

Das werkseigene KV-Terminal in Burghausen mit dem Logistikzentrum im Hintergrund.



Trend zur Schiene

UMSCHLAG Wacker Chemie hat sich die Verlagerung von Transporten auf die Schiene zum Ziel gesetzt. Dazu soll das neue KV-Terminal genutzt werden.

Immer mehr Unternehmen springen auf den Zug auf und befassen sich mit der Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Bahn. Auch für Thomas Bronnert, den Logistik-Chef bei Wacker Chemie, gewinnt das Thema an Bedeutung. Was nicht selbstverständlich ist, denn diese Verlagerung am Wacker-Standort in Burghausen ist alles andere als ein Selbstläufer.

Das Werk befindet sich nicht wie das von so manchem Chemiekonzern im Zentrum Deutschlands, oder zumindest an einer der Rennstrecken im Schienengüterverkehr, wo eine Verlagerung von der Straße auf die Bahn im wahrsten Sinne des Wortes naheliegt. Um mit der Bahn von München nach Burghausen im oberbayerischen Landkreis Altötting zu kommen, ist nicht nur der Einsatz von Dieselloks notwendig, weil die Strecke zwischen Markt Schwaben und Burghausen nicht elektrifiziert ist. Was schwerer wiegt: Sie ist größtenteils eingleisig. Wenn da unterwegs ein Unfall passiert oder wenn die Strecke saniert werden muss, dann ist Burghausen quasi abgeschnitten von der Welt des Schienenverkehrs.

Trotzdem kann Bronnert nicht die Finger von der Verlagerungsstrategie lassen. Nicht, weil er ein Bahn-Fan ist, sondern weil er im Bahnbereich noch große Potenziale sieht, die es zu nutzen gilt. Denn Wacker Chemie hat Erfahrung mit Bahnverkehren. Von den 793.000 Tonnen, die 2011 im Wareneingang das Werk erreichten, gelangten 60 Prozent per Bahn ins Werk. Dabei handelt es sich vorwiegend um Rohstoffe. Spürbar geringer ist der Anteil im Warenausgang: Hier entfielen von den 875.000 Tonnen nur 28 Prozent auf die Schiene.

Jährlich 10.500 Container

Von Kesselwaggons bis Container: Wacker Chemie transportiert mit unterschiedlichstem Equipment die unterschiedlichsten Güter und ist auch im Kombinierten Verkehr (KV) aktiv. Das Unternehmen schlägt auf dem Werksgelände in Burghausen mit einem Portalkran und zwei Reachstackern jährlich jeweils rund 10.500 Container im Ein- und Ausgang um. Werktäglich fährt von dort aus ein Containerganzzug nach Hamburg/Bremerhaven und umgekehrt

kommt ein Containerzug aus den Häfen im Werk an.

Dabei soll es nicht bleiben: In Burghausen entsteht ein neues, öffentlich zugängliches Terminal für den Kombinierten Verkehr. Wacker Chemie hat sich schon seit Langem für den Bau der KV-Umschlaganlage stark gemacht und ist neben Borealis an der Finanzierung beteiligt. Derzeit läuft die Ausschreibung für den Betrieb des Terminals. Die weiteren Planungen sehen vor, dass Ende 2013 die Anlage betriebsbereit sein soll. „Dann werden wir unsere Containerverkehre in dieses Terminal verlegen und somit schon mal eine Grundaustattung schaffen“, sagt Bronnert. Der Portalkran auf dem Werksgelände könnte dann wieder dafür genutzt werden, wofür er mal gebaut wurde: als Tankcontainerterminal für den internen Umschlag.

In der ersten Ausbaustufe soll das öffentliche KV-Terminal in Burghausen rund 40.000 Umschläge bewältigen können. Allein der jetzige Wacker-Containerzug sorgt damit dafür, dass das Terminal bereits von Anfang an zur Hälfte ausgelastet sein wird. „Die Herausforderung wird

sein, jetzt weitere Volumina in das Terminal zu holen und damit auf die Schiene zu bringen“, sagt Bronnert. Da sieht er vor allem zwei Möglichkeiten, mehr Menge in der neuen Anlage umzuschlagen: Zum einen eine Aufstockung der Ganzzüge in die Seehäfen. „Dann wird diese bereits vorhandene Anbindung an die Seehäfen auch schnell für weitere Verlader in der Region interessant“, zeigt sich Bronnert zuversichtlich, dass Wacker Chemie nicht der einzige Nutzer der Umschlaganlage bleibt.

Wichtig ist aber, eine echte Alternative zum reinen LKW-Transport im Landverkehr aufzubauen. „Das wird nicht einfach werden, aber diesen Knoten gilt es zu durchschlagen“, so die Einschätzung von Bronnert.

Spediteure müssen mitmachen

Bei dem Aufbau einer solchen Relation sei die größte Herausforderung, entsprechende Rundläufe zu organisieren, so dass die Transporteinheiten auch wieder zum Ausgangspunkt zurückkehren. „Hier sind alle Beteiligten der Transportkette gefragt, gemeinsam Konzepte zu entwickeln“, sagt der Wacker-Manager, „die Verlader, die Spediteure, die Operateure und der Terminalbetreiber.“

Für Bronnert ist dann auch die Mitwirkung der Spediteure ein wichtiges Kriterium: Sie sollen unter Mithilfe der anderen Akteure dazu beitragen, ein entsprechendes Netzwerkkonzept auf die Beine zu stellen.

Der Wacker-Logistikchef kann sich unterschiedliche Relationen vorstellen, wohin die Züge fahren könnten: „In Richtung Italien sehe ich genauso eine Option wie nach Westdeutschland oder weiter in Richtung der Häfen Amsterdam, Rotterdam oder Antwerpen.“

Von den Verladern erwartet Bronnert eine rege Beteiligung. „Und zwar nicht nur die zum bayerischen Chemiedreieck gehörenden Unternehmen wie Borealis oder die im benachbarten Industriepark Werk Gendorf beheimateten Chemiebetriebe, sondern auch Unternehmen aus anderen Branchen.“

Bronnert beruft sich auf eine Verkehrszählung, nach der 2008 auf der Bundesstraße 12 bei Ampfing 1,1 Millionen LKW gezählt wurden. „Darunter dürften selbst nach Abzug des Nahverkehrs noch viele gewesen sein, die für den KV infrage kommen.“

Mit einer Verlagerung auf die Schiene könne man dann zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen: „Zum einen würde dies die stark belastete B 12/A 94 entlasten“, sagt Bronnert. Zum anderen könnten die Verlader durch den Bündelungseffekt auch weitere Optimierungspotenziale für sich nutzen.

Allerdings ist die Bahn nicht so flexibel wie der LKW. „Deshalb müssen wir, die Verlader, auch mit unseren Kunden darüber sprechen, inwieweit für sie so ein Konzept infrage kommt. Eine solche Entschleunigung ermöglicht dann eine Bündelung der Warenströme. Damit bekommen wir dann ausreichend Sendungen für einen solchen Ganzzug zusammen“, hofft Bronnert. Das könne allerdings bedeuten, dass den Einsparungen beim Transport zusätzlicher Aufwand bei der Steuerung der Sendungen gegenübersteht. Bronnert würde das in Kauf nehmen. „Es ist doch absehbar, dass auch die Abgabenlast steigt und die Regulierung im Straßengüterverkehr zunimmt. Da ist es wichtig, eine Alternative zu haben“, sagt der Logistikexperte. Bei Wacker sieht er vor allem im Warenausgang noch Möglichkeiten, Sendungen im KV auf die Schiene zu verlagern, weil es sich vielfach um verpackte Ware handele.

Bei Wacker Chemie zeigt man also nach wie vor hohes Interesse an der Bahn, obwohl deren Leistungen nicht immer den Anforderungen entsprechen. Gerade jetzt sind wieder einige Baustellen auf der Strecke zwischen München und Burghausen, weshalb die Züge derzeit häufig verspätet eintreffen, einmal sogar einen Tag später. „Das hat dann sofort Einfluss auf die Rundläufe, die dann nicht mehr stimmen“, klagt Bronnert.

Verkehre laufen ausgezeichnet

Trotz dieser Negativerfahrung hält er an der Verlagerungsstrategie fest. „Abgesehen von solchen Sonderfaktoren laufen die Verkehre ausgezeichnet“, zeigt Bronnert sich insgesamt zufrieden mit der Leistung der Schienendienstleister. Aber ist die Strecke zwischen Burghausen und München für weitere KV-Züge überhaupt ausreichend? Hier sieht Bronnert in der Tat ein Problem: „Es kommt ja noch hinzu, dass wir auf der eingleisigen Strecke mit dem Personenverkehr von und nach München konkurrieren. Da gibt es für den Güterverkehr tagsüber kaum noch freie Trassen.“ Das erschwert

Wacker Chemie

Angaben weltweit für 2011:

Jahresumsatz: 4,91 Milliarden Euro (+ 3,28 Prozent im Vergleich zum Vorjahr)
Mitarbeiter: 17.168

Werk Burghausen (2011):

Werksgelände: 2,3 Quadratkilometer
Mitarbeiter: 10.000
Hergestellte Stoffe: Polysilicium, Silicon, Silan, Kieselsäure, Dispersionen, Festharz, Feinchemikalien, Grundstoffe für die chemische Industrie, Siliciumwafer für Computer, Telefone, Flachdisplays, Airbags etc.

eigenes KV-Terminal mit jährlich jeweils rund 10.500 Containern im Ein- und Ausgang

Wareneingang: 793.000 Tonnen; Warenausgang: 875 000 Tonnen (jeweils pro Jahr)



Das Werk Burghausen belegt eine Fläche, die der Altstadt von München entspricht.

auch wiederum Rundläufe. Deshalb lautet seine Forderung an die Politik und die Bahn, die Strecke bis Burghausen zweigleisig auszubauen, um so mehr Kapazitäten für den Schienengüterverkehr zu ermöglichen.

Damit ließe sich dann auch der CO₂-Ausstoß weiter reduzieren. „Alleine mit unserem täglichen Containerzug sparen wir jährlich 18.500 LKW-Fahrten und damit 1600 Tonnen CO₂ im Jahr ein“, sagt Bronnert.

Michael Cordes



Thomas Bronnert, Logistikchef bei Wacker Chemie, sieht in der Bahn eine sinnvolle Alternative zum LKW.