

# Wieder in der Erfolgsspur

**Der Kombinierte Verkehr (KV) hat die Krise überstanden. Auch wenn noch nicht ganz klar ist, wie sich das Jahr 2010 entwickeln wird: Der Aufschwung kommt. Nur wann er kommt, ist noch unsicher, wie unser Ausblick zeigt.**

Plus drei, plus neun, plus zwölf und sogar plus 15 Prozent: Das sind beispielhaft Angaben der Kombi-Operateure auf die Frage, mit welchem Aufkommen sie für 2010 rechnen (s. Seite 6/7).

## Trotz guter Zahlen keine Euphorie

In „normalen“ Zeiten wären solche Wachstumsraten ein Indiz dafür, dass im Kombinierten Verkehr (KV) der Konjunkturmotor so richtig brummt. Aber die jetzigen Zeiten sind nicht normal, weshalb von Euphorie nichts zu spüren ist.

Immerhin sagt Stefan Rommerskirchen, Geschäftsführer des Politikberatungsunternehmens Progtrans: „Der KV wird in besonderem Maß das Anziehen der Konjunktur zu spüren bekommen.“ Als Gründe nennt er die steigenden Mengen im Seecarrierverkehr, die anspringende Konjunktur sowie den auch dadurch verursachten Nachfrageschub nach grenzüberschreitenden Transporten. Ein weiterer Grund für die hohen Wachstumsraten sind die Einbußen, unter denen die Kombioperateure 2009 gelitten haben. Weil es für sie ein so schlechtes Jahr war, fällt es ihnen jetzt leichter, wieder Boden gutzumachen.

Wie schlecht 2009 wirklich war, kann man ebenfalls der Marktübersicht Seite 6/7 entnehmen. Zweistellige Rückgänge sind nahezu die Regel und Einbußen von mehr als 20 Prozent keine Ausnahme. Bestätigt werden diese Zahlen von der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr (UIRR). „Im

Spätestens 2011 soll der KV wieder mit jährlich sieben, acht Prozent zulegen



VR/Rainer Geue

Die KV-Terminals müssen sich in den kommenden Jahren auf Mehrarbeit einrichten

unbegleiteten KV gab es 2009 insgesamt einen Rückgang von 20 Prozent“, zitiert Rudy Colle, Generaldirektor der UIRR, die gerade veröffentlichten Zahlen seines Verbandes. International ging es dabei mit minus 15 Prozent nicht ganz so stark bergab wie national mit minus 25 Prozent. Der KV hat wie der gesamte Schienengüterverkehr stärker unter der Krise gelitten als der große Konkurrent LKW. Ein wichtiger Grund: Während auf der Straße die Preise in den Keller rutschten, haben 2009 die Eisenbahnen im KV laut dem Statistischen Bundesamt die Frachtraten sogar leicht um ein Prozent angehoben.

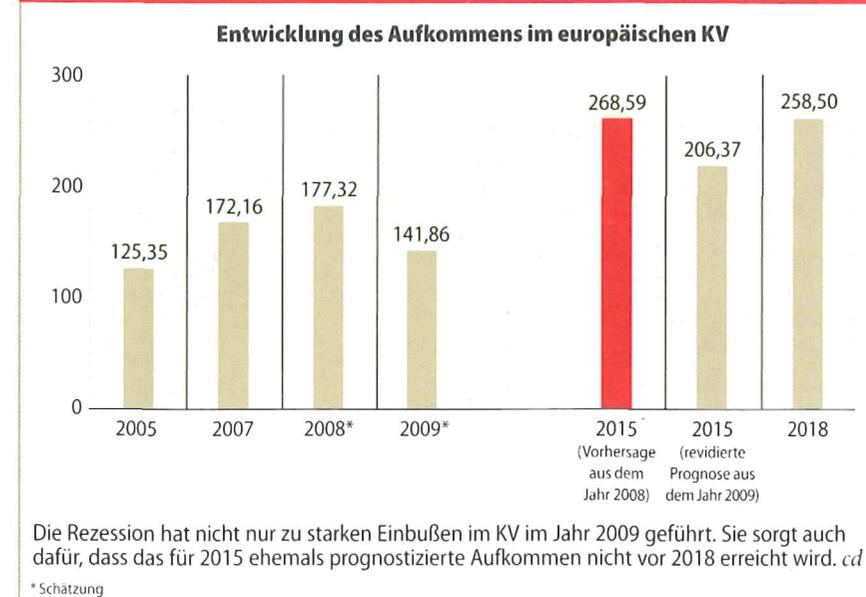
## Potenziale des KV noch nicht genutzt

Colle ist für 2010 nicht so optimistisch, wie die Erwartungen der Operateure es vermuten lassen. „Der unbegleitete KV sollte leicht steigen“, so seine Prognose. Die Zurückhaltung begründet er mit den nach wie vor niedrigen Frachtraten auf der Straße. Auch Eric Peetermans, Vorsitzender der KV-Gruppe beim europäischen Eisenbahnverband (UIC), traut den positiven Signalen aus der Wirtschaft noch nicht: „Wir erwarten in diesem Jahr eine Stabilisierung der Entwicklung auf dem Niveau von 2009.“ Der hier und da zu beobachtende Aufwärtstrend sei noch sehr fragil, wobei er zugibt, dass die UIC-Vorhersage eher konservativ geprägt ist.

Mittel- und langfristig stuft Rommerskirchen den KV als einen „Markt mit im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern hohem Wachstum“ ein. Der „Prognosepapst im Güterverkehr“ nennt als einen Grund dafür organisatorische Maßnahmen bei den Bahnen. Zahlreiche Möglichkeiten der Effizienzsteigerung seien noch nicht genutzt, beispielsweise im grenzüberschreitenden Verkehr.

Auch Colle und Peetermans glauben, dass der KV wieder zu den Wachstumsraten zurückkehrt, die vor der Krise erzielt wurden. Damals betrug das jährliche Plus sieben bis acht Prozent. Diese Zahlen nennen auch die am Forschungsprojekt Diomis

## DER KV KEHRT AUF DEN WACHTUMSPFAD ZURÜCK



beteiligten Experten. Demnach wird das ursprünglich für 2015 vorhergesagte Aufkommen erst 2018 erreicht. Durch die Krise hat der KV also einen Zuwachs von drei Jahren verloren (s. Grafik oben).

Neben den organisatorischen Verbesserungen gibt es noch weitere Faktoren, die dafür sprechen, dass der KV – insbesondere im Vergleich zum LKW – an Bedeutung gewinnt. „Zum einen werden die Rahmenbedingungen im Straßengüterverkehr zunehmend schwieriger“, prophezeit Peetermans. Verschiedene Faktoren würden den LKW-Transport erschweren und damit verteuern: Die Bestimmungen und Kontrollen bei den Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer zählt er ebenso dazu wie einen jetzt bereits wieder zu beobachtenden Anstieg der Ölpreise, der sich abzeichnende Fahrermangel sowie den Trend zu höheren Staatsabgaben. Zudem werde der KV von einem wieder anziehenden Welthandel überproportional profitieren, da diese Transporte eine Domäne des KV sei.

„Dieser Zuwachs kann aber nur dann realisiert werden, wenn die sich abzeichnenden Engpässe beseitigt werden“, warnt

Peetermans. Er sieht dringenden Handlungsbedarf nicht zuletzt deshalb, weil auch der Personenverkehr auf der Schiene zunehmen wird. Er hält es zwar nicht für durchsetzbar, dass der Vorrang des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr gekippt werde. „Aber zumindest sollte auf einigen ausgewählten Routen einigen Frachtzügen der Vorrang eingeräumt werden“, lautet seine Empfehlung. Zudem sieht er Investitionsbedarf bei den Terminals, aber auch bei den Waggons, auch wenn dies derzeit angesichts der Krise und ihrer Folgen nur schwer durchsetzbar sei.

## Mehr Kapazität mit längeren Zügen

Auch nach Ansicht von Colle führt an der Erweiterung der Kapazitäten kein Weg vorbei. „Das ließe sich relativ leicht umsetzen, wenn man zum Beispiel die Achslast der Waggons erhöht oder die Maximallänge der Züge von derzeit 700 Meter auf 1000 Meter erweitert.“ Diese Effizienzsteigerung hätte einen direkten Einfluss auf die Preise, hofft der KV-Lobbyist.

Michael Cordes

**Clever kombiniert ...**

... und CO<sub>2</sub> gespart

Container per Binnenschiff, Bahn und LKW transportieren. Just-in-time und umweltfreundlich.

www.contargo.net · Freecall 0800 CONTARGO

**CONTARGO®**  
trmodal network