



Sven Schallach, CEO
HSL Netherlands B.V.

PRIVAT GEFÜHRT, KUNDENNAH: HSL NETHERLANDS LEBT EUROPÄISCHEN GÜTERTRANSPORT

HSL Netherlands B.V. gehört zur HSL-Gruppe und ist ein Manager geführtes Unternehmen. Bei uns haften wir noch mit unserem privaten Kapital und haben keine Möglichkeiten, bei Regierungen um Zuschüsse zu bitten. Wenn wir kein Geld verdienen, haben wir ein Problem.

Um diesem Problem zuvorzukommen, achten wir stärker auf Qualität als auf Quantität, um unsere Kunden zufrieden zu stellen. Es ist uns ein persönliches Anliegen, direkten Kontakt zwischen Management und Kunden zu pflegen, um immer am Puls der Zeit zu sein. Wir fahren Züge durch Europa und bieten genauso auch die Dienstleistung der letzten Meile im Hafen Rotterdam oder Vlissingen an, wir heben uns von anderen Unternehmen auch durch Kleinigkeiten ab. Unsere Mitarbeiter tragen Uniform und identifizieren sich mit dem Unternehmen, dies tragen sie auch durch Freundlichkeit nach außen. Unser Mission Control Center ist 24/7 im Einsatz für die Kunden wie auch für die Kolleg*innen. So sind wir das Salz in der Suppe für die Schienenwirtschaft und haben es verdient, gehört zu werden.

Durch unsere IT ist der Kunde auf Wunsch eigenständig in der Lage, seinen Zug zu verfolgen. Anfragen und Aufträge können seitens der Kunden auf der Homepage eingegeben werden, diese werden geprüft, geplant und zeitnah wieder zurückgespiegelt. Sicherheit wird bei der HSL sehr großgeschrieben und gelebt, die HSL Netherlands ist im regelmäßigen Austausch mit dem Ministerium oder dem niederländischen Netzbetreiber und bringt sich dort aktiv ein. Wenn wir der Meinung sind, einen Zug nicht 100 Prozent sicher abwickeln zu können, verzichten wir lieber auf den Auftrag. Jeder einzelne Zug, den wir annehmen, durchläuft sorgfältige Prozesse, bevor er realisiert wird.

Die HSL-Gruppe hat in sieben Ländern Europas Lizenzen und ist dort auch aktiv unterwegs. Neben den Niederlanden sind dies Deutschland, Polen, Tschechien, Slowakei, Österreich und Belgien. Insgesamt hat die HSL eine Anzahl von etwa 300 Mitarbeiter*innen. Die HSL Logistik besteht schon seit 2003, hingegen die HSL Netherlands B.V. seit 2017. Sollte ein Produkt aufgrund der Weltwirtschaft oder seiner Beschaffenheit volatil sein, so bringt es uns als HSL nicht ins Schwanken. Einzelwagenverkehr realisieren wir nicht, hier sagen wir „Schuster, bleib bei Deinen Leisten“! Etwa 80 Prozent der von HSL NL gefahrenen Transporte sind konventionelle Güterwagen wie Kesselwagen, Getreidewagen. 20 Prozent sind Containertransporte und anderes.

Die HSL kann in den oben genannten Ländern alles aus einer Hand anbieten von der ersten bis zur letzten Meile, jedoch legen wir auch großen Wert auf ein gutes, partnerschaftliches Verhältnis zu den Mitbewerbern. Denn wir müssen uns gemeinsam „gegen“ die Straße stellen, um mehr Güter auf die Schiene zu erhalten. So ist es unverständlich, dass Lkw-Fahrer*innen durch halb Europa fahren

dürfen ohne Fremdsprachenkunde, doch Lokführer*innen müssen drei Sprachen fließend sprechen können, um zum Beispiel ins Nachbarland Belgien fahren zu dürfen. Des Weiteren ist es auch Kunden außerhalb der Eisenbahnbranche schwer erklärbar, warum man nicht mit einer technisch dazu bereiten Lokomotive mal einfach so über die Grenze (zum Beispiel nach Kaldenkirchen/Venlo) fahren darf, ohne weit vorher sämtliche landestypischen Dokumente vorlegen zu müssen.

Wie kann es sein, dass es zum Beispiel in Sachsen 2500 Lkw-Stellplätze gibt und diese auf 3100 aufgestockt werden, das sind rund 86 ausgewachsene Züge, derweil das Elbtal seit Jahrzehnten sporadisch hergerichtet wird und wir Eisenbahnunternehmen durch inkonsequent durchgeführte Bauarbeiten wochenlange Sperrungen in Kauf nehmen müssen?

Sicherlich sind wir nicht so realitätsfern zu glauben, Eisenbahn sei ein „T-Shirt-Kauf“. Doch von einer „einheitlichen Europa-Eisenbahn“ ist die Branche noch weit entfernt. Gerade das ist unser Schwerpunkt, dass wir als HSL-Gruppe grenzüberschreitend unterwegs sein wollen. Deshalb setzen wir auf Mehrsystemlokomotiven und internationale Lokführer*innen, das heißt, unsere Lokpersonale sprechen die Sprachen der durchfahrenen Länder. Wir investieren in Mitarbeiter*innen sowie IT-gestützte innovative Systeme und sind überzeugt von unserem Tun.

Ich bin mir sicher, dass Durchhaltevermögen die Hälfte des Unterschieds zwischen erfolgreichen und nicht erfolgreichen Unternehmen ausmacht. Wir wollen nicht über Europa reden, wir wollen Europa leben! Das ist der richtige Weg. Jeder Verkehrsträger hat seine Daseinsberechtigung, aber das Zusammenspiel muss auch in der Politik fairer angegangen werden. Leider hat Deutschland immer noch eine viel größere Lobby im Automobilsektor als auf der Schiene, und dies macht es uns politisch nicht einfacher. Von der Bundesregierung wünsche ich mir lediglich, die Bedingungen Straße vs. Schiene in ein faires Verhältnis zu setzen. Den Rest regeln wir Eisenbahnverkehrsunternehmen schon selbst.

Ich bin ein Eisenbahnmanager mit Herzblut und befürworte jeden Cent, der in die Schiene gesteckt wird und damit einen fairen Wettbewerb zur Straße überhaupt möglich macht. Allerdings sollte keine Bahnförderung stattfinden, die im Kern nur eine „getarnte Konzernrettung“ für den größten Player ist. In der Zeit der Pandemie ist es selbstverständlich für mich, dass die Gemeinschaft Europa den Unternehmen helfen muss, bevor diese wirklich drohen in Schieflage zu geraten. Deshalb kann eine überlegt eingesetzte Trassenpreisförderung, wie sie die EU erlaubt, helfen. Jedoch darf keine Gelddruckmaschine aus dem Keller geholt werden, als gäbe es kein Morgen - denn es gibt noch ein Leben nach Corona!

Sven Schallach, CEO und Gesellschafter HSL Netherlands B.V.