

## Lineas: Mit Ganzzügen zum Erfolg

Die Güterverkehrssparte der Belgischen Staatsbahn (SNCB) hat eine bewegte Geschichte hinter sich. 2005 lagerte die SNCB den Güterverkehr in das Tochterunternehmen B-Cargo aus. Dieses wurde 2011 privatisiert und in SNCB Logistics umbenannt. Im Oktober 2015 übernahm die internationale Investmentgesellschaft Argos Soditic mit Sitz in Genf 69 Prozent der Anteile, und aus SNCB Logistics wurde B Logistics; die restlichen 31 Prozent hält nach wie vor die SNCB. Seit April 2017 firmiert das Unternehmen unter dem Namen Lineas.

2009 hatte die Güterverkehrssparte der SNCB bei einem Umsatz von lediglich 340 Millionen Euro einen Rekordverlust von 115 Millionen Euro eingefahren. Da sich damals niemand an dieser Gesellschaft beteiligen wollte, probierte es das Unternehmen erfolgreich mit „Gesund-schrumpfen“: Bereits im Folgejahr gelang es, den Verlust auf 58 Millionen Euro zu halbieren; 2013 verzeichnete man mit 3 Millionen Euro erstmals einen kleinen Gewinn, der bis 2016 kontinuierlich auf 27 Millionen Euro anstieg.

Zu verdanken ist der wirtschaftliche Erfolg unter anderem einem massiven Personalabbau; ein beträchtlicher Teil der 5000 Mitarbeiter musste gehen. Die Tonnage ging von 50 auf weniger als 30 Millionen Tonnen zurück. Erst ab 2015 waren wieder Zuwächse zu verzeichnen; heute erreicht Lineas einen Umsatz von etwa 500 Millionen Euro. Mit gut 200 Lokomotiven und 7000 eigenen Güterwagen wurden zuletzt 5,9 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr erbracht und Container im Äquivalent von 500 000 TEU umgeschlagen. Derzeit beschäftigt das Unternehmen rund 1900 Mitarbeiter.

In Belgien wurden 2015 lediglich 8 % der Tonnenkilometer auf der Schiene abgewickelt. Bis 2021 soll der Modal Split auf 13 % wachsen, was einer Steigerung der Transportmenge um mehr als 60 % entspricht. Erreichen will man das Ziel mit Zuwächsen in allen Bereichen: Wagenladungsverkehr, Ganzzüge und Kombiniertes Verkehr.

### Schneller dank Ganzzügen

Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem Angebot „Green Xpress“ zu. Von Antwerpen aus führt Lineas in Zusammenarbeit mit Partnern internationale Ganzzüge zu mehr als einem Dutzend Zielen in ganz Europa; von diesen Drehpunkten aus werden die Wagen allenfalls noch an ausgewählte Orte innerhalb eines Landes verteilt. Die Grundidee ist, möglichst viele Direktverbindungen einzurichten, um die Transportzeiten kurz zu halten [1].

Als Beispiel soll der Transportweg von Einzelwagen des Stahlkonzerns Arcelor-Mittal von Gent in die Schweiz dienen: Die Wagen wurden früher zuerst von Gent nach Antwerpen transportiert. Dort bildete man einen Güterzug Richtung Rangierbahnhof Gremberg bei Köln.

Über den Rangierbahnhof Mannheim ging es weiter nach Muttenz bei Basel, wo die Wagengruppe nochmals neu zusammengesetzt wurde. Auf diese umständliche Art dauerte die Beförderung sieben Tage. Die Pünktlichkeit lag bei 75 %, und das Transportvolumen erreichte wöchentlich 30 Wagen.

Bei SBB Cargo standen ähnliche Überlegungen im Raum; man entschloss sich zu einer ersten solchen Direktverbindung zwischen Belgien und der Schweiz. Im März 2015 startete der „Swiss Xpress“ mit drei wöchentlichen Zugpaaren von Antwerpen nach Basel. Damit reduzierte sich die Transportzeit um mehr als die Hälfte auf noch drei Tage, und die Pünktlichkeit stieg deutlich auf 95 % an. Die Anzahl der wöchentlich transportierten Wagen erhöhte sich fast um das Dreifache von 30 auf 85. Derzeit verkehren bereits fünf Züge pro Woche mit insgesamt um die 120 Wagen, und die Transportzeit beträgt noch zweieinhalb Tage.

Der Ausbau des internationalen Ganzzugnetzes soll weitergehen; dabei setzt Lineas auf den Einsatz moderner Mehrsystemlokomotiven. Ende 2015 wurde mit Railpool ein Full-Service-Vertrag zur langfristigen Anmietung von 36 Traxx MS unterzeichnet [2]. Sie lösen die bei Alpha Trains gemieteten Traxx-Lokomotiven ab. Aufgegeben wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 das mit DB Cargo bestehende Joint-Venture „Cobra“. Es war Ende 2008 anlässlich der Elektrifizierung der Strecke Aachen West – Montzen gegründet worden, um den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Belgien und Deutschland in Kooperation abzuwickeln [3].

### Häfen mit Wachstumspotential

Belgien verfügt, in nach Tonnage absteigender Reihenfolge, über die Seehäfen Antwerpen, Zeebrugge, Gent und Ostende. Sehr herausfordernd sind im Hafen – Hinterland-Verkehr die niedrigen Transportpreise. Die in verschiedenen Hafenbereichen bereitstehenden Güter erfordern einen hohen Koordinationsaufwand, bevor ein Zug abfahren kann. Dazu kommt, dass oft nur in einer Richtung Waren befördert werden.

Bemerkenswert ist der Modal Split: In Antwerpen werden gerade einmal 8 % der Güter per Bahn abtransportiert; auf der Strasse sind es 52 %. In Zeebrugge liegen die Werte mit 10,7 und 69,2 % jeweils höher. In Antwerpen möchte man den Bahnanteil bis 2030 auf 20 % steigern und den Lkw-Verkehr auf 40 % senken.

Der Hafen Zeebrugge war bis Ende der 1960er Jahre unbedeutend. Nach dem massiven Ausbau kam es 2010 zum Rekordumschlag von fast 50 Millionen Tonnen; danach gingen die Werte bis 2016 auf 37,8 Millionen Tonnen zurück. Je 38 % der Tonnage werden mit Neuwagen und im Containerverkehr erzielt. Zeebrugge ist Europas grösster Autoverladehafen: Jährlich werden 2,8 Millionen Neuwagen umgeschlagen, davon im Export 1,6 und im Import 1,2 Millionen Fahrzeuge. Bemerkenswert ist, dass deutlich über 90 % des Zu- und Abtransportes der Neuwagen auf der Strasse abgewickelt werden. Lineas will im Neuwagenverkehr den Bahnanteil jedoch stark ausbauen.

Seit Juni 2017 bestehen mehrmals wöchentlich Verbindungen vom Volvo-Werk in der chinesischen Provinz Heilongjiang zum Hafen Zeebrugge. DB Cargo obliegt die Verantwortung der Transporte ab der chinesisch-russischen Grenze; auf dem belgischen Abschnitt führt Lineas die Züge. Pro Jahr sollen 24 000 Neuwagen befördert werden; die Transportzeit für die knapp 10 000 Kilometer beträgt rund 20 Tage, etwa zwei Drittel weniger als über den Seeweg.

Seit Dezember 2017 ist der Hafen mit drei täglichen Verbindungen in das „Xpress“-Ganzzug-Netzwerk eingebunden, was auch den Verkehr über Basel in die Schweiz verbessert. (lüt)

[1] SNCB Logistics: Direktzüge für schnelleren Einzelwagenverkehr. Schweizer Eisenbahn-Revue, Eisenbahn-Revue International und Eisenbahn Österreich 8-9/2015, S. 387

[2] Belgische Traxx-Flotte im Wandel. SER, ERI und EÖ 2/2017, S. 75

[3] Elektrisch von Aachen nach Montzen. SER, ERI und EÖ 2/2009, S. 78

Auf der französischen „Ligne 4“ Paris – Troyes gibt es noch Güterverkehr zu einer Ölraffinerie bei Grandpuits. Die BB 75 110, eine der wenigen Lokomotiven im neuen Lineas-Design, zieht am 28. August 2017 bei Verneuil l'Etang, südöstlich von Paris, einen aus dem nordfranzösischen Tergnier kommenden Kesselwagenzug (Foto: Ch. Masse).

