



Seit der Liberalisierung im schwedischen Gütermarkt operiert auch CargoNet Intermodal-Verkehre im Nachbarland.

Norwegen

CargoNet trimmt sich fit

Der Modal Split für den Stückgut- respektive den Kombiverkehr ist in Norwegen klar zugunsten der Bahn verteilt – 2008 beanspruchte die Bahn auf den volumenstärksten Strecken bis zu 70 Prozent für sich. Doch die Finanzkrise und das Aufkommen von konkurrierenden Bahnunternehmen sowie Lkw-Preisvorteile brachten CargoNet in arge Bedrängnis.

In den Jahren 2001 bis 2008 verdoppelte sich in Norwegen das Kombi-transport-Volumen von 270.000 auf 587.000 Standardcontainer. Die Zuständigkeit lag hier ausschließlich bei der Cargo-Division der Norwegischen Staatsbahnen NSB (Norges Statsbaner) respektive ab 2002 bei der CargoNet AS. In den Folgejahren sank das Gesamtvolumen um zehn Prozent und bescherte der CargoNet sieben aufeinanderfolgende Verlustjahre. Jedes Jahr befördert CargoNet mehr als ein halbe Million Trailer und Container auf den Zügen in Norwegen mit einem Netz, das die meisten Inland-Hauptterminals einschließt. Zusammen mit verschiedenen Partnern werden auch Verbindungen zu mehreren europäischen Terminals und Innenterminals in Schweden angeboten.

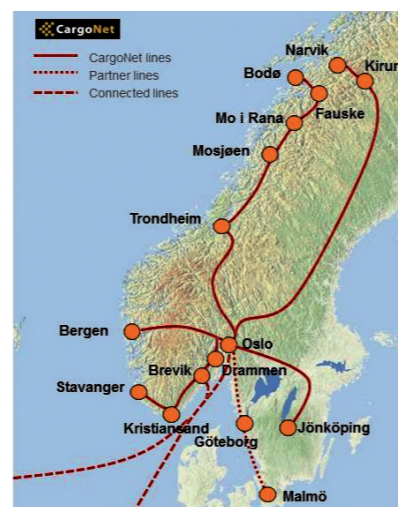
Neue Marktakteure

2008 trat Cargolink AS als Tochterunternehmen der internationalen Autolink-Gruppe als Güter-EVU in den Markt ein, 2010 folgte DB Schenker

mit dem North Rail Express Oslo-Narvik durch Schweden und löste die Zusammenarbeit mit CargoNet zugunsten von Green Cargo auf. Bis 2010 beteiligten sich die Staatlichen Norwegischen Staatsbahnen NSB mit 55 Prozent und die schwedische Green Cargo mit 45 Prozent an der CargoNet AS. Green Cargo zog sich zurück und bearbeitet heute in Kooperation mit DB Schenker den skandinavischen Markt.

Die Holzverarbeitungsindustrie konzentriert sich in Skandinavien mehr und mehr auf Schweden. Das Holz aus Norwegen muss in der Folge nach Südschweden transportiert werden. Somit dringen auch schwedische Unternehmen wie Hector Rail, Rush-Rail und TX Logistic vermehrt in den norwegischen Bahnmarkt ein.

Für den Kombiverkehr in Schweden betreibt CargoNet ein eigenes EVU und erreicht damit einen Marktanteil von rund zehn Prozent. Doch auch hier wächst der Druck durch weitere Unternehmen wie TX Logistic AB, CFL Cargo Sverige AB und andere stetig.



Intermodal-Zugverbindungen in Norwegen und Schweden sowie die logistische Schiffseinbindung nach Kiel respektive Großbritannien werden der zukünftige Kernmarkt von CargoNet sein.

Wettbewerbssituation

Gemäß den zuletzt verfügbaren Zahlen aus dem Jahr 2011 verfügte CargoNet über 55 Prozent Marktanteil in Norwegen gefolgt von Malmtrafik (LKAB AB Schweden) mit 17 Prozent, mehrheitlich Bulkverkehr, und der privaten Cargolink mit 9 Prozent. Weitere 11 Prozent teilten sich Green Cargo und Hector Rail in etwa hälftig. Im Frühjahr 2014 entschied die norwegische Regierung, das Termi-

nalhandling dem Infrastrukturbetreiber Jernbaneverket zu unterstellen. Ziel ist auch hier, damit den Wettbewerb unter den Güter-EVU zu intensivieren.

Oft kommt auch die Infrastruktur an ihre Grenzen – Beispiel Bergen. In den frühen Morgenstunden sind alle Gleise komplett belegt und ein Mehrverkehr kann nur noch in den unbeliebten Tagesstunden absorbiert werden. Das Terminal selbst liegt mitten in der Stadt am Hauptbahnhof, wo der täglich stockende Verkehr durch Sattelschlepper und Container-Lkw zusätzlich eingengt wird. Ein Alternativprojekt ist in Diskussion, nur ist eine optimale Lösung geografisch kaum machbar. Die Bahn wird im Großraum Bergen weitgehend in Tunnels geführt.

Eine Reorganisation erzielte wesentliche Fortschritte

Der seit letztem Jahr neu in der CEO-Funktion eingesetzte Arne Fosen muss CargoNet nach mehreren Verlustjahren neu auf die Marktverhältnisse und -Bedürfnisse ausrichten, und es wird von ihm ein ausgeglichenes Ergebnis für 2015 erwartet. 2014 resultierte ein Betriebsergebnis von 1032 Millionen Norwegischen Kronen (NOK, 118 Millionen Euro), das

Betriebsergebnis verdoppelte sich von minus 44 Millionen NOK (5 Millionen Euro) im Vorjahr auf minus 90 Millionen NOK (10,3 Millionen Euro) 2014. Belastet war das letztjährige Ergebnis durch eine zwanzigprozentige Personalreduktion, die diversen umweltbedingten Streckenunterbrechungen sowie Restrukturierungsmaßnahmen.

In folgenden Bereichen konnten inzwischen wesentliche Fortschritte erzielt werden:

- Die Öffnungszeiten wurden in verschiedenen Terminals den Kundenbedürfnissen angepasst.
- Nicht wertschöpfende Tätigkeiten wurden hinterfragt und eliminiert.
- Lieferantenverträge wurden neu ausgehandelt.
- Wartungsaufträge für das Rollmaterial wurden ausgeschrieben.
- In abgelegenen Terminals wurde in neue Hilfsmittel investiert.

Die Politik ist gefordert

Wie die meisten staatlichen Güter-EVU befindet sich CargoNet bezüglich der Ertragsituation in „guter Gesellschaft“. Gegenseitig macht man sich Marktanteile streitig und debattiert über Modal-Split-Verbesserungen zugunsten der Bahn – während das Straßennetz stetig ausgebaut wird und

Eisenbahnreform

Regierung legt Vorschläge auf den Tisch

Norwegen bewegt sich auf die Wirtschaft zu und hat ein Weißbuch zur Reform des Eisenbahnsektors veröffentlicht. „Die derzeitige Organisation erfüllt nicht vollständig ihren Zweck“, sagte der norwegische Verkehrsminister Ketil Solvik-Olsen von der Fortschrittspartei bei der Präsentation Mitte Mai. „Die großen Player im Sektor drängen auf eine Reform. Das zeigt uns, dass ein systematischer Wandel notwendig ist.“ Kritiker des norwegischen Eisenbahnsystems bemängeln unter anderem unklare Zuständigkeiten auf staatlicher Seite, schwache wirtschaftliche

Anreize sowie einen Mangel an Kundenfreundlichkeit. Das soll sich mit dem neuen Weißbuch jetzt ändern. Reformvorschläge liegen einige auf dem Tisch.

Demnach soll der Staat Norwegen Eigentümer des Schienennetzes bleiben, aber einen neuen und vom Staat kontrollierten Manager bestellen, der alle Belange des Schienensektors in die Hand nimmt. Die Verantwortlichkeiten der Regierung wiederum sollen in einem staatlichen und leistungsfähigen „Eisenbahn-Direktorium“ gebündelt werden, das koordinatorische und planerische Arbeit überneh-



Sämtliche Umladevorgänge werden in Bergen durch Stacker und Hubstapler abgewickelt. Täglich werden so sechs CargoNet- und vier CargoLink-Züge abgefertigt.

die Treibstoffpreise vom günstigen Ölpreis profitieren. Norwegen macht da keine Ausnahme, werden doch über 90 Prozent der Landweg-Im-/Exporte per Lkw erbracht. Der Güterverkehr, ohne Öl und Erze, zwischen Schweden und Norwegen verachtete sich zwischen 1970 und 2012 im Straßenverkehr, die Bahn brachte es gerade mal auf plus 50 Prozent! Hier liegen die Chancen für eine fit getrimmte CargoNet mit zukünftig tieferen Betriebskosten und kundenorientierten Prozessen.

Von Peider Trippi,
Fachjournalist Schweiz