



Holz auf die Schiene!

Das Transportwesen steht vor tiefgreifenden Veränderungen. Während man beim Verteilerverkehr in den Städten schon ernsthaft über autonome Elektrofahrzeuge nachdenkt, sind wir im Holztransport davon noch meilenweit entfernt. Aber auch hier gibt es Fahrermangel, steigende Kosten, immer höhere Umweltanforderungen und zunehmend scharfe Gewichtskontrollen.

Der Rundholztransport mit der Bahn ist eine umweltfreundliche Alternative zum Ferntransport per Lkw. In der Realität werden in Deutschland aber eher Kapazitäten abgebaut. Das Zentrum für innovative Holzlogistik (ZiHL) will sämtliche Akteure in der Logistikkette zusammenbringen und Handlungsempfehlungen erarbeiten, wie die Situation verbessert werden kann.

ZiHL sitzt im Logistik-Kompetenz-Zentrum in Prien am Chiemsee und ist eine Kooperation der Hochschule Rosenheim, des Fraunhofer Institutes für

Foto: H. Höllerl
Der Container-Mover könnte auch Rungenpaletten mit Rundholz direkt vom Lkw auf den Bahnwagon schieben.





Mit den TiRex 20-Racks kann man die Tonnage der Waggons voll ausschöpfen

Foto: B. Jermann

Materialfluss und Logistik IML, sowie der WASP-Logistik GmbH. In mehreren Expertenworkshops wurden im vergangenen Jahr Lösungsansätze entworfen.

Kooperative Vernetzung

Einer der großen Kostentreiber sind Leerfahrten. In anderen Teilen der Transportbranche gehören Frachtbörsen längst zum täglichen Handwerkszeug. In der Sparte Rundholz sind bisher alle Ansätze dazu kläglich gescheitert. Zu groß war das Misstrauen, man könnte seine Kundenbeziehungen an den Mitbewerber verlieren. Der Betreiber einer entsprechenden Online-Plattform müsste demnach ein neutraler Dritter sein, der hohe Datenschutz-Standards gewährleisten kann, damit Aussicht auf Erfolg besteht. Generell muss sich ein hoher Prozentsatz der Betriebe beteiligen, damit überhaupt eine kritische Masse für ein echtes Netzwerk erreicht wird.

Letztlich bedeutet die Bahnverladung immer einen gebrochenen Transport mit zusätzlichen Kosten. Verschiedene Akteure versuchen hier den Aufwand zu minimieren. Ein Problem dabei ist die Verfügbarkeit bzw. Vorhaltung der spezialisierten Wagontypen. In der Hochsaison oder bei Kalamitäten Mangelware, stehen sie zwischendurch auch oft herum. Innofreight hat deswegen eine Rundholzpalette (RHP) entwickelt, die man sowohl auf Lkw-Containerfahrgestellen, als auch den weitverbreiteten Flachwaggons (SGNS) befestigen kann. Das Umsetzen kann mit einem

großen Gabelstapler erfolgen. Eine Alternative dazu zeigte die Firma Innovatrain auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016: Der Container-Mover von Wecon verschiebt die ganze Ladung einfach direkt über ein Schienensystem vom Lkw auf den Wagon. Ein Schwachpunkt des intermodalen Konzepts ist jedoch, dass man die Tragfähigkeit der Waggons damit meist nicht auslasten kann, weil die Paletten für die Straßenfahrt nur 2,55 m breit sein dürfen. Auf der Schiene können es dagegen 2,9 m werden. Deswegen nutzt die Forstlogistik AG in der Schweiz mit ihren TiRex 20-Racks zwar auch den gleichen Wagontypus, baut die Gestelle aber für die ganze Saison fix auf und lässt weiterhin direkt vom Lkw beladen. Die Entwicklung eines schlüssigen Konzeptes in diesem Bereich wäre eine wichtige und wirkungsvolle Maßnahme. Bisher sind alle genannten nur Insellsösungen.

Derzeit ist der Schienentransport von Holz für alle Beteiligten ziemlich schlecht kalkulierbar. Für die Eisenbahnunternehmen ist das ungleichmäßige Mengenaufkommen problematisch. Dafür könnten große, zentrale Holz-Hubs eine Antwort sein. Nach schwedischem Vorbild müsste man die dort errichten, wo auch langfristig ein entsprechend hohes Holzaufkommen gegeben ist. In Verbindung mit anderen Massengütern oder einem Containerterminal ist eine intensive Bedienung durch die Bahn und der Waggonrundlauf erleichtert. Hat man vor Ort gleich die Kapazitäten für ein Nasslager,

lassen sich auch Schadholzanfälle zeitlich entzerren.

Für die Auftraggeber, noch mehr für die Spediteure, ist es ein absolut unbefriedigender Zustand, dass man immer erst wenige Stunden vorher erfährt, ob und wann die bestellten Waggons ankommen. Hier wären GPS-Tracker in jedem Wagen ein zeitgemäßer Ansatz, der heute auch keinen großen Kostenfaktor mehr darstellt. Neben dem vordringlichen Ziel, die Lieferzuverlässigkeit zu erhöhen, könnte man den „intelligenten Waggons“ auch Wiegesysteme einpflanzen oder die Laufleistung für Wartungsintervalle erfassen. Auf Seiten der Auftraggeber gibt es jedoch auch noch Hausaufgaben zu erledigen: Logistische Planungssoftware, die man mit den Informationen speisen könnte, wird noch kaum genutzt.

Politische Weichenstellungen

Nicht zuletzt gäbe es mehrere Ansätze, mit denen die Politik dem intermodalen Verkehr von Rundholz bessere Startbedingungen verschaffen könnte. Nur folgerichtig wäre z. B. eine Ausnahmeregelung mit 44 t Gesamtgewicht, analog dem kombinierten Containerverkehr. Denkbar ist genauso ein Mautbonus für die Vorlauf- und Nachlauf-Fahrten. Auch wenn die Projektpartner diese Stellgrößen nur für schwer beeinflussbar ansehen, sollte man trotzdem an dieser Lobbyaufgabe dranbleiben. Das ZiHL wird zukünftig ein Sprachrohr dafür sein.

Heinrich Höllerl