

PRESSEMELDUNG

vom 6. September 2018

Innovation im Schienengüterverkehr muss mehr sein als die Digitalisierung überkommener Arbeitsweisen

Michail Stahlhut ist neuer NEE-Innovationsbeauftragter

Jegliche Innovationsidee muss sich im Schienengüterverkehr an ihrem Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit messen lassen. Michail Stahlhut, frisch berufener Innovationsbeauftragter des „Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.“ plädiert dafür, erst die Produktionsprozesse zu optimieren, bevor hergebrachte Prozesse ungeprüft digitalisiert würden: „Niemand braucht neue Megaideen, die guten vorhandenen Ideen müssen mit Speed umgesetzt werden.“ Die Logistiker der Verlagerer müssten die Umsetzungsstärke des Sektors sehen.

Stahlhut, gebürtiger Dortmunder, Gütereisenbahner von der Pike auf und seit Kurzem Geschäftsführer des schienenorientierten Operators Hupac Intermodal S.A. in Chiasso sagte beim Spätsommerabend des Netzwerks in Berlin: „Unsere Aufgabe ist die europäische Arbeitsteilung zu unterstützen, dazu müssen Transporte auf der Schiene einfacher, schneller und deutlich günstiger werden, denn nur das überzeugt die verladende Wirtschaft.“

Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) sekundiert: „Die herausragende Umwelt- und Sicherheitsbilanz der Schiene finden Bürger wie Logistiker eigentlich hoch wichtig und aus diesen Gründen will auch die Politik mehr Verkehr auf der Schiene. Bei der konkreten Wahl der Verkehrsmittel entscheidet im Gütertransport Preis, Preis und noch Mal Preis – und danach kommen Qualitätsmerkmale wie Flexibilität, Termintreue und Geschwindigkeit.“ Mit den herkömmlichen Abläufen und Techniken könne der Schienengüterverkehr bestenfalls in Nischen überleben. Um dagegen mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu ziehen, müsse eine drei Stränge umfassende Innovationsstrategie umgesetzt werden:

1. Prozesse überprüfen, vereinfachen und automatisieren

So kann die weiterhin sinnvolle Überprüfung aller Bremsen vor jeder Fahrt automatisch von der Lok aus erfolgen, wenn die Wagen dafür ausgerüstet sind. Streckenkunde könnte unter bestimmten Bedingungen durch ein „Schienen-Tom-Tom“ ersetzt werden. Das Sprachproblem im grenzüberschreitenden Verkehr könnte durch automatische Sprachübersetzung, vielleicht kombiniert mit einer Begrenzung auf das notwendige und bekannte Vokabular erreicht werden. Railgates können eine gute Unterstützung der Eisenbahnsicherheit darstellen und die Aufenthaltszeit in Anlagen reduzieren.

2. Transportketten nicht mehr ohne Schiene denken

Heute wollen nur wenige Verlagerer und Logistiker die Schiene in ihre Transportketten integrieren. Damit Güter, wo dies möglich ist, auf der Schiene transportiert werden, muss vor allem das Abholen, Umladen und Zustellen vereinfacht und automatisiert werden, weil nur noch ein kleiner Teil der Produktions- und Lagerstandorte direkt per Schiene erreichbar ist. Hierzu muss ein neuer Massenmarkt von standardisierten multimodalen Transportgefäßen und automatisch arbeitenden intermodalen Verladeanlagen bzw. elektrisch angetriebenen Transportern für die letzte Meile etabliert werden. Den Standardisierungsprozess können nur starke politische Institutionen anstoßen und durchsetzen.

3. Bessere Ressourcennutzung organisieren

Knappe Ressourcen wie Personal, Kapazität auf Bahnstrecken, Energie und Fahrzeuge müssen effizienter eingesetzt werden. Dazu braucht es entsprechende IT-Tools, aber auch die Bereitschaft der Eisenbahnunternehmen zur partiellen Kooperation. Gemeinsame Ausbildungsstandards und Mitarbeitergewinnung sind ebenso wie Fahrzeugmietbörsen vielversprechende Initiativen in diese Richtung. Pioniere unter den Eisenbahnunternehmen steigern durch die Beschaffung von Hybridlokomotiven für Kurz- und nun auch Langstrecken gleichzeitig die Energie-, Kosten-, Infrastruktur- und Umwelteffizienz.

Stahlhut will die Kompetenzen der Wettbewerbsbahnen bündeln: „Wir haben Phantasie, welche Potenziale die sichere und umweltfreundliche Schiene in den nachhaltigkeitsorientierten Transportmärkten Deutschlands und Europas der Zukunft hat. Wir trauen uns zu, den Schienengüterverkehr größer als heute zu denken und Wissenschaft, Politik und Industrie bei der Entwicklung von Innovationen auf einem effizienten Kurs zu halten.“

Kerkeling begrüßte die von BMVI-Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz an Beispielen dargestellte Bereitschaft der Bundesregierung, die Modernisierung der Schiene mit nennenswerten Finanzmitteln zu unterstützen und mahnte zugleich die zügige Umsetzung des „Masterplans Schienengüterverkehr“ an, der vom Verkehrsministerium gemeinsam mit der Branche erarbeitet worden war. Weiter hat er große Erwartungen in das von der Regierung angekündigte „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“. Es muss nach seinen Vorstellungen einerseits bereits entwickelten effizienzsteigernden Technologien zum Durchbruch verhelfen und andererseits die Eisenbahnforschung in Deutschland neu aufbauen helfen. Kerkeling: „Die für vier Jahre vorgesehenen Mittel, nämlich 1,52 Euro pro Jahr und Bürger, sind im Vergleich zu den Fördermitteln für Straßenverkehre ein Klacks. Der Bundestag muss bei den nun beginnenden Haushaltsberatungen für 2019 dieses Programm mit ausreichend Mittel an den Start bringen.“

Zur Person Michail Stahlhut: Stahlhut wurde 1966 in Dortmund geboren, nach einer sechsjährigen Offizierslaufbahn bei der Bundeswehr hat er nach dem Studium des Bauingenieurwesen & Umwelttechnik an der TUHH mehrere Jahre zunächst bei der Gütersparte der Deutschen Bahn gearbeitet, bevor er im Bahnbausektor ein Eisenbahnunternehmen gründete. Weitere berufliche Stationen im Schienenverkehr waren bei Arriva Deutschland sowie zuletzt acht Jahre die SBB Cargo International AG. Auch sein neuer Arbeitgeber, die Hupac S.A. in Chiasso, ist besonders stark im europäischen Güterverkehr mit Schwerpunkt zwischen Nordsee und Norditalien engagiert.

Bilder und einen Kurzbericht vom Spätsommerabend finden Sie [hier](#), ein Bild von Michail Stahlhut finden Sie [hier](#).

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen ist ein Zusammenschluss von über 50 Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Unternehmen aus deren Umfeld, deren Hauptanliegen fairer Wettbewerb für die und auf der Schiene ist. Wettbewerbsbahnen wickeln knapp die Hälfte des rund 126 Milliarden Tonnenkilometer umfassenden Schienengüterverkehrs in Deutschland ab.

Pressekontakt:

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Peter Westenberger (Geschäftsführer)

Mobil +49 170 48 54 864

Tel +49 30 53 14 91 473

Mail westenberger@netzwerk-bahnen.de