



In dieser Ausgabe

Stückgut Die Erfolgsgeschichte des Kombinierten Verkehrs wäre eine noch strahlendere, würde es endlich gelingen, sich ein größeres Stück vom Millionen Tonnen schweren Stückgutkuchen abzuschneiden. Das aber ist nicht einfach. Hintergründe und Handlungsalternativen liefert der Beitrag auf Seite 4

Wichtige Operateure Sind klassische Operateure als Bindeglied zwischen Straße und Schiene eigentlich noch nötig? Oder hat sich der Kombi-Markt in Europa nicht längst so entwickelt, dass er auch ohne eigenständige Vermarkter funktionieren kann? Für die Operateure ist die Antwort klar: Der Markt braucht sie noch. Die Argumente: Seite 6-7

Diomis-Studie „Agenda 2015“: Der Titel verspricht viel. Im Unterschied zu manch anderen Studien aber hält die ausführliche Untersuchung des Kombi-Marktes in Europa ihre Versprechen auch. Klar und nachvollziehbar beleuchtet die Studie „Diomis“, wo der Schuh drückt und was geschehen müsste, damit die Kombination Schiene-Straße aufnahmefähig bleibt. Seite 12-13

Faire Partner sollt ihr sein

Obwohl nach 40 Jahren klar sein sollte, was den Kombinierten Verkehr voranbringt, gibt es noch viel zu viele Stolpersteine. Die Kombination Straße/Schiene könnte noch erheblich mehr leisten.

Von Rudy Colle

Seit fast 40 Jahren beschäftigt sich die UIRR ausschließlich mit der Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) in Europa. Die Gründung der UIRR im Jahre 1970 war gleichzeitig der Beginn einer strukturierten Entwicklung dieser Verkehrstechnik, die bis dahin nur unkoordiniert innerhalb einiger großer europäischer Länder praktiziert wurde.

Mühsamer Anfang. Die Anfänge waren zögerlich. Fünf Jahre lang blieb das Verkehrsvolumen unverändert. Wenn man jedoch den gesamten Zeitraum be-

trachtet, lässt sich ein mehr als beachtlicher Fortschritt bei der Anzahl der Sendungen feststellen, die von unseren Mitgliedern befördert werden: von weniger als 250 000 Sendungen im Jahr 1970 (davon gerade mal 7 Prozent international) auf fast 3 Mio. Sendungen im Jahre 2007, die jetzt zu mehr als 65 Prozent aus grenzüberschreitendem Verkehr bestehen. Das ist immerhin ein Anstieg von über 1100 Prozent.

Man kann die Hartnäckigkeit der Kombi-Operateure nur bewundern.

Man kann die Hartnäckigkeit der Kombi-Operateure in den ersten Jahren nur bewundern

Denn was stand ihnen in den Anfangszeiten gegenüber? Da war ein leistungsfähiger und gar schon vollkommen interoperabler Straßenverkehr,

der den Verkehrszuwachs noch selbst schultern wollte und konnte; auf der anderen Seite Eisenbahnen, die

eifersüchtig über die Vorrechte wachten, die ihnen ihre hermetisch abgeschlossenen nationalen Systeme bescherten, und jegliches Risiko grundsätzlich scheuten. In diesem Umfeld haben sich die Operateure einen fes-

ten Platz auf dem Verkehrsmarkt erkämpft – Kompliment.

Darüber hinaus gab die Eröffnung des UIRR-Verbindungsbüros in Brüssel vor genau 20 Jahren unserer Struktur, unseren Bedürfnissen und unseren Antworten schnell ein den politischen Entscheidungsträgern und dem Gewerbe bekanntes Gesicht.

Diese lange Wegstrecke ist von Erfolgen gesäumt:

■ Der Gesetzgeber erkannte die Vorteile des Kombinierten Verkehrs für eine nachhaltigere Mobilität an.

■ Fortsetzung von Seite 1

EDITORIAL



Stärken und Schwächen

Heinrich Klotz
Fachredakteur für Kombinierten Verkehr

Es dauert nicht mehr lange, dann feiert der Kombinierte Verkehr in Europa rundes Jubiläum: 40 Jahre wird die Kombination von Schiene und Straße alt. Grund zur Freude, auch zum Stolz – vor allem bei den wenigen Unternehmen, die schon ebenso lange mit dabei sind.

40 Jahre sind aber gleichzeitig ein Grund zum fassungslosen Staunen. Denn erfolgreiches Jubiläum feiern auch einige Kritikpunkte, mit denen Skeptiker von Beginn an die Verkehrspioniere begleiteten: Die Bahn sei nicht leistungsfähig genug, es gebe zu wenige Umsteigepunkte, die Transporte dauerten zu lange und seien zu unzuverlässig. Einige dieser Vorwürfe finden sich in alter Frische auch in dieser Sonderbeilage wieder.

Um so erfreulicher, dass die Kombination von Straße und Schiene eigene Stärken entwickelt hat und sich deshalb allen Schwächen zum Trotz prächtig mausert. Kombi ist aus dem Verkehrsgefüge nicht mehr wegzudenken.

DVZ 31.5.2008
klotz@dvz.de

Inhalt

- Marktanalyse Langsame Fortschritte. Seite 1-2
- Brennpunkt Seehafen Hamburg kriegt die Kurve. Seite 3
- Stückgut Markt sucht Schiene. Seite 4
- Dienstleistung Lastdepots entlasten Seehäfen. Seite 5
- Umfrage Operateure sitzen fest im Sattel. Seite 6-7
- Alpenquerender Verkehr Die planbare Alternative. Seite 8
- Schnittstelle Binnenhäfen Die Schiene punktet. Seite 9
- Ost-West-Verkehr Hemmschuh Qualität. Seite 10
- Türkei Herausforderung im Osten. Seite 11
- Diomis – Agenda 2015 Kombi-Perspektiven. Seite 12-13
- Reportage „KCC“ bei Pan-europa. Seite 14-15
- Marktübersicht der Kombi-Operateure. Seite 16-19
- Duisburg Der Kombi-Hafen wartet. Seite 20

Autoren dieser Ausgabe Eckhard-Herbert Arndt, Robert Brehahn, Gerhard Bukowski, Rudy Colle, Dr. Knut Heymann, Rainer Mertel, Josef Müller, Oliver Sellnick, Erich Staake

Verantwortlicher Redakteur Heinrich Klotz (kl)
Kontakt zu den Autoren klotz@dvz.de

Langsame Fortschritte

Das Verständnis der Partner füreinander wächst.

- Technische Ausrüstung und Systeme wurden schrittweise harmonisiert.
- Die Vertriebskonzepte wurden immer leistungsfähiger.

Das Verkehrsaufkommen der UIRR-Gesellschaften hat sich in den vergangenen zehn Jahren außergewöhnlich gut entwickelt: Es ist um 25 Prozent stärker gestiegen als das der Straße und acht mal stärker als der Gesamtgüterverkehr auf der Schiene. Das zeigt: Nur durch eine intelligente Verbindung der Verkehrsträger Straße und Schiene können die Eisenbahnunternehmen Marktanteile zurückgewinnen.

Erfolg hält an. Auch 2007 haben die 20 UIRR-Mitglieder ihr Volumen erheblich gesteigert: um mehr als 8 Prozent. Detaillierte Zahlen gibt es auf unserer Generalversammlung, die am 5. und 6. Juni in Portorož (Slowenien) stattfindet. Das ist ein gutes Ergebnis, auch wenn es den exzellenten Zahlen des Jahres 2006 (plus 15 Prozent) ein wenig nachsteht. Privatwirtschaftliche Unternehmen sind eben nie völlig zufrieden – vor allem dann nicht, wenn sie wissen, dass ihr Ergebnis unter den richtigen Voraussetzungen noch besser hätte ausfallen können.

Ein Gutteil der Expansion hat in Osteuropa stattgefunden. Die sehr aktiven dortigen UIRR-Gesellschaften haben damit dazu beigetragen, dass die neuen EU-Mitgliedstaaten auf eine sauberere Verkehrsart zurückgreifen konnten.

Der Schwerpunkt des Wachstums lag beim interkontinentalen Seecontainerverkehr mit sehr weit entfernten Herkunfts- und Zielorten. Die Globalisierung des Handels verstärkt den Druck auf die Kapazitäten, die auf einigen Achsen schon den europäischen Regionalverkehr kaum noch schultern können.

Marktgerechte Angebote auf dem österreichischen Markt und in den Nachbarländern haben für eine regelrechte Renaissance der Rollenden Landstraße gesorgt. Und schließlich konnte 2007 eine leichte Verbesserung der Pünktlichkeit festgestellt werden.

Allerdings ist diese mit unter 60 Prozent noch immer absolut unzureichend.

Mehr Effizienz nötig. Alle Prognosen gehen davon aus, dass der Güterverkehr in der EU in den kommenden acht bis zehn Jahren um rund 50 Prozent wachsen wird. Um diese enormen zusätzlichen Mengen bewältigen zu können, werden alle verfügbaren Kapazitäten benötigt.

Die Straße stößt dabei in verschiedenen Gegenden Europas an ihre Grenzen – und wird grundsätzlich mehr und mehr in Frage gestellt. Darin liegt eine Chance für alternative Verkehrsarten

(warum nennt man die eigentlich so?). Das gilt insbesondere für die Kombination Schiene-Straße, da für einen sehr großen Teil des innersuropäischen Verkehrs nur diese zwei Verkehrsarten für wirtschaftliche Beförderungen ohne große Umwege oder saisonbedingte Hindernisse – wie beim Ost-West-Verkehr und vor allem im Alpen transit – in Frage kommen.

Die erforderlichen Zutaten für einen leistungsstarken KV sind bekannt:

- Behörden: Bereitstellung der nötigen Schienen- und Terminalinfrastruktur, gesicherte Zugangsrechte für den Güterverkehr, Sicherung von Trassen für die Unternehmen, die das kommerzielle Risiko tragen (auch wenn sie diese aus Effizienzgründen über ein Eisenbahnunternehmen reservieren), die freie Wahl des Traktionsunternehmens, adäquate Internalisierung der externen Kosten und stabile Rahmenbedingungen
- Bahnen: Einhaltung der vertraglich vereinbarten Leistung, um mit der Straße konkurrieren zu können; Vorkhaltung einer ausreichenden Zahl an Waggons.

In allen diesen Bereichen wurden Fortschritte erzielt, allerdings langsam. Was die Projekte für neue oder verbesserte Infrastruktur angeht (Ten-T, Vorrangige Vorhaben, ERTMS Achsen), muss erneut festgestellt werden – und muss das wirklich sein? –

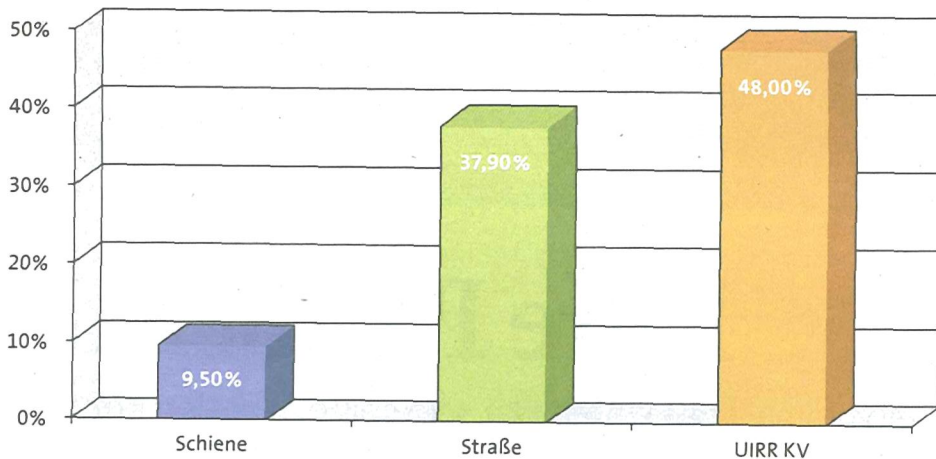
wirklich sein? – In allen diesen Bereichen wurden Fortschritte erzielt, allerdings langsam. Was die Projekte für neue oder verbesserte Infrastruktur angeht (Ten-T, Vorrangige Vorhaben, ERTMS Achsen), muss erneut festgestellt werden – und muss das wirklich sein? – In allen diesen Bereichen wurden Fortschritte erzielt, allerdings langsam. Was die Projekte für neue oder verbesserte Infrastruktur angeht (Ten-T, Vorrangige Vorhaben, ERTMS Achsen), muss erneut festgestellt werden – und muss das wirklich sein? –

Immer noch gibt es große Irritationen, wenn ein Operateur wirklich mal den Traktionär wechseln will

, dass Verzug eher die Regel als die Ausnahme ist. Das Budget ist massiv überschritten – bei den vorrangigen Projekten der Ten-T summiert sich das inzwischen auf 40 Mrd. EUR. Der Aspekt „Kapazitäten“ wird also

Sendungsentwicklung Straße/Schiene/UIRR-KV (1995-2005)

Angaben in Prozent



Quelle: Railport 2008

zunehmend über Erfolg oder Misserfolg des Kombinierten Verkehrs entscheiden.

Die UIRR hat gemeinsam mit dem internationalen Eisenbahnverbandes UIC einen Maßnahmenkatalog ausgearbeitet, wie die Nutzung der Bahnkapazitäten optimiert werden könnte. Dieser Katalog mit dem Kürzel „Diomis“ ist eher ein Aufruf und teilweise eine Erinnerung an alle Teilnehmer im Kombi-Markt, alles ihnen Mögliche zu tun, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und die Qualität der Beförderung zu verbessern (siehe auch Beitrag über Diomis auf den Seiten 12,13; d.Red.).



Volle Kraft voraus: 2007 legten die UIRR-Gesellschaften um über 8 Prozent zu.

Mentalität muss sich ändern. Jahrelang haben die Bahnen heftigen Widerstand gegen die Liberalisierung geleistet: „Die Trennung von Infrastruktur und operativem Geschäft wird nie im Leben funktionieren, und die gemeinsame Nutzung derselben Infrastruktur durch mehrere Eisenbahnunternehmen ist eine gewagte Sache.“ Inzwischen findet sich das von uns seit 20 Jahren vertretene Konzept in offiziellen Erklärungen der Eisenbahner wieder. Aber ist es auch wirklich in allen Köpfen angekommen? Zweifel sind angebracht. Denn nach wie vor dauern Zulassungsverfahren viel zu lange. Und immer noch gibt es Irritationen bei Ei-

Sicher sein, wo die Ware ist.

Alles im Blick mit unserer Trailer Telematik.

CARGOBULL
TELEMATICS

Tel: +49(0) 2558 81-5810
www.cargobull.com

würden eine massive Rückkehr zur Straße auslösen – mit der Folge von wachsenden Staus, stärkerer Umweltverschmutzung und höherem Unfallrisiko.

Moratorium für 96/53. Statt über veränderte Maße und Gewichte die Produktivität des Lkw zu erhöhen, sollten nationale und EU-Behörden eher versuchen, zu einem effizienteren Schienenverkehr beizutragen. Wie wäre es mit längeren Zügen, einer größeren Achslast, schnelleren Fortschritten bei der Interoperabilität und damit einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit? Ein Moratorium von fünf bis zehn Jahren wäre sinnvoll, bevor der Inhalt der Richtlinie 96/53 geändert wird.

Und um noch einmal auf die Qualität zurückzukommen: Bei einer akzeptablen Pünktlichkeit könnte der Kombinierte Verkehr viel stärker am anspruchsvollen, aber wertschöpfungsintensiven Sammelgutverkehr partizipieren.

Der Kombinierte Verkehr könnte über die schon vielversprechenden Ansätze hinaus erheblich expandieren – wenn alle sich dafür im Rahmen einer fairen Partnerschaft einsetzen. DVZ 31.5.2008



Rudy Colle, Generaldirektor der internationalen Kombi-Vereinigung UIRR, Brüssel