



Dipl.-Wirtsch.-Ing. Thomas Heydenreich,
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Mathias Lahrman; Hamburg

Krise des Einzelwagenverkehrs: Ende oder Wende?

Herausforderungen und Potenziale im europäischen EWV

Der deutliche Aufkommensrückgang im europäischen Güterverkehr aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich auf die strategische Grundausrichtung vieler Güterbahnen ausgewirkt. Neben einer grundlegenden Anpassung der Ressourcen, die sowohl das Personal als auch das Lok- und Wagenmaterial betreffen, werden derzeit die einzelnen Geschäftsfelder hinsichtlich ihrer Rentabilität und Zukunftsfähigkeit analysiert und kritisch geprüft.

Nach einem ohnehin regelmäßigen Hinterfragen der nationalen Einzelwagenverkehre (EWV) und dem fortdauernden Rückzug aus der Fläche ist der EWV aufgrund seiner oftmals unzureichenden Wirtschaftlichkeit durch die Krise besonders betroffen. Immer häufiger wird die Frage gestellt, welche Zukunft der EWV in den europäischen Ländern, aber auch allgemein in Europa hat. Gibt es aufgrund der enormen Herausforderungen im EWV nur die Option eines weiteren Schrumpfens mit dem Ergebnis eines langfristigen (Teil-) Ausstieges der Betreiber oder bietet der EWV noch Potenzial für eine erfolversprechende Zukunft?

Dieser Artikel beschreibt die Entwicklung des EWV in den vergangenen Jahren, die aktuellen Herausforderungen und zeigt anhand verschiedener Beispiele auf, wo mögliche Potenziale zur Ergebnisverbesserung liegen.

Überblick über den Einzelwagenverkehr in Europa

Die Entwicklung der Transportleistung im Schienengüterverkehr in Europa war in den vergangenen Jahren zumeist deutlich schwächer als im Straßengüterverkehr (Abb. 1). Während auf der Straße die Transportleistung mit etwa 3,5 Prozent jährlich gestiegen ist, wurde auf der Schiene im Schnitt etwa die Hälfte dieses Wachstums erreicht. Nur in sehr wenigen Jahren lagen die prozentualen Steigerungsraten der Schiene auf dem gleichen oder einem höheren Niveau als im Straßenverkehr.

Obwohl die Wachstumsraten des Schienengüterverkehrs seit 2006 bis zur Finanz- und Wirtschaftskrise über denen der Straße lag, hat sich der Modal split des schienengebundenen Güterverkehrs in Europa insgesamt auf rund 16 Prozent reduziert.

Innerhalb des Schienengüterverkehrs ist der Einzelwagenverkehr nach wie vor ein wichtiger Transportbereich in Europa. Die Entwicklung des EWV der großen Güterbahnen ist jedoch seit mehreren Jahren deutlich rückläufig, wie die Abbildung 2 am Beispiel ausgewählter Länder der EU verdeutlicht. So ist der Anteil des EWV von ehemals 40 Prozent in diesen Ländern auf mittlerweile etwa 33 Prozent gesunken.

Für die rückläufige Entwicklung lassen sich verschiedene Ursachen ausmachen:

- Das Transportaufkommen steigt überwiegend im Bereich der grenzüberschreitenden Verkehre. Hier weist der EWV besondere Schwachstellen auf und profitiert daher kaum vom Wachstum. Insbesondere die mangelnde Zuverlässigkeit im direkten Vergleich zum Straßengüterverkehr oder zum Ganzzug und zum kombinierten Verkehr (KV) spielt eine zentrale Rolle. Im EWV existieren keine Fahrpläne für die Transporte und demzufolge keine verbindlichen Ankunftszeiten. Weiterhin schwanken die Transportlaufzeiten auf internationalen Relationen zum Teil erheblich, was die Akzeptanz bei Kunden stark einschränkt.
- Die Preisgestaltung der Güterbahnen hat ebenfalls zu einer Verschiebung des Aufkommens vom EWV zum Ganzzug/KV geführt. Oftmals ist das Sammeln von Wagen über mehrere Tage im Gleisanschluss und die Abfuhr als Ganzzug günstiger als die tägliche Beförderung der Wagen im EWV.



Heydenreich



Lahrman

DIE AUTOREN

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Thomas Heydenreich (35) ist seit 2006 Unternehmensberater in den Bereichen Güterverkehr und Infrastruktur. Im Rahmen seiner Beratungstätigkeit war er für zahlreiche europäische Güterverkehrs- und Infrastrukturunternehmen sowohl in strategischen Fragen als auch in operativen Prozessoptimierungen tätig. Zuvor hat Heydenreich nach seinem Studium des Wirtschaftsingenieurwesens an der Universität Ilmenau sechs Jahre bei DB Cargo, Stinnes AG und Railion (heute DB Schenker) gearbeitet. Unter anderem hat er hierbei auch ein europäisches Kooperationsprojekt als Projektleiter begleitet.

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Mathias Lahrman (41) ist Mitbegründer und Geschäftsführender Gesellschafter bei BSL Transportation Consultants in Hamburg. Er hat Wirtschaftsingenieurwesen an den Universitäten Kaiserslautern und Greenwich (London) studiert. Nach mehrjähriger Tätigkeit bei der Deutschen Bahn AG ist er seit rund zehn Jahren als Managementberater im Bereich Transport und Logistik tätig. Inhaltliche Schwerpunkte seiner Arbeit sind unter anderem strategische Fragestellungen, Restrukturierungs- und Prozessmanagement sowie Unternehmenstransaktionen und -kooperationen.

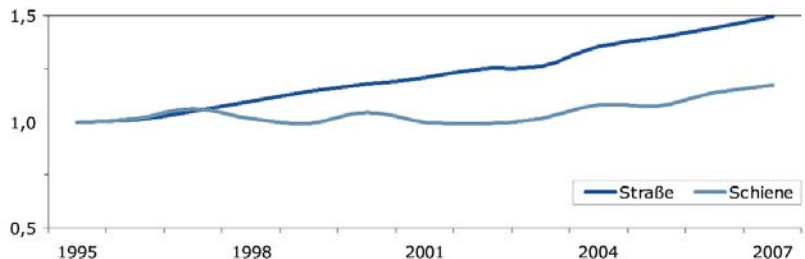


Abb. 1: Indiziertes Transportwachstum Straße vs Schiene EU 27 (Basis 1995)

Quelle: Eurostat



□ Die Güterbahnen haben in den letzten Jahren ihre EWW-Netze zum Teil deutlich reduziert. Treiber für diese Entwicklung ist vor allem der wirtschaftliche Druck. So schrieb beispielsweise DB Schenker Rail Deutschland im EWW vor dem Projekt Mora C, welches die Optimierung des EWW zum Ziel hatte, dreistellige Millionenverluste pro Jahr. Die Reduzierung der Gleisanschlüsse und die Konzentration des Netzwerkes haben in der Folge zu einer sichtbaren Reduzierung des EWW-Aufkommens in Deutschland geführt.

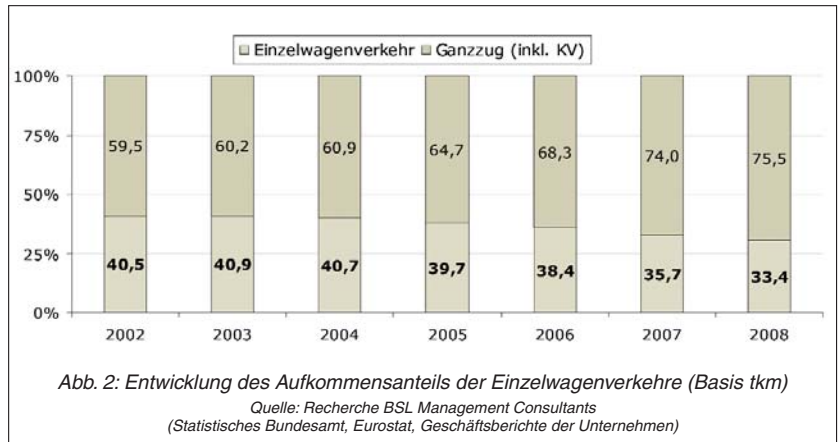
Bei Betrachtung der Aufkommensverteilung zwischen EWW und Ganzzug/KV fällt auf, dass es erhebliche Unterschiede zwischen einzelnen Ländern gibt (Abb. 3). Diese Unterschiede zeigen sich zum einen in der absoluten Höhe (hier am Beispiel bezogen auf die Wirtschaftsleistung), aber auch im Verhältnis zwischen EWW und GAG/KV.

Bei Fortschreiten der aktuellen Trends ist erkennbar, dass das Verkehrsaufkommen im EWW weiter zurückgehen wird. Die anhaltende Wirtschaftskrise verstärkt diese negative Entwicklung. Der Verlust von weiteren Mengen im EWW ist für die Güterbahnen besonders schwer zu verarbeiten, da das System nur sehr begrenzt flexibel ist und die Kosten entsprechend nur bedingt dem Aufkommen angepasst werden können.

In den vergangenen Jahren gab es eine Vielzahl von Projekten zur Steigerung der Effizienz und Wirtschaftlichkeit im EWW, und es wurden bereits verschiedene Rangieranlagen modernisiert. Trotzdem wurde der „Break-even“ zumeist noch nicht erreicht. Derzeit scheinen die Bahnen aufgrund der Wirtschaftskrise sich eher wieder von diesem Ziel zu entfernen. Es ist daher nachvollziehbar, dass einige Güterbahnen bereits ernsthaft prüfen, inwieweit das eigene nationale EWW-System weiter reduziert oder sogar eingestellt werden kann.

Die Möglichkeiten zur Ergebnisverbesserung im Einzelwagenverkehr sind allerdings noch nicht ausgeschöpft. Die Autoren glauben, dass im EWW noch Potenziale liegen, die vor einer weiteren Reduzierung oder gar weitgehenden Aufgabe des Systems durch die Güterbahnen intensiv geprüft und umgesetzt werden sollten. Im Folgenden werden verschiedene Ansätze vorgestellt, die einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des EWW leisten könnten:

- Steigerung der Effizienz in den Rangieranlagen und in der Kundenbedienung.
- Optimierung der EWW-Netzstrukturen und Transportströme.
- Steigerung der Auslastung des eingesetzten Wagenmaterials.
- Flexibilisierung der Preisgestaltung.
- Schaffung von Transparenz und Verbesserung der Transportqualität.
- Intensivierung der Zusammenarbeit auf europäischer Ebene.



Höhere Effizienz beim Rangieren und in der Kundenbedienung

Der EWW ist grob in die Transportelemente Hauptlauf, Umstellungen auf Rangieranlagen und Nahbereichsbedienung einteilbar. Im Bereich des Hauptlaufes wurden bereits eine Vielzahl von Optimierungsansätzen verfolgt, wobei insbesondere die optimale Auslastung der Ressourcen (Triebfahrzeug und Triebfahrzeugführer) im Vordergrund stand. Generell ist festzustellen, dass hier bereits deutliche Produktivitätsfortschritte und Effizienzgewinne realisiert werden konnten. Auch die Elemente Rangieranlagen und Nahbereichsbedienung wurden in den vergangenen Jahren analysiert und optimiert. Hier gibt es jedoch Anzeichen, dass noch relevante Potenziale vorhanden sind.

Eine international angelegte Untersuchung durch BSL zur Analyse der Effizienz verschiedener europäischer Rangieranlagen zeigt erhebliche Differenzen, auch zwischen modernen Anlagen. Hierbei sind relevante Effizienzunterschiede von über 50 Prozent in einzelnen Bereichen erkennbar. Eine zentrale Erkenntnis des Projekts ist, dass neben der Technologie und dem Modernisierungsgrad vor allem die Ausgestaltung der Prozesse und der effektive Einsatz des Personals Haupttreiber für eine hohe Effizienz sind.

In diesem Zusammenhang zeigte sich jedoch auch, dass eine relevante Anzahl ausgearbeiteter Maßnahmen nur im Kontext und in Abstimmung mit dem gesamten EWW-System umgesetzt werden konnte. Beispielsweise können die Veränderung von Öffnungszeiten, die zeitliche und örtliche Verlagerung von Transporten oder der Wegfall wagentechnischer Eingangsuntersuchungen nur bei entsprechenden Veränderungen der Grundstrukturen und Rahmenbedingungen des EWW (national, aber auch international) realisiert werden.

In der Bedienung des EWW-Nahbereichs wurden entsprechende Untersuchungen bisher nur vereinzelt durchgeführt. Es sind jedoch auch hier relevante Potenziale zu erwarten, da Aspekte wie die zeitliche Optimierung oder die Auslastungssteigerung von Bedienfahrten Potenziale erwarten lassen. Auch die Auslagerung dieser Leistungen an lokale Eisenbahnverkehrsunternehmen stellt einen möglichen Schritt zur Kostensenkung dar. Oftmals sind kleine private Bahnen kostengünstiger aufgestellt. Sie bieten dem Kunden eine höhere Flexibilität und die oft vom Kunden gewünschte örtliche Nähe. Als Vorreiter zählt hier die DB Schenker Rail in Deutschland, die bereits vielfältige Kooperationen in diese Richtung eingegangen ist.

Optimierung der Transportströme und EWW-Netzstrukturen

Wie bereits erwähnt, ist das EWW-System durch hohe Fixkosten geprägt. Insbesondere die ortsfesten Anlagen, wie die Rangierbahnhöfe und die weitgehend aufkommensunabhängig vorzuhaltenden Ressourcen im Nahbereich, sind davon betroffen. Nach wie vor halten zahlreiche Staatsbahnen ein engmaschiges Netz von Rangieranlagen vor. Die Auslastung ist teilweise erheblich von der Kapazitätsgrenze entfernt. Dies war selbst vor der Wirtschaftskrise bei zahlreichen Anlagen der Fall. Durch die hohen Fixkosten und die Tatsache, dass die variablen Kosten der Anlagen nicht im gleichen Maße steigen oder sinken wie das Aufkommen, ist eine möglichst hohe und ausgeglichene Auslastung anzustreben.

Somit stellt sich die Frage, inwieweit die Stückkosten durch die Konzentration der Transportströme auf wenige (moderne) Anlagen gelenkt werden können. DB Schenker hat diesen Weg zum Teil bereits beschritten. Im Rahmen des Projekts 200X wurden die EWW-Netzstrukturen gestrafft und die Verbindungen



dungen auf wenige große Rangieranlagen konzentriert. Hierdurch haben sich die Verbindungshäufigkeiten erhöht und das Risiko von kundenrelevanten Verspätungen konnte reduziert werden. Das Beispiel zeigt, dass mit einem gestrafften Kernnetzwerk die gleiche, wenn nicht gar eine besser Qualität zu geringeren Kosten realisiert werden kann. Die sich zwangsläufig aus einem gestrafften Netzwerk ergebenden längeren Transportlaufwege werden durch den Wegfall der Anlagenkosten in der Regel überkompensiert.

Ein weiterer Beitrag zur Kostensenkung im Bereich der Netzstrukturoptimierung kann die zeitabhängige Anpassung des Kernnetzes sein. Starke Aufkommensschwankungen zwischen den Verkehrstagen haben beispielsweise Green Cargo in Schweden zu entsprechenden Überlegungen veranlasst. Da das Aufkommen insbesondere an Wochenenden deutlich geringer ist, wird darüber nachgedacht, ausgewählte Rangieranlagen komplett an Wochenenden zu schließen. Der Verkehr wird dann landesweit über zwei bis drei Rangieranlagen abgewickelt. Hiervon erhofft sich Green Cargo deutliche Kosteneinsparungen.

Da es erhebliche Interdependenzen zwischen den nationalen Systemen gibt und wie bereits erwähnt, eine deutliche Schwachstelle des Einzelwagenverkehrs internationale Transportrelationen sind, sollte ergänzend zu den nationalen Betrachtungsweisen auch eine grenzüberschreitende Optimierung der Netzstrukturen erfolgen. Im Idealfall würde die Standortbestimmung für Rangieranlagen sowie die Netzgestaltung gemeinsam auf europäischer Ebene erfolgen.

Steigerung der Auslastung des eingesetzten Wagenmaterials

Ein weiteres Optimierungsfeld eröffnet sich bei einem Blick auf die Auslastung der Güterwagenparks und zum Teil auch der Rangierlokomotiven. Im Bereich der Güterwagen

sind Kennzahlen bezüglich der Auslastung nur sehr begrenzt ermittelbar und werden meist über statistische Annahmen berechnet. Hauptursache hierfür ist der noch immer unzureichende Datenaustausch zwischen den Bahnen. Unabhängig von den Herausforderungen der Datenerfassung zeigte sich, dass die ermittelten Laufleistungen im Mittel eher niedrig waren. Sie lagen 2007 (also vor der Wirtschaftskrise) im Durchschnitt bei einem Bruchteil der Laufleistung eines Lkw. Die Werte schwanken hierbei stark und sind vor allem von den Wagengattungen abhängig. So erreichen Güterwagen, die in Shuttlevkehr, zum Beispiel in der Automobilindustrie eingesetzt werden, bis zu 80 000 km Jahreslaufleistung.

Zwei wesentliche Ursachen sind für die vergleichsweise geringen Laufleistungen der Güterwagen verantwortlich:

- Das Wagenmanagement mit entsprechender Auslastungsoptimierung genoss bei den Güterbahnen in der Vergangenheit nur begrenzte Aufmerksamkeit oder beschränkte sich auf Spezialwagen mit hohen Kapitalkosten oder auf stark nachgefragte Wagengattungen. Ein Grund für die Vernachlässigung dieses Themas lag sicher in den langen Aufenthaltszeiten der Wagen im Ausland, während derer kein oder nur ein sehr beschränkter Zugriff möglich war. Der Aufbau eines Wagenmanagements hat sich hier kaum gelohnt. Mit der Einführung der neuen Regelungen des Allgemeinen Verwendungsvertrages für den Einsatz von Güterwagen (AVV) liegt die Verantwortung und Steuerung im Ausland nun jedoch wieder stärker beim Wagenhalter. Daher sollten entsprechende Instrumente zum umfassenden Wagenmanagement aufgebaut oder, falls vorhanden, weiterentwickelt werden.
- Die Standzeiten der Güterwagen sind vergleichsweise hoch. Dies liegt zum Beispiel an den langen Be- und Entladezeiten für die Kunden. Zwischen Bereitstellung und Abholung der Wagen vom Kundenan-

schluss oder Ladegleis liegt oft ein Tag Abstand. Somit ergeben sich systembedingt bei jedem Transport etwa zwei Tage zusätzliche Standzeit, die nicht für Transportleistungen genutzt werden kann.

Bezüglich der Wagenauslastung wird häufig argumentiert, dass es sich bei einem Großteil der Güterwagen um abgeschriebenes Material handelt und somit die Kosten eher gering sind. Dies mag bezüglich der Kapitalkosten für die Vergangenheit stimmen. Jedoch steigen die Instandhaltungskosten und das Risiko von Ausfällen mit zunehmenden Alter deutlich an. Weiterhin wird der Wagenpark schrittweise erneuert werden müssen.

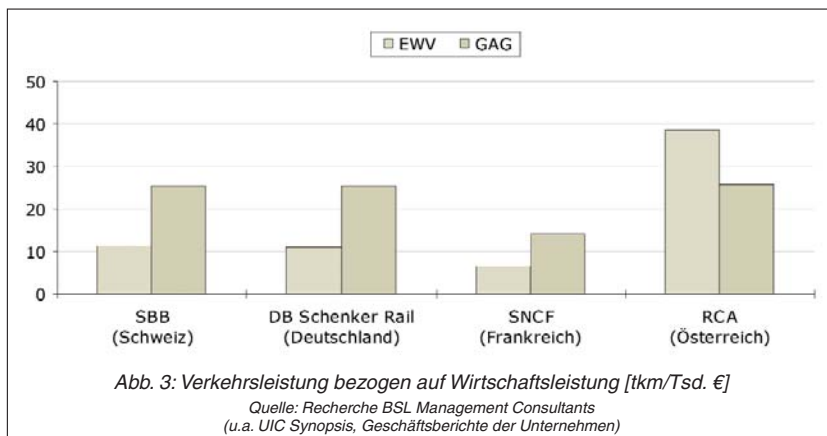
Transparenz und Verbesserung der Transportqualität

Die Transportlaufzeit und Pünktlichkeit sind nach dem Preis die wichtigsten Kriterien bei der Auswahl des Transporteurs. Da für viele Verloader und Speditionen diese beiden Kriterien Ausschlusskriterien sind, muss eine Höchsttransportlaufzeit oder eine Mindestpünktlichkeit erreicht werden, um als Transportmittel in Frage zu kommen. Die Transportlaufzeit und Pünktlichkeit sind allerdings eine signifikante Schwäche des EWW, so dass insbesondere auf internationalen Relationen eine Vielzahl von Transporten hierfür gar nicht in Frage kommen.

Bis auf wenige Ausnahmen betreiben die meisten Bahnen in Europa ein so genanntes „schwarzes Netz“. Es gibt keine konkreten Transportpläne mit Zugzuordnungen und Soll-Ankunftszeiten, sondern nur vordefinierte Laufwege für Destinationen. Daher gibt es im allgemeinen keine verbindlichen Transportlaufzeiten und Pünktlichkeitszusagen. Für viele Güter und Produktionssysteme ist die angebotene Transportqualität nicht ausreichend, beispielsweise für just-in-time-Produktion. Aufgrund dessen ist zu beobachten, dass wenn überhaupt zeitsensible Transporte auf der Schiene laufen, diese nur in Ganzzugsystemen/KV befördert werden.

Daher müssen die Betreiber der EWW-Systeme in einem ersten Schritt für deutlich mehr Transparenz und Planbarkeit sorgen. Ein flexibles Buchungssystem könnte hierbei ein Ansatz sein. Es geht hier weniger um die feste Buchung von Wagen auf Zügen, was mit einem enormen logistischen Aufwand auf den Rangieranlagen verbunden wäre, sondern vielmehr um

- frühzeitige Mengenabschätzungen und in der Folge die Möglichkeit entsprechender Kapazitätsanpassungen bei Zugverbindungen oder auf den Rangieranlagen,
- das Erkennen von Abweichungen (zum Beispiel verpasste Wagenübergänge) und die Möglichkeit des frühzeitigen Gegensteuerns und der Kundeninformation.





Dass solche Systeme funktionieren, zeigen Beispiele in Schweden und den Niederlanden (*BRAVO*).

Das Problem der Transportqualität verschärft sich deutlich bei Betrachtung internationaler Verkehre, da hier erschwerend der unzureichende Austausch von Transportdaten hinzukommt. Wo auf nationaler Ebene noch Informationen zum Status quo des Transports vorliegen, fehlen diese im Ausland häufig komplett. Hauptgrund ist die fehlende Verlinkung der Produktionssysteme untereinander. Aufgrund dieser Schwachstellen ist erklärbar, warum der Anteil internationaler Transporte im EWW deutlich geringer ist als beispielsweise im Ganzzugsbereich.

Die Güterbahnen sollten hier über eine gemeinsame europäische Lösung, zum Beispiel im Rahmen der TAF/TSI-Entwicklung (Technical Specifications for Interoperability for Telematic Applications for Freight) nachdenken. Ein solches System könnte durchaus aus den nationalen Produktionssystemen gespeist werden. Der große Vorteil wäre jedoch, dass Wagenbuchungen und Transportinformationen zentral vorliegen und dadurch sehr frühzeitig Ressourcenanpassungen möglich sind und Kunden durchgängig über den Transportstatus informiert werden können. Dies würde zu einer erheblichen Steigerung der Transparenz im EWW und zu einer deutlich verbesserten Planbarkeit führen.

Flexibilisierung der Entgeltgestaltung

Wie bereits erwähnt, ist das Entgelt das entscheidende Kriterium bei der Transportwahl. Bei den großen Güterbahnen erfolgt die Preisbildung im EWW nach wie vor weitgehend auf Basis der Tarifkilometer und Gutart. Aspekte wie Zugauslastung, Erlösmaximierung oder bewusste Steuerungseffekte spielen kaum eine Rolle.

Aus Sicht der Autoren liegen in diesem Bereich noch deutliche Erlössteigerungs- und Produktionskostensenkungs-Potenziale (etwa durch preisliche Anreize und eine dadurch verbesserte Produktionssteuerung). Allerdings müsste hierzu der Preisbildungsprozess bei den Güterbahnen weiterentwickelt werden. Hierzu ist es erforderlich, zusätzliche Preisbildungskomponenten in das Entgeltssystem zu integrieren. Ein Vorbild zur Erlössteigerung könnten dabei die Fluggesellschaften mit ihren zentralen Yield-Management-Funktionen sein. Hier wurden komplexe Systeme zur Preisfindung entwickelt, die eine Vielzahl von Komponenten wie beispielsweise Vorausbuchungszeit, Auslastung oder strategische Marktentwicklung berücksichtigen. Hier bietet sich den Güterbahnen im Vergleich noch ein deutliches Entwicklungspotenzial.

Eine wichtige Voraussetzung für die Etablierung entsprechender Systeme auch auf internationaler Ebene wäre eine weitgehende Preisbildungsfreiheit der jeweiligen transportführenden Bahn. Diese ist im heutigen Modell der gemeinsamen Frachtführerschaft jedoch nicht gegeben. Die gemeinsame und abgestimmte Preisbildung dem Kunden gegenüber nimmt häufig die notwendige Flexibilität, führt zu einer ungewollten Transparenz zwischen den Bahnen und zu einem langwierigen und teilweise schwierigen Preisbildungsprozess. Daher sollten die Güterbahnen im internationalen EWW über einen mittelfristigen Wechsel zum Prinzip des Einkauf/Verkauf auf Basis standardisierter und marktüblicher Preise nachdenken.

Intensivere Zusammenarbeit auf europäischer Ebene

In den vorangegangenen Punkten ist immer wieder die Bedeutung der Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, insbesondere im EWW, aufgezeigt worden. Dies wird perspektivisch einer der entscheidenden Erfolgsfaktoren für das System sein. Die großen Güterbahnen sind auch langfristig auf Kooperationen angewiesen, da die Abdeckung von Auslandsmärkten mit eigenen Ressourcen in der Regel nicht darstellbar ist.

Aus diesem Grund sollten die Güterbahnen gemeinsam den europäischen EWW weiterentwickeln. Die Aktivitäten im Rahmen des UIC-Projekts Xrail zeigen hier in eine richtige Richtung (Beitrag hierzu auf den Seiten 16–19). Aus Sicht der Autoren ist eine starke Fokussierung auf die wesentlichen Aspekte dabei unerlässlich, damit kurzfristig Erfolge erzielt und Kunden von den Möglichkeiten des EWW überzeugt werden können. Der aktuelle Fokus sollte dabei auf den folgenden Punkten liegen:

- Aufbau eines gemeinsamen EWW-Systems (Fahrpläne, Übergänge, Standorte von Rangieranlagen et cetera).
- Abbildung von Buchungen und Transportinformationen (inklusive Sendungsinformationen zur Reduzierung des Papierhandlings) in einem zentralen IT-System, inklusive Vernetzung der bestehenden Produktionssysteme zum (rechtzeitigen und automatischen) Austausch relevanter Transport- und Wageninformationen.
- Harmonisierung von Produktionsabläufen und betrieblichen Vorschriften, um zusätzlichen Arbeitsaufwand grenzüberschreitender Transporte (zum Beispiel auf dem nächsten Rangierbahnhof) zu reduzieren oder ganz zu eliminieren.

Bei dem Thema europäische Harmonisierung wird häufig auf die europäische Legislative verwiesen. Die voran genannten Punkte zeigen aber auch, dass durch die Güterbahnen selbst Themen bearbeitet werden können, die einen deutlichen Beitrag zur Harmonisierung des EWW in Europa leisten.

Fazit

Der Einzelwagenverkehr der großen Güterbahnen in Europa ist ein komplexes Geschäftsfeld mit umfassenden Herausforderungen. Trotz großer Anstrengungen in den letzten Jahren, verbunden mit erheblichen Investitionen in moderne Anlagen, wurde die Gewinnschwelle zumeist nicht erreicht. Die meisten Systeme sind nach wie vor defizitär. Durch die Wirtschaftskrise hat sich die Situation noch einmal deutlich verschlechtert. Zahlreiche Betreiber denken daher an eine (weitere) Reduzierung, bis hin zur Aufgabe des gesamten Einzelwagenverkehrs. Dies hätte voraussichtlich erhebliche negative Auswirkungen auf den gesamten Schienenverkehr in Europa.

Aus Sicht der Autoren bietet das System Einzelwagen bei den europäischen Anbietern noch (deutliche) Optimierungspotenziale in den verschiedensten Bereichen, von den operativen Transport- und Rangierprozessen über netzwerkweite Optimierungskonzepte (national, aber auch international) bis zur Weiterentwicklung der Erlösstrukturen. Der Umfang der möglichen Kosteneinsparungen und Erlössteigerungen ist nach Überzeugung der Autoren so hoch, dass ein wirtschaftlicher Betrieb von EWW-Systemen durchaus möglich erscheint.

Diese Erkenntnis sollte Mut machen und zugleich Ansporn für die Betreiber sein, gemeinsam und noch intensiver an Lösungen zu arbeiten, um die vorhandenen Potenziale des europäischen Gesamtsystems EWW zu erschließen. Es ist zu wünschen, dass alle beteiligten Unternehmen diese Schritte kurzfristig und gemeinsam gehen, um so die Basis für ein deutliches Wachstum der Transportleistung im Einzelwagenverkehr nach der Wirtschaftskrise zu legen.

