Hoffen auf den Herbst

Kombinierter Verkehr kämpft um die Netze / Gesellschafterversammlung bei Kombiverkehr

Foto: Tuba

Noch bleiben zu viele Plätze auf den Zügen leer. Entsprechend sorgenvoll waren die Gesichter auf dem Kombiverkehr-Podium (von links): Hans-Georg Werner (DB Intermodal), Geschäftsführer Robert Breuhahn, die Verwaltungsratsvorsitzende Gudrun Winner-Athens und Geschäftsführer Armin Riedl.

Von Heinrich Klotz

Noch nie hat der Kombinierte Verkehr in Europa so schnell so viel Volumen eingebüßt wie seit Herbst 2008. Hilfen sind nötig – vor allem von den Bahnen, aber auch vom Staat. Dennoch hat Kombi unverändert gute Perspektiven – und neue Märkte im Blick. Das waren die zentralen Botschaften der Kombiverkehr-Gesellschafterversammlung in der vergangenen Woche in Frankfurt/Main.

„Bei normalem Geschäftsverlauf hätten wir auf Basis der Zahlen aus den ersten neun Monaten im vergangenen Jahr 8 Prozent mehr Sendungen gefahren", sagt Geschäftsführer Robert Breuhahn. Leider aber hat auch für Kombiverkehr das Jahr vier Quartale – und das letzte brachte ein Minus von 5,7 Prozent. Diese Zahlen belegen, wie heftig die Krise Kombiverkehr – wie alle anderen Kombi-Operateure in Europa auch – getroffen hat. Binnen eines halben Jahres ist das Volumen bis Mai 2009 um fast 20 Prozent eingebrochen. Da bleibt eigentlich keine Zeit für kontrollierten, markt- und kostengerechten Netzrückbau.

Kombiverkehr selbst hat frühzeitig reagiert. „Wir haben noch im Spätherbst Preisgespräche mit den Bahnen geführt", sagt Breuhahn. Ergebnis: Hauptlieferant DB Intermodal setzte die Preiserhöhung, die eigentlich zum 1. Januar 2009 geplant war, vorerst aus und hat dies laut Breuhahn auch bis Jahresende „weitgehend bestätigt". Der Operateur muss nicht mehr so viele Züge garantiert abnehmen wie früher, weil DB Intermodal eine geringere Mindestmengenverpflichtung akzeptiert. Und die Zugfrequenzen wurden reduziert: Kombiverkehr kauft nur noch 135 statt 170 Züge pro Nacht ein.

Das neue „Capacity and Trainmanagement" (CAT) hat sich zwar verspätet. Es werde aber in der zweiten Jahreshälfte endgültig ausgerollt, verspricht Geschäftsführer Armin Riedl. Effizientere Netz- und Wagensteuerung soll dann die Produktionskosten Kombiverkehrs weiter senken.

Bahnen müssen mitziehen. Ohne weitere Unterstützung durch die Bahnen aber geht es dennoch nicht. „Höchste Preissensibilität" mahnt Breuhahn an: „Die Preispolitik aller Bahnen in Europa im Jahr 2010 wird darüber entscheiden, ob eine Rückverlagerung zur Straße vermieden werden kann." Wie sich das in der Unternehmerpraxis auswirkt, verdeutlicht die Vorsitzende des Verwaltungsrates, Gudrun Winner-Athens: „Wir Kombi-Kunden gehen jetzt in die Ausschreibungen für 2010 – da brauchen wir eigentlich für zwei bis drei Jahre Preisstabilität!"

Nicht nur auf der Preisseite aber fordert Kombiverkehr die Bahnen heraus. Sie sollten auch aufhören, sich immer größere Stücke aus dem Operateurskuchen herauszuschneiden, warnt Breuhahn. Und Winner-Athens legt mit Blick auf DB Intermodal nach: Sie sei die ständigen Diskussionen „Operateur ja oder nein" leid, und das „permanente Bäumchen-wechsel-dich-Spiel" ebenfalls, weil immer wieder die gleiche Überzeugungsarbeit zu leisten sei.

Gut, dass Intermodal-Chef Hans-Georg Werner mit auf dem Podium sitzt. „Wir stellen Operateure nicht von vornherein infrage, und das Geschäftsmodell auch nicht", versichert er – eine Aussage mit Hintertürchen.

Klar auf Kombiverkehr-Linie ist Werner hingegen in Sachen Kostenrechnung: „Wir brauchen eine Autarkie für den Kombinierten Verkehr, damit wir klare Preise liefern können – das Projekt KV Bahn wird sie bringen." Winner-Athens fordert das Gleiche. Denn dann werde klar, ob die Bahn mit dem Kombinierten Verkehr wirklich Geld verliere – das Standardargument für Preiserhöhungen. Anfang 2010 soll KV Bahn stehen, hofft Werner.

Neben den Bahnen setzt Kombiverkehr aber auch auf Unterstützung durch die Politik. Nur mit besserer Infrastruktur sei es nicht getan, warnt Riedl: „Was nützen uns Investitionen, wenn wir die Züge nachher nicht füllen können?" Für einen befristeten Zeitraum soll deshalb Berlin finanzielle Unterstützung leisten (DVZ 26.6.2009, Seite 1) – nicht um die Preise zu subventionieren, sondern um zu helfen, dass schlecht ausgelastete Züge weiterfahren können. Das Netz dürfe nicht kollabieren, sagt Riedl.

In anderen Staaten – beispielsweise Belgien oder Schweiz – sind entsprechende Hilfen bereits bewilligt. Allerdings befürchtet Kombiverkehr eine Flickenteppich an nationalen Stü zungsmaßnahmen mit erhebliche Auswirkungen auf den Wettbewer Riedl, der auch die Geschäfte bei Privattraktionär Lokomotion leitet, be richtet schon von Verkehren, die we gen der Schweizer Subventionen vor Brenner abgezogen worden seien „Die Hilfen für den Kombinierten Ve kehr in Europa müssen koordinie werden", fordert er deshalb.

Außer den Hilfen mahnt Kombive kehr auch konkrete politische Unte stützung bei den Rahmenbedingunge an. Immer noch ärgert die „Gigaliner" Diskussion den Operateur. Es gebe be reits Vorschläge aus Finnland, Lkw m bis zu 90 t und 35 m Gesamtlänge z zulassen, schimpft Riedl: „Es wäre fi den Kombinierten Verkehr ein ökon mischer Super-Gau, wenn für jede Transportbedarf individuelle Lkw-L sungen zugelassen würden."

Damit genug von Kritik und Ki se – es gibt auch positive Meldunge aus dem Kombi-Markt. „Wir produzi ren derzeit auf einem seit Jahren nic mehr erreichten Qualitätsniveau", fre sich Breuhahn. Dafür sei nicht nur d nachlassende Volumen auf der Schie verantwortlich, sondern es gebe nen „generellen Aufwärtstrend" dank Ausbauprogrammen für Tern nals und Trassen und Produktionsä derungen wie das bereits angespr chene Projekt „KV Bahn". Europaw stellt Kombiverkehr eine stabile Qu lität von rund 80 Prozent fest, natior sind es sogar 90 Prozent.

Qualität schafft Märkte. Damit scha der Kombinierte Verkehr selbst die I sis für neue Märkte. Seit geraumer Z laufen die Vorbereitungen für „XPre Net" – ein leistungsfähiges Netz Stückgut- und Kep-Systemverkel auf der Schiene, für das ein stabi Qualitätswert von über 90 Prozent gepeilt wird. Zusammen mit den Pa nern Hellmann und DHL arbeite Ko biverkehr an den letzten noch fehl den Relationen – „2010 wollen starten", kündigt Riedl an.

XPressNet soll als drittes natio les Produktionsnetz positioniert w den – neben dem etablierten Kom Netz 2000+ und einem weiteren, rund um das Megahub in Lehrte strickt werden soll und auch klein Terminals in das Gateway-Syst Kombiverkehrs einbinden wird. „2 werden wir dem Bau in Lehrte beg nen", verspricht Hans Pieper vom minalbetreiber Duss unter dem Bei der Kombiverkehr-Gesellschafter.

Wenn jetzt noch Breuhahns sichtige Vorhersage für die komm den Monate zutrifft, hellt sich Kombi-Himmel wieder etwas „Es verfestigt sich der Eindruck, wir die Talsohle erreicht haben kö ten." Im Herbst wird sich zeigen, o Recht behält. DVZ 30.6.

■ Kommentar Seite 2

Kombiverkehr in Zahlen	2005	2006	2007	2008	2008 zu 2007 (Prozent)	1-5/2009	1-5/09 zu 1-5/08 (Prozent)
Volumen national (Sendungen*)	202 950	234 155	259 240	251 467	- 3,0	83 727	- 20,4
Volumen internat. (Sendungen*)	609 570	696 829	742 176	770 236	+ 3,8	262 323	- 19
Volumen gesamt (Sendungen*)	812 520	930 984	1 001 416	1 021 703	+ 2,0	346 050	- 19,4
Mitarbeiter	161	166	169	167	- 1,2	k.A.	k.A.
Umsatz (Mio. EUR)	325,7	372,2	408	431,6	+ 5,8	k.A.	k.A.
Betriebsergebnis (Mio. EUR)	1,22	1,59	0,76	0,26	- 65,8	k.A.	k.A.
Jahresergebnis (Mio. EUR)	1,76	1,96	0,80	0,21	- 73,7	k.A.	k.A.

*) Eine Sendung entspricht zwei Wechselbehältern, einem Sattelanhänger oder einem 40-Fuß-Container.

Quelle: Kombiverkehr

NACHGEFRAGT

Foto: Kombiverkehr

Robert Breuhahn

Kombiverkehr-Geschäftsführer

Rund 170 Züge pro Tag: Wird dem Marktführer Kombiverkehr bei diesem Kostenblock nicht Angst und Bange, wenn das Volumen so massiv einbricht wie aktuell?

Natürlich trifft uns ein Sendungsrückgang von 20 Prozent hart – besonders wenn er binnen weniger Monate passiert wie in der aktuellen Krise. Unser Controlling hat uns aber schon sehr frühzeitig erkennen lassen, was sich da anbahnt. Deshalb haben wir bereits Ende vergangenen Jahres die ersten Züge aussetzen können und vor allem mit unserem Hauptlieferanten DB Intermodal deutlich flexiblere Einkaufsbedingungen für die Kombi-Züge vereinbart. Also sitzen wir jetzt nicht auf einem Berg von Zügen, die wir nicht auslasten können.

Auch mit eigenen Waggons und Beteiligungen an einer Reihe von Terminals haben Sie Ihre Kostensituation schwieriger gemacht.

Unsere 250 Waggons können wir in unserem Netz ohne Probleme am Laufen halten. Und bei den Terminals sind wir in der Regel als Betreiber beteiligt. Diese Terminalgesellschaften sind wirtschaftlich gut aufgestellt. Natürlich werden aber auch hier alle Möglichkeiten zur Kostensenkung geprüft.

Gibt es schon Anzeichen für den gefürchteten Dominoeffekt?

Wir haben darauf hingewiesen, dass diese Gefahr droht, wenn das Netz zu sehr ausgedünnt wird. Dann könnten Kunden wegen des schlechteren Angebots vielleicht zur Straße wechseln. In der Tat haben wir bei Verbindungen, die von fünf auf vier Abfahrten pro Woche reduziert wurden, schon mal Engpässe erlebt. Zur Rückverlagerung hat das aber noch nicht geführt. Würde das Problem massiver, haben wir immer noch die Möglichkeit, kurzfristig mit Sonderzügen gegenzusteuern.

Im vergangenen Jahr hat Kombiverkehr mit gut 200 000 EUR noch knapp schwarze Zahlen geschrieben – bei einem Umsatz von 430 Mio. EUR. Haben Sie Ihre Gesellschafter und Kommanditisten darauf vorbereitet, dass es in diesem Jahr „rot" geben wird?

Die finanziellen Auswirkungen des Umsatzrückganges sind schwer zu beurteilen – zu viele Parameter kennen wir einfach noch nicht. Im Übrigen ist das Verhältnis zwischen Umsatz und Ergebnis bei Kombiverkehr nicht nach normalen Maßstäben zu messen: Wir sind nicht primär auf Gewinn ausgerichtet, sondern auf ein leistungsfähiges Angebot für unsere Kunden. Die wissen das – und sie halten uns die Treue.

Welchen Stellenwert haben für Sie derzeit Kooperationen und Allianzen?

In Krisenzeiten wird dieses Thema immer ein größeres sein als in „Boomzeiten", versprechen doch beide Modelle Synergien und damit sinkende Kosten. Ja: Wir sprechen stärker als bisher mit anderen Operateuren über eine engere Zusammenarbeit. Nein: Es gibt noch keine konkreten Ergebnisse. Wir prüfen aber auch noch intensiver als sonst die Möglichkeit, maritimes und kontinentales Aufkommen in der Produktion zu verbinden – das ist immer ein Thema, allerdings produktionstechnisch ein sehr anspruchsvolles. Auch eine Produktionskooperation zwischen Kombiniertem und Wagenladungsverkehr ist durchaus denkbar – wenn sie unsere Abläufe nicht beeinträchtigt.