

IBS: Interview mit Olaf Krüger und Michael Breuer

Jubiläum und Neuausrichtung

Die „International Rail Freight Business Association“ (IBS) hat im Oktober 2021 ihr 25-jähriges Jubiläum gefeiert. Zugleich fand auch der Wechsel des Vorstandsvorsitzes von Olaf Krüger zu Michael Breuer statt.

Diese Staffelübergabe war für das Privatbahn Magazin Anlass zu einem gemeinsamen Gespräch über die Zukunft des Schienengüterverkehrs.

Privatbahn Magazin: Herr Breuer, Herr Krüger, Sie haben gerade den 25. Geburtstag der IBS gefeiert. Im Rückblick: Was waren die wichtigsten Entscheidungen in dieser Zeit?

Olaf Krüger: Unser Verband wurde im Oktober 1996 von acht Bahnspeditionen gegründet. Bis heute hat sich der gesamte Sektor des Eisenbahngüterverkehrs umfassend geändert. Die IBS hat sich strukturell durch die europäische Erweiterung des Mitgliederkreises – heute rund 60 Mitglieder aus 15 Ländern –, die grundsätzliche Zweisprachigkeit (Englisch/Deutsch), die Erweiterung des Vorstandes von drei auf fünf Ressorts und die Vereinheitlichung des Mitgliederstatus entsprechend angepasst.

Waren ursprünglich die Bahnspeditionen als Partner der staatlichen Bahnen zur Verlagerung von Speditionsverkehren auf die Schiene gefragt, hat die zunehmende Privatisierung und Liberalisierung des europäischen Eisenbahngüterverkehrs die in 25 Jahren folgenden strategischen Entwicklungen geprägt. Dazu zählen neben der Öffnung des Verbandes für alle Dienstleistungsbe-

reiche zur Unterstützung der kommerziellen Geschäftsprozesse im Sektor des Eisenbahngüterverkehrs die Vernetzung der IBS-Mitglieder untereinander und auch die Unterstützung der nationalen und EU-Verkehrspolitik.

Im Rahmen Ihrer Generalversammlung haben Sie über eine strategische Neuausrichtung diskutiert. Wie sieht diese Neuausrichtung aus?

Michael Breuer: Die auf der Generalversammlung am 29. Oktober 2021 in Bonn beschlossene strategische Neuausrichtung bezieht sich insbesondere auf die Intensivierung der projektbezogenen Zusammenarbeit mit Verladern des Eisenbahngüterverkehrs insbesondere bei der Neuentwicklung multimodaler Verkehrslösungen sowie leistungsfähiger Angebote auf europäischen Verkehrskorridoren.

Des Weiteren werden die zunehmende Digitalisierung und Automatisierung des Sektors sowie die Entwicklung eines neuen multimodalen Produktes auf der Schiene unter Einbeziehung noch vorhandener Einzelwagenverkehre strategische Schwerpunkte sein.

Wie beschreiben Sie den Status quo im Eisenbahngüterverkehr im Europäischen Jahr der Schiene?

Krüger: Das Europäische Jahr der Schiene weckt die Zuversicht, dass endlich massive Benachteiligungen gegenüber dem Straßenverkehr – etwa Bereitstellung der Infrastruktur zu nicht wettbewerbsfähigen Kosten, wesentlich höhere Aufwendungen und längere Ausbildung für das fahrende Personal und Überflutungen der europäischen Autobahnen und Straßen mit Fahrzeugen aus Billigländern – abgebaut werden.

Welche Rolle spielt in ihren strategischen Überlegungen, vor dem Hintergrund des Green Deal der EU, der Klimawandel?

Krüger: Bei konsequenter Umsetzung des Green Deal bis 2050 kommt die europäische Verkehrspolitik nicht an einschneidenden Maßnahmen zur Förderung des Verkehrs auf der Schiene vorbei. Eine hochgradige Elektrifizierung der Bahnstrecken – zunehmend auch regional –, die Erhöhung der Effizienz der Zugverkehre durch längere und besser ausgelastete Züge sowie die Bereitstellung neuer/modernisierter Terminals für den Kombinierten und multimodalen Verkehr werden bei Verkehrsinfrastrukturprojekten eine höhere Priorität bekommen.

Der Güterverkehr auf der Schiene ist immer nur so gut, wie es das Netz zulässt. Welche Infrastrukturvorhaben sollten aus Ihrer Sicht vorrangig realisiert werden?

Breuer: Priorität haben aus unserer Sicht in den nächsten Jahren die hochgradige Elektrifizierung der europäischen „Rail Freight Corridors“ und Anschlussnetze, die Gewährleistung einer standardisierten Zuglänge von 740 Metern und einer Achslast von 22,5 bis 25,0 Tonnen, die Errichtung von Umschlagterminals für den multimodalen



Multimodale Verkehrslösungen liegen künftig im Fokus der IBS.

Verkehr sowie die digitale Steuerung der operativen Zugabläufe und der Reparatur- und Instandhaltungsprozesse des rollenden Materials.

Wie stehen Sie, mit Blick auf die Deutsche Bahn, zum Thema „Trennung von Netz und Betrieb“?

Krüger: Aus der Sicht unseres Verbandes ist die konsequente Unabhängigkeit der nationalen Netzbetreiber erforderlich, hierzu sind mehrere Lösungen denkbar. Wir priorisieren jedoch insbesondere aus Gründen der Transparenz von direkten und indirekten Kosten eine Trennung von Netz und Betrieb.

Wo kneift es aus Sicht der IBS bei der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr?

Breuer: Wir unterstützen ganz klar den Masterplan Schienengüterverkehr und haben uns zu der Mehrzahl der dort aufgezeigten Handlungsfelder und Meilensteine zusammen mit anderen Verbänden klar positioniert. Leider war das Tempo der Erarbeitung von klaren Maßnahmen sowohl des Sektors als auch der Verkehrspolitik aus unserer Sicht bisher nicht ausreichend.

Wir erwarten, dass die neue Bundesregierung bei den aktuell gewachsenen Anforderungen an ökologisch ausgeglichene Verkehrs- und Transportlösungen sowie eine hohe gesellschaftliche Mobilität auf eine Beschleunigung der Umsetzungsprozesse Einfluss nehmen wird.

Zentrale Forderung einer Verkehrswende ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Was erwarten Sie in diesem Zusammenhang von der Politik?

Krüger: Unsere Mitglieder sind zu einem großen Teil Spediteure, Operateure und Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ihre Geschäfte im Wettbewerb zum Straßenverkehr aufbauen.

Während bei großen Transportmengen und der Beladung ganzer Züge die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene grundsätzlich vorhanden ist, trifft dies im Bereich einzelner und gruppierter Ladungen kaum zu. Die vielfältigen Kostennachteile bei der Nutzung der



Michael Breuer
Vorstandsvorsitzender der IBS
und Geschäftsführender Gesellschafter der RailWatch GmbH



Olaf Krüger
ehemaliger IBS-Vorsitzender und
Geschäftsführer des Beratungsunternehmens Future Rail Freight

Infrastruktur und durch kostenintensive Schnittstellen im internationalen Verkehr habe ich bereits erwähnt. Der Einzelwagenverkehr ist unter anderem daran in fast allen europäischen Staaten mit der Folge des starken Rückbaus von Gleisanschlüssen bereits gescheitert. Die Verlagerung der dabei verlorenen Transporte auf den Kombinierten Verkehr ist nur begrenzt möglich, was insbesondere durch Kapazitätsengpässe in den KV-Terminals oder aufgrund zu großer Entfernungen zwischen Verloader und Terminal begründet ist und insgesamt leider zu massiven Verlagerungen auf die Straße geführt hat.

Wir sehen eine wesentliche Lösung für eine Transportverlagerung Richtung Schiene künftig in einer Produktentwicklung „Multimodale Ladungsverkehr“. Über die Modernisierung sowie den Neubau regionaler multifunktionaler Terminals mit integrierter Rangierinfrastruktur können sowohl noch vorhandene Einzelwagenverkehre erhalten als auch neue multimodale Transportlösungen unter Einbindung regional tätiger Speditionen entwickelt werden.

Wo sehen Sie beim grenzüberschreitenden Bahnverkehr in Europa heute noch die größten Hindernisse?

Breuer: Die Hindernisse im internationalen Verkehr treten an den Grenzübergängen sehr differenziert auf, Hauptprobleme sind der Wechsel des Fahrpersonals und der Lokomotiven, unterschiedliche Parameter für die

Nutzung der Schieneninfrastruktur, unterschiedliche Energiesysteme, noch nicht harmonisierte Fahrplangestaltung sowie an einigen Grenzübergängen sogar ein Wechsel der Spurweite durch Umladung oder Umachung der Waggons. Die IBS als internationaler Verband versucht insbesondere im Zusammenwirken mit den europäischen Rail Freight Korridoren zu einem Abbau dieser betrieblichen Hindernisse beizutragen.

Wie bewerten Sie die Initiative der Deutschen Post/DHL, einen Teil ihrer Pakettransporte wieder auf die Schiene zu verlagern?

Breuer: Nicht nur der enorme Fahrer-mangel im Straßenverkehr würde diese Initiative sinnvoll machen.

Aus unserer Sicht sind Zugverkehre zwischen großen und aufkommensstarken Regionen in jedem Fall geeignet, um auch neue wachsende Märkte, wie Internethandel und City Logistik, entsprechend zu bedienen.

Sofern neben leistungsfähigen Korridoren auch die entsprechenden Terminalstrukturen für die Bedienung dieser Regionen vorhanden sind, dürfte einer solchen Initiative nichts im Wege stehen.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Breuer und Herr Krüger.

Die Fragen stellte Dr. Ansgar Burghof.