

Corona und der Schienengüterverkehr

In der Coronavirus-Krise konnte der Schienengüterverkehr seine starke Seite zeigen und gewann viel Sympathie als „systemrelevanter“ Sektor. Doch bedeutet Corona auch Rückgänge bei Verkehren und Umsatzverluste.

DAGMAR REES, REDAKTION RAIL BUSINESS

Vor COVID-19



Während COVID-19



Foto: Zedax

Physische Distanz durch Cloud-Applikation: Hector Rail verlegte zusammen mit dem Softwarehaus für seine Cargosoftware die Leitstelle ins Internet und machte sie damit Homeoffice-fähig. Die Disponenten konnten innerhalb einer Stunde dezentral von zu Hause aus arbeiten.

Mitte März 2020 wird uns allen in Erinnerung bleiben als der Zeitpunkt, als sich von einem Tag auf den anderen alles änderte: europaweit wurden Geschäfte geschlossen, Grenzen dichtgemacht, ganze Industriezweige wie die Autoindustrie stellten ihre Produktion ein. Auslöser war die Gefahr einer exponentiellen Verbreitung des Coronavirus und dem damit verbundenen befürchteten Zusammenbruch des Gesundheitssystems. Die

Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr waren zu Beginn abgemildert durch Sonderverkehre – denn als sich an den Grenzen wegen der wieder eingeführten Grenzkontrollen vieler Länder in der EU die LKW bis zu 100 km stauten und die Abstandsgebote immer strikter wurden, zeigte der Schienengüterverkehr seine Stärke: der Transport großer Mengen, auch über weite Strecken, weitgehend kontaktlos, mit wesentlich geringerem Personaleinsatz als im Straßengüterverkehr und stabilen Relationen quer durch ganz Europa. Hinzu kam, dass wegen abnehmenden Personenverkehrs die Güterzüge in der Tendenz pünktlicher ankamen als in „normalen“ Zeiten.

Doch dann entbrannte ein Preiskrieg im Straßengüterverkehr und die Riesenstaus an den Grenzen wurden kürzer, weil sich Vorrangspuren für LKW etablierten - und der leichte Aufschwung für den Schienengüterverkehr gehörte der Vergangenheit an.

Denn in der Krise zeigte sich auch die Schwäche des Schienengüterverkehrs: die zu geringe Flexibilität. Neue Verkehre wurden zwar für Güter des dringenden Bedarfs (Lebensmittel oder medizinische Güter/Desinfektionsmittel) durchaus sehr schnell entwickelt und in die Tat umgesetzt, doch waren dies Einzelfälle. Sie zeigen zwar, was erreicht werden kann, wenn alle einen neuen Verkehr auf der Schiene wollen und alle zur Erreichung dieses Zieles zusammenarbeiten. Doch eine Massenwirkung hatten sie noch nicht. Insgesamt zeigte sich: es gibt zu wenig kranbare Sattelaufleger für den KV, zu wenig Gleisanschlüsse, keinen Strom auf den Güterwagen und somit keine Kühlmöglichkeiten für verderbliche Lebensmittel oder temperatursensible Pharmaprodukte. Auch zeigte sich mit Schließen der Werke in der Autoindustrie wieder einmal, wie stark die Schiene auf die Autoindustrie als Kunde angewiesen ist.

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für ZEDAS GmbH /
Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten
genehmigt von DW Media Group GmbH 2020



Foto: Lineas



Systemrelevanz: Nach Schließung der Grenzen und bei 80 bis 100 km LKW-Staus an den Grenzübergängen hält der Schienengüterverkehr die Versorgung aufrecht. Die Heldinnen und Helden der Krise ehrt Lineas mit einer Lokomotive, die den Dank aller quer durch Europa fährt.



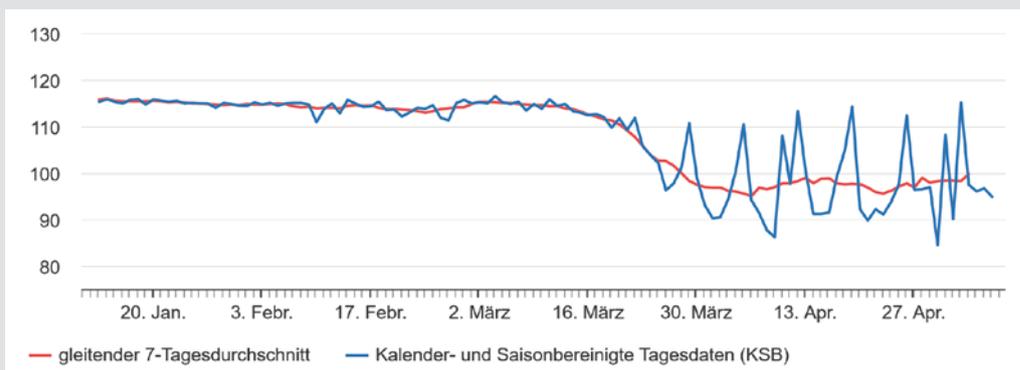
Foto: Rail Cargo

Hygienepapier: Aufgrund von Hamsterkäufen ist Toilettenpapier über Wochen kaum noch in den Geschäften zu finden. Die Schiene bringt Abhilfe, hier beispielsweise die ÖBB-Tochter Rail Cargo mit Auslieferungen für den österreichischen Hygieneartikel-Hersteller Essity Austria, zusätzlich rund 280 t pro Woche.

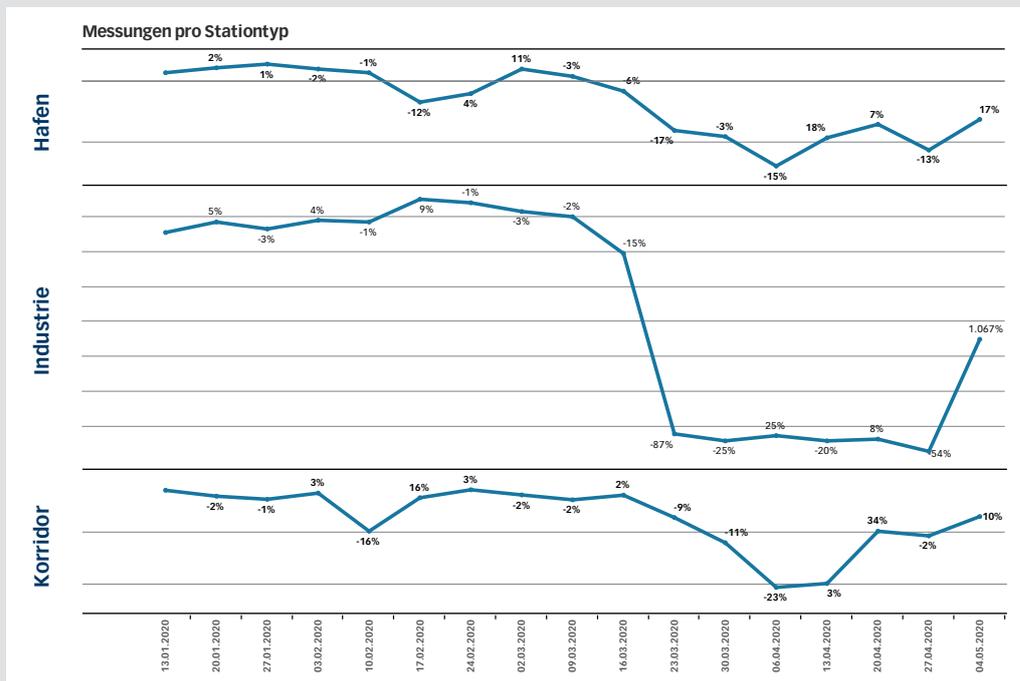
Wie hoch die Umsatzeinbußen für den Schienengüterverkehr im Jahre 2020 tatsächlich sein werden, hängt entscheidend davon ab, wie schnell die Wirtschaft und hier besonders die Industrieproduktion in Deutschland

und Europa wieder anspringt. Schätzungen einzelner Güterbahnen gegenüber *Rail Business* schwanken zwischen 20 bis 30% Umsatzverlust, doch für verlässliche Prognosen ist es noch zu früh.

Grafik 1: Der LKW-Maut-Transportleistungsindex



Grafik 2: Schienengüterverkehr an Messtationen – Veränderungen in Prozent zu Vorwoche –



Daten u. Grafik 1: Bundesamt für Güterverkehr (BAG); Daten u. Grafik 2: Rail Watch. Copyrightveröffentlichung unbefristet genehmigt für ZEDAS GmbH / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten genehmigt von DW Media Group GmbH 2020

Foto: SBB Cargo internationala



Nudeln: Um die schlagartig gestiegene Nachfrage nach Nudeln zur Bevorratung zu sichern, organisierten Güterbahnen Pasta-Züge aus Italien, hier SBB Cargo International für Barilla zwischen Ulm und Parma. DB Cargo stellte zusammen mit DB Schenker für Aldi-Süd eine Lieferkette von Neapel nach Nürnberg auf.



Foto: Captrain

Ethanol für Desinfektion: Zur Bekämpfung des Coronavirus steigt der Bedarf an alkoholbasierten Desinfektionsmitteln. Das für die Herstellung benötigte Ethanol wird in Kesselwagen auf der Schiene durch Europa transportiert, beispielsweise durch DB Cargo oder wie hier im Bild durch Captrain.

Erste Datenerhebungen zeigen die Auswirkungen der Coronapandemie-Krise auf die Transportleistung auf der Straße bzw. den Schienengüterverkehr (siehe Grafik 1 und 2). Die Daten basieren in beiden Grafiken auf der digitalen Erfassung von Fahrzeugen.

Für den Straßengüterverkehr wertet das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) anhand der von den Mautstellen übermittelten Daten die Fahrleistung der mautpflichtigen Lastkraftwagen mit mindestens vier Achsen auf den Bundesautobahnen tagesaktuell aus und erstellt einen LKW-Maut-Transportleistungsindex (siehe Grafik 1), der auch als Konjunkturindikator herangezogen wird. Dieser Index sank im März gegenüber Februar um 5,8%, im April gegenüber März noch einmal um 10,9%.

Im Schienengüterverkehr gibt es keine schnell verfügbare amtliche Statistik. Einen

Anhaltspunkt für die Einschätzung der Auswirkungen der Coronakrise können Daten von RailWatch geben (siehe Grafik 2). Das Unternehmen hat Messstationen mit Kameras und Sensoren an Bahngleisen aufgestellt und scannt Züge bei der Durchfahrt.

Ursprünglich als Wayside-Monitoring für Kunden konzipiert, geben die Daten jedoch auch Hinweise auf die Entwicklung der Gesamtsituation im Schienengüterverkehr. Durch die unterschiedlichen Standorte der Messstationen kann nach Art der Verkehre (Hafenhinterland oder Industrie) unterschieden werden. Die Daten, die RailWatch Rail Business zur Veröffentlichung zur Verfügung stellte, zeigen einen Absturz bei Industrie und Rückgänge bei Hafenhinterland und auf den Güterverkehrskorridoren insgesamt, ebenso wie eine beginnende Erholung ab Anfang Mai.

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für ZEDAS GmbH /
Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten
genehmigt von DW Media Group GmbH 2020

zedas[®]cargo

Die bewährte Dispositionssoftware für den effizienten Schienengüterverkehr

- Opti Planner - automatisierte Personalplanung**
auf Knopfdruck
- Rail Hub - Logistikplattform & Mitarbeiterportal**
für digitale Transportaufträge, ETA, Track & Trace
- Train Check - App für Zugabfertigung**
inkl. Wagenliste, Bremszettel, Bremsberechnung

www.zedas.com | Software für Bahn- und Verkehrsunternehmen