

Auch der Ladungsverkehr wächst

Gutachter sehen im Kombinierten Verkehr den Wachstumsträger des Schienengüterverkehrs. **Carsten Schiering**, Geschäftsführer der Transwaggon GmbH in Hamburg, glaubt an das Potenzial des Wagenladungsverkehrs.

Von Timon Heinrici

DVZ: Herr Schiering, Ralf Bamberlin, im Bundesverkehrsministerium zuständig für Güterverkehr und Logistik, sagt, Kombiniertes Verkehr werde die Hauptquelle dessen sein, was zusätzlich auf die Schiene verlagert werden kann. Ist das schlecht für einen Waggonvermieter, der selbst keine eigenen Containertragwagen hat?

Carsten Schiering: Die hat unser Gesellschafter VTG in ausreichender Zahl. Trotzdem: Es ist bedrückend, dass es so einen Hype um den Kombinierten Verkehr gibt. Denn auch im Wagenladungsverkehr wachsen die Mengen. Gleisanschlüsse kommen hinzu. Bei Produkten wie Automotive, Papier, Stahl, Zellstoff, Holz - da gibt es eine stabile Entwicklung nach oben. Für die haben wir mit großräumigen gedeckten Schiebewandwagen und Wageneinheiten die richtige Lösung. Darum investieren auch wir in großem Stil.

In welche Wagengattungen und wann stehen sie zur Verfügung?

Wir starten Mitte 2022 ein großes Neubauprogramm. Bis 2024 kommen insgesamt mit Optionen bis zu 1.000 Wagen hinzu: 500 Schiebewandwagen der Gattung Habbiins-18 mit Scheibenbremsen und 500 kurzgekuppelte gedeckte Wageneinheiten der Gattung Laaiis. Allerdings ist es mit der Beschaffung von Wagen allein nicht getan. Notwendig sind auch neue Logistikansätze.

Die ein Waggonvermieter entwickelt und anbietet?

Wir zumindest ja. Bei uns können Sie Waggons auch für eine Reise mieten - die sogenannte Reisepauschale. Wir stellen den Wagen am Versandort bereit und holen ihn am Empfangsort nach Entladung wieder ab. Zusätzlich können Sie Value Added Services bestellen, also expeditionelle Zusatz-

„Tiefere Wertschöpfung ist das Geheimnis von Wachstum“: Geschäftsführer Carsten Schiering.



FOTO: DALMAZIO CIVIDINI (FREELANCER)

Carsten Schiering

Seit 2016 ist Carsten Schiering Geschäftsführer der Transwaggon GmbH in Hamburg. Zugleich übt er seit 2008 bis heute die Funktion des Verkaufs-

leiters der Transwaggon-Gruppe aus. Nach dem Abschluss seines Betriebswirtschaftsstudiums 1993 begann er seine Karriere bei Transwaggon. Vor

seiner Zeit bei Transwaggon war Carsten Schiering von 1991 bis 1993 bei Horst Brockmüller Spedition, Union Transport und Rail-ship Lübeck beschäftigt.

leistungen wie Vor- und Nachlauf sowie Umschlag. Wir unterhalten sogar ein Zugsystem zwischen Chiasso und Porcari („Lucca-Express“) in Italien.

Konkurriert Transwaggon in diesem Segment mit den eigenen Kunden aus der Bahnspedition?

Wenn Verlagerer zusätzliche Leistungen anfragen, bemühen wir uns, sie zu erbringen. Die Spedition ist für uns dabei strategischer Partner. So zahlen wir zum Beispiel eine Wiederbeladungsvergütung, damit Wagen möglichst beladen ein Terminal/Railport verlassen. Allerdings hat die Zahl der Bahnspeditioneure in den letzten Jahren stark abgenommen. Da werden wir dann selbst aktiv. Tiefere Wertschöpfung ist das Geheimnis von Wachstum.

Die Schiene steht in scharfem Preiswettbewerb mit der Straße. Schienengüterverkehrsunternehmen treiben die Einführung der DAK, also der Digitalen Automatischen Kupplung, voran. Die Investition pro Wagen liegt bei 17.500 EUR, also zwischen 10 und 30 Prozent des gesamten Wagenkaufpreises, je nach Wagentyp. Werden die Wagenmieten dann auch um 10 bis 30 Prozent steigen? Und wird das Geschäft entsprechend schwieriger?

Mit den reinen Investitionen ist der Fall noch nicht einmal erledigt. Denn der Aufwand für Werkstattzuführung und -abholung, die Werkstattleistung sowie der Mietausfall kommen noch hinzu. Richtig ist: Wir Wagenhalter haben die Investitionen zu stemmen. Den Nutzen aus der Investition haben Eisenbahnen und Infrastrukturbetreiber. Wir setzen darum auf öffentliche Förderung und Kostenteilung mit den Eisenbahnen.

Aber die Fördertöpfe, aus denen die Entwicklung des Schienenverkehrs unterstützt wird, sind stark beansprucht. Auf dem Großteil der Kosten werden Sie also sitzenbleiben.

Wir erwarten, dass die EU oder die Mitgliedsstaaten die Umrüstkosten vollständig übernehmen. Wie viel es tatsächlich sein wird, wissen wir erst, wenn die Arbeitsgruppen im European DAC Delivery Program zu einem Ergebnis gekommen sind.

Zunehmend beteiligen sich Investmentfonds an Block- und Wagenvermietern. Bei Transwaggon ist das nicht der Fall. Ein Wettbewerbsnachteil?

Transwaggon befindet sich zur Hälfte in Familienbesitz. Größere Beschaffungen ließen sich ohne Investoren bewältigen. Wir haben auch mit der Finanzierung des Neubauprogramms kein Problem. Bei Unternehmen, die sich in der Hand von Investoren befinden, beobachten wir genau, ob sie Geld aus dem Anlageobjekt herausziehen oder für Investitionen bereitstellen.

Wenn Sie auf die Bahnpolitik sehen: Welches Problem muss die neue Koalition am ehesten angehen?

In der vergangenen Legislaturperiode sind sehr viele Vorhaben in Angriff genommen oder umgesetzt worden. Alles, was im Masterplan Schienengüterverkehr oder in der 100-Punkte-Maßnahmen-Liste des VDV steht, ist richtig. Aber wenn es um Schwerpunkte geht, da muss der Ausbau der Infrastruktur vorangetrieben werden, so dass die Eisenbahnen mit nahezu gleichem Energieaufwand schrittweise längere Züge fahren können. Das Thema „DAK“ überstrahlt, dass wir vor allem ein vernünftiges Netz brauchen. Der Bau neuer Anschlussgleise muss ohne viel Bürokratie möglich sein. Und wir brauchen eine Kooperation zwischen den Bahnen für den Einzelwagenverkehr. Die Bereitschaft dazu hat wegen spektakulärer Kartellverfahren stark nachgelassen. Es darf doch nicht sein, dass wir mehr mit Kartellrichtern über Einzelwagenverkehr sprechen als mit kommerziellen Kollegen von der Bahn.

ANZEIGE

TERMINAL SERVICE AUSTRIA

Wir investieren weiter, um Kapazitäten zu schaffen und diese optimal zu nutzen.

infrastruktur.oebb.at

Ihr Partner in der Terminallogistik

flexibel - neutral - österreichweit

In den letzten Jahren wurden rund 400 Millionen Euro in unsere Intermodal Terminals wie Wolfurt und Wien Süd investiert. Der neue ÖBB Rahmenplan sieht weitere Investitionen in der Höhe von rund 135 Millionen Euro vor. Bis 2027 investieren wir in Kapazitätserweiterungen und Modernisierung, sowie rund 4,5 Millionen Euro in Digitalisierung an den Terminal-Standorten Wörgl (Rola), Villach, Wels und Wien Süd. Dadurch können in Zukunft noch mehr Güter auf der umweltfreundlichen Schiene transportiert werden.