

Runter vom Abstellgleis

WIRTSCHAFT Mehr Güter auf die Schiene zu bringen, würde den Verkehr rund um Regensburg entlasten. Doch es ist nicht immer einfach.

VON JAN-LENNART LOEFFLER

REGENSTAUF Während an den Lkw-Rampen im Logistikzentrum der Spedition Kiessling reger Verkehr herrscht, liegt etwas abseits von der Halle ein stillgelegtes Industriegleis. Es verbindet das Werksgelände mit der wenige Meter nebenan verlaufenden Bahnstrecke von Regensburg nach Hof. Doch Güterzüge fahren hier keine. Es ist schon lange her, dass die Spedition und ihre Kunden Waren direkt über die Schiene transportieren konnten. „Die Bedienung des Gleisanschlusses wurde uns zum Ende des Jahres 2001 durch die Bahn gekündigt“, erzählt Richard Schrott, Assistent der Geschäftsführung bei Kiessling.

Die Bahn hatte um die Jahrtausendwende ihren Güterverkehr analysiert: Marktorientiertes Angebot Cargo, kurz Mora C, nannte sich das Projekt. „Das Ergebnis der Analyse war, dass die Bahn aus wirtschaftlichen Gründen in bestimmten Bereichen keine Transporte auf der Schiene mehr anbieten wollte“, sagt Schrott. Die Kiessling Spedition war damals das letzte Unternehmen in Regensburg mit einem eigenen Gleisanschluss.

Für die Bahn zu unrentabel

Unternehmen, die nur einzelne Wagen auf die Schiene bringen, sind auch heute noch als Kunden nicht sonderlich lukrativ. Der sogenannte Einzelwagenverkehr verursacht vergleichsweise hohe Kosten und steht im direkten Wettbewerb zum Lkw-Verkehr auf der Straße. Interessanter sind da eher die Ganzzüge, die von Kunden komplett zusammengestellt werden und an ihr Ziel fahren. Schüttgüter wie Kies und Kohle oder flüssige Güter wie beispielsweise Mineralöl werden oft auf diese Weise transportiert.

Wie viele Unternehmen in Stadt und Landkreis Regensburg überhaupt noch über einen eigenen Gleisanschluss verfügen, der auch verwendet wird, ist unklar. Die Bahn-Güterverkehrstochter DB Cargo gibt keine Auskünfte zu den von ihr bedienten Unternehmen in der Region und verweist dabei auf „wettbewerbliche Gründe“. Auch die IHK Regensburg hat keine Informationen zu Gleisanschlüssen ihrer Mitgliedsunternehmen.

Eine häufiger anzutreffende Alternative zum eigenen Gleisanschluss ist der kombinierte Verkehr oder Kombiverkehr. Dabei werden Güter auf der Straße zu einem nahegelegenen Umschlagterminal transportiert. „Die erste und die letzte Meile werden per Lkw gemacht“, erklärt Manuel Lorenz, Verkehrsreferent bei der IHK Regensburg. Zwei Terminals gibt es in der Stadt: das Güterverkehrszentrum im Osten und den Bayernhafen. Doch diese kommen laut des IHK-Verkehrsreferenten langsam an ihre Grenzen. „Eine Erweiterung der Kapazität

Richard Schrott: Entscheidend ist, ob der Kunde den Schienentransport auch will.



Im Dornröschenschlaf: Bereits 2001 hat die Bahn den Gleisanschluss der Regensstauffer Spedition Kiessling gekündigt. FOTOS: LOEFFLER; WOLF, BERG/DPA

zitäten ist dringend notwendig“, sagt Lorenz über die Güterterminals in der Region. Diese Terminals seien gerade für kleinere Unternehmen mit unregelmäßigem Güteraufkommen das Mittel der Wahl, sagt Wolfgang Bogie vom Verkehrsclub Deutschland (VCD). Er setzt sich dafür ein, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen. Im vergangenen Jahr hat der VCD Regensburg die Neutraublinger Krones AG dafür ausgezeichnet, dass sie gegen den Trend ihren Gleisanschluss reaktiviert hat. Seit März 2016 verfügt der Spezialist für Anlagen der Abfüll- und Verpackungstechnik über ein eigenes Firmengleis. „Alles was über die Bahn zu verladen ist, soll auch auf die Bahn“, sagt

Christine Raab, Leiterin der externen Logistik bei Krones. Sie rechnet mit Blick auf die Ökobilanz des Unternehmens aus, dass seit der Inbetriebnahme des Anschlusses ungefähr 4800 LKW-Fahrten eingespart wurden.

Die Großen setzen auf Gleise

Auch das BMW-Werk Regensburg verfügt über einen eigenen Gleisanschluss. „Wir sind froh, dass wir den haben“, sagt Pressesprecher Eric Metzler. „Er ermöglicht uns einen gesunden Mix zwischen Schiene und Straße.“ Zwischen 60 und 65 Prozent der täglich im Werk produzierten 1400 Fahrzeuge werden über die zwei Gleise auf dem Werksgelände ausgeliefert. Auch die Entsorgung von Schnittresten aus dem Karosseriebau läuft inzwischen komplett über die Schiene.

Sowohl Krones als auch BMW bringen bereits große Gütermengen auf die Schiene. Doch welches Potenzial hat die Region für einen Ausbau des Schienenanteils im Güterverkehr noch?

WEGE AUF DIE SCHIENE



Einzelwagenverkehr: Unternehmen mit einem eigenen Gleisanschluss beladen einzelne Waggons. Ein Güterverkehrsunternehmen holt diese ab und stellt sie zu einem Güterzug zusammen.



Ganzzugverkehr: Insbesondere bei Schüttgütern wie Kohle und Kies oder bei Flüssiggütern wie Mineralöl kommen Ganzzüge zum Einsatz, die direkt zum Zielbahnhof fahren.



Kombinierter Verkehr: Der Schienentransport findet zwischen zwei Güterterminals statt. Die Anlieferung zum Startterminal und der Weitertransport vom Zielterminal zum Kunden – die erste und letzte Meile – erfolgen auf der Straße.



Ohne die Schiene hätten wir den Verkehrsinfarkt schon vor Jahrzehnten erlebt.“

MANUEL LORENZ
Verkehrsreferent IHK Regensburg

Bisweilen hätten die Unternehmen falsche Vorstellungen vom Schienentransport. „Zu teuer, zu unpünktlich, zu kompliziert“ sind die Hauptargumente, die Lorenz häufig hört. Hier will die IHK vor allem informieren und den Austausch fördern. Auch Lorenz setzt auf die Schiene und ist sich sicher: „Den Industriestandort Regensburg gäbe es ohne Schienenverkehr nicht. Das ist der Dreh- und Angelpunkt für die wirtschaftliche Entwicklung. Ohne die Schiene hätten wir den Verkehrsinfarkt schon vor Jahrzehnten erlebt.“ An den Vorteilen zweifelt man auch bei Kiessling nicht. Zurückgebaut hat die Spedition das Gleis daher nicht. „Es wäre einsatzfähig“, sagt Schrott. Aber er ist skeptisch, ob er die Reaktivierung angehen soll. „Wir hätten das Gleis damals gerne weitergenutzt“, sagt Schrott. „Aber in 18 Jahren hat sich viel geändert. Das liegt auch an den Kunden. Wir wissen nicht, ob es heute von den Kosten darstellbar und flexibel genug ist.“