bietet dieses System den Vorteil, mit bereits bestehenden City-Logistik-Anwendungen (z. B. Kassel) kompatibel zu sein und die weitere Verbreitung solcher Anwendungen zu fördern. Die neben der Renaissance des SGV daraus folgende Entlastung der Umwelt, und damit der Bevölkerung, ist eine weitere positive Folge des geschilderten Systems.

Gründlich und ernsthaft zu prüfen wäre auch, ob und inwieweit der inzwischen nahezu ausschließlich über die Straße oder die Luft erfolgende Postversand wieder auf die Schiene verlagert werden kann. Postwagen, ja Postzüge und sogar eigene Postbahnhöfe gehörten viele Jahrzehnte lang als zuverlässig funktionierendes Element zum Eisenbahnverkehr. Wieso sollte dies nicht wieder oder weiterhin möglich sein?

Natürlich erfordert die Umsetzung eines solchen Systems größere finanzielle Investitionen, die sich mit zunehmender Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene rechnen würden. Volkswirtschaftlich wäre das ein Schritt in die Zukunft – ein wirklicher kombinierter Verkehr! Und dieser Schritt wäre eine Verwirklichung des Artikels 87 e, Absatz 4, des deutschen Grundgesetzes. Die sich heute in der Entwicklung und im Testlauf befindende automatische

Kupplung optimiert nur den Rangiervorgang, spart ihn jedoch nicht ein. Ein nur marginaler Vorteil gegenüber der geschilderten Systemumstellung!

Steigern wir den SGV in dem Maße, wie es solche o. g. Maßnahmen mit sich bringen, dann ist es unbedingt notwendig, die vorhandenen „Flaschenhälse“ bei der Infrastruktur zu beseitigen. Also werden wir ohne Netzausbauten da, wo es notwendig ist, nicht auskommen. Gravierend zu nennen sind hierbei der Ost-West-Verkehr in Richtung Polen sowie der Nord-Süd-Verkehr via Ostsee durch unsere Region und nach Tschechien.

Die Schienenanbindung der Häfen – Ostsee- wie Binnenhäfen – ist für einen vernetzten und effizienten Güterverkehr immens wichtig. Sie ist in erster Linie umfassend herzustellen bzw. bei Neuanlagen bereits in die Planung mit einzubeziehen. Ostseehäfen sind in diesem Fall Wismar, Rostock, Stralsund, Saßnitz-Mukran und Świnoujście. Als Binnenhäfen sind die Elbhäfen in Magdeburg, Dresden, Riesa, Mühlberg, Torgau und Wittenberge sowie die Brandenburger Häfen in Eisenhüttenstadt, Frankfurt (Oder), Schwedt (Oder), Eberswalde, Rüdersdorf, Königs Wusterhausen, Wustermark, Velten, Brandenburg an der Havel und der Berliner Westhafen von großer Bedeutung. Besonders wichtig sind darunter die Häfen mit angeligertem bzw. in der Nähe befindlichem GVZ bzw. KV-Terminal.

Und das sind Dresden, Riesa, Mühlberg, Torgau, Magdeburg, Wittenberge, Brandenburg an der Havel, Wustermark, Eisenhüttenstadt und der Berliner Westhafen. Logistische Angebote stehen dort genügend zur Verfügung, um die verschiedenen Verkehrsträger zum allgemeinen Nutzen zu verknüpfen. Ihre Strahlkraft ist jedoch zu erhöhen und die SGV-Anbindung dieser Güterverkehrsverknüpfungspunkte ist kontinuierlich zu entwickeln, wobei ein Schwerpunkt auf die Neuerschließung solcher Terminals an der Oder (z. B. mit Verbindungen in die Lausitz) zu legen ist.

Auch die Güterverkehrszentren bzw. Logistik-Standorte abseits der Wasserstraßen wie Erfurt, Großbeeren bei Berlin und Südwestsachsen (Glauchau, Chemnitz, Zwickau), die sich der Anbindung an mehrere Verkehrsträger erfreuen, meist der Versorgung von Ballungsräumen dienen und demzufolge auch entsprechend frequentiert sind, sind verstärkt für eine weitere Belebung des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Eine generelle Wiederbelebung des Güterverkehrs im Nebennetz (siehe oben – Güterbahnen) ist gezielt anzustreben und über geeignete politische Maßnahmenbündel zu unterstützen. Ebenso notwendig ist eine Offensive zur Neuerrichtung und Reaktivierung von Anschlussbahnen.

Und ebenfalls ist im Zulauf auf Ballungs- und Metropolräume entsprechende Schieneninfrastruktur für den zunehmenden Schienengüterverkehr zu reaktivieren, um die Züge letztendlich auch fahren zu können, ohne SPNV und SPFV zu behindern.