



# Vorsichtiger Optimismus

Die jährliche **Umfrage** der VerkehrsRundschau unter den Akteuren im **Kombinierten Verkehr** zeigt, wie sich der Markt entwickelt. Ein Ergebnis in diesem Jahr: Aufgrund des starken Wettbewerbs zum Lkw sind die Erwartungen gemäßigt.

Mehr zum Thema finden Sie im Dossier „**Railcargo**“ [www.verkehrsrundschau.de/dossiers](http://www.verkehrsrundschau.de/dossiers)

**S**o richtig weiß man nicht, was man von den Zahlen halten soll, die die VerkehrsRundschau in ihrer Exklusivumfrage unter den Kombioperatoren zusammengetragen hat (siehe Seite 30 bis 32).

**Rail Cargo Operator wächst zweistellig**  
Da gibt es Unternehmen mit einem zweistelligen Wachstum 2015. Und zwar nicht nur bei Neulingen, sondern auch bei großen Playern in Europa wie die Tochter der österreichischen Bundesbahn (ÖBB), Rail Cargo Operator Austria (+ 68,5 Prozent beim Aufkommen). Andererseits gibt es Akteure im Kombinierten Verkehre (KV), die im letzten Jahr Federn lassen mussten. Zugleich fällt auf, dass diejenigen, die für

vor sehr niedrig. Darunter leiden vor allem die Transporte über kürzere Entfernungen“, sagt Akos Ersek, Chief Policy Advisor bei der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) in Brüssel. Die Folge: „Die durchschnittliche Länge eines KV-Transports unserer Mitglieder ist 2015 auf 882 Kilometer gestiegen“, sagt Ersek. Vor wenigen Jahren waren es noch 600 Kilometer. Ein Zeichen dafür, dass kürzere Relationen eine immer geringere Rolle spielen und Operateure, die vor allem national unterwegs sind, sich schwer tun. „Wir haben 2015 und 2016 bewusst Relationen eingestellt, weil wir nicht um jeden Preis fahren wollen“, beschreibt Zilles den

2016 eine Prognose gewagt haben, sich zurückhaltend äußern. Die Euphorie vergangener Jahre scheint verfliegen. „Der KV ist für uns der Wachstumsmarkt der Zukunft. Aber auch der hart umkämpfteste Markt“, formuliert Patrick Zilles, Senior Director Sales & Marketing bei TX Logistik, die verzwickte Lage. Die meisten der von der VR befragten Akteure rechnen mit Wachstum. Die Kurzfristprognose des Bundesverkehrsministeriums sagt dem KV eine überproportionale Zunahme im Vergleich zum gesamten Güterverkehr voraus (siehe Grafik Seite 29). Aber die Jahre, in denen der Markt um fünf Prozent und mehr zulegte, die sind offenbar vorbei. Der Preisdruck, der vor allem von der Straße ausgeht, macht den Akteuren zu schaffen. „Die Dieselpreise sind nach wie

derzeit schwierigen Markt. Dennoch sei die Nachfrage hoch. TX Logistik hat daher 2015 14 Prozent mehr 20-Fuß-Container (TEU) transportiert als im Jahr zuvor und kommt auf insgesamt 645.000 TEU. 2016 entwickelt sich das Intermodal-Aufkommen stabil, wobei vor allem der maritime Verkehr mit 14 Prozent stark zulegt. 2017 will TX weiter wachsen. Es sind weitere neue Züge in Planung, von Rotterdam nach Süddeutschland zum Beispiel, aber auch von und nach Italien oder im Hinterlandverkehr der großen Seehäfen. Zum Wachstum soll auch Nikrasa beitragen, eine Plattform, die es ermöglicht, auch nicht-kranbare Sattelaufleger in einen Waggon zu heben. 100 solcher Platten sind derzeit bei TX Logistik im Einsatz. „Wir werden im kommenden Jahr in 50 weitere investie-

ren“, kündigte Zilles an. Zusammen mit den Projektpartnern hat sich TX Logistik das Ziel gesetzt, die Mengen in den nächsten fünf Jahren zu verdreifachen. „Das Interesse ist hoch, weil das System flexibel und einfach genutzt werden kann. Bei den Frischetransporten ergibt sich als Nebeneffekt, dass die Kühlaufleger nicht mehr mit dem Kran angefasst werden müssen und es keine Beschädigungen gibt“, sagt Zilles.

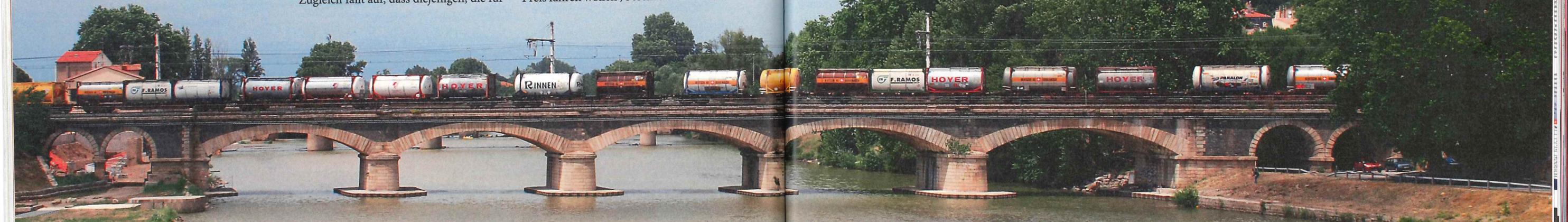
**Gelungener Jahresauftakt für Hupac**  
Auf Wachstumskurs befinden sich auch andere Operateure. Hupac hat im ersten Halbjahr 2016 bei der Menge um 12,3 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum zugelegt. Als Begründung nennen die Schweizer „eine positive Marktentwicklung“ und die „Bewältigung der Quali-

tätsmängel im Bahnsystem“. Und auch bei der deutschen Kombiverkehr, bezüglich des Aufkommens die Nummer eins in Europa, peilt man für 2016 die Überschreitung der eine Million-Grenze bei der Zahl der Lkw-Sendungen an – ein Wert, der nur zweimal, 2007 und 2008, erreicht wurde. Einen Schub für den KV könnten auch gesetzliche Maßnahmen bringen. Hier hegt man bei der UIRR in Brüssel große Erwartungen in einer neuen Direktive, die die alte aus dem Jahr 1992 ablösen soll. Der Verband der Kom-

bioperateure erhofft sich dadurch eine Vereinheitlichung von gesetzlichen und technischen Rahmenbedingungen im KV in den EU-Staaten. „Das ist von großer Bedeutung, weil mehr als 80 Prozent der Verkehre für unsere Mitglieder grenzüberschreitend sind und unterschiedliche rechtliche Regelungen zu einer enormen Kostenbelastung für den KV führen“, sagt Ersek.

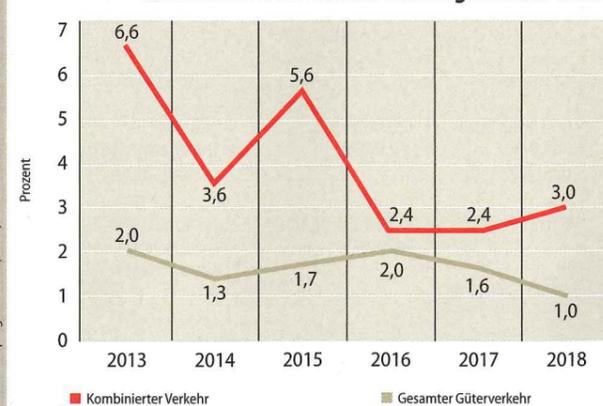
Michael Cordes

Auf den nächsten drei Seiten finden Sie die große Exklusivumfrage der VerkehrsRundschau unter den Kombioperatoren. →



## KV WÄCHST WEITERHIN ÜBERDURCHSCHNITTlich

Veränderung der Transportleistung in Deutschland im Kombinierten Verkehr und im gesamten Güterverkehr



Die Zeichen im Kombinierten Verkehr stehen auch für die kommenden drei Jahre auf Expansion. Dieses Segment wächst weiterhin stärker als der gesamte Güterverkehr in Deutschland. Aber: Von deutlich über fünf Prozent mehr, wie vor 2015 häufig erreicht, ist man aber entfernt. cd

Quelle: Kurzfristprognose 2014, 2015, 2016

Kombiverkehr