

„Endlich raus aus der bahnzentrischen Sicht“

Kombinierter Verkehr Thesen von Christof Klar: Neue Marktanteile für KV

Von Heinrich Klotz

Viele halten Forderungen, Verkehre auf die Schiene zu verlagern, nur für Lippenbekenntnisse. Wie mehr daraus werden könnte, das hat der Berater Christof Klar in einem Thesenpapier zum Kombinierten Verkehr formuliert.

„Infrastruktur effektiv fördern, Wirtschaftlichkeit für die Beteiligten herstellen, Schere im Kopf beseitigen“: Das ist der Königsweg, damit der Kombinierte Verkehr für das Verkehrswachstum der kommenden Jahre gerüstet ist. Davon ist Christof Klar überzeugt. Der Senior Executive Advisor des Frankfurter Beratungshauses syndecon hält also die aktuelle Förderung für ineffektiv, Kombinierten Verkehr für unwirtschaftlich, und eine Schere im Kopf gebe es auch.

Auch direkt fördern. Klar wäre nicht Berater, hätte er nicht auch eine Begründung für seine drei Thesen. Da ist zum ersten die Frage, ob der Staat seine Kombi-Fördermittel richtig einsetzt. Tut er nicht, sagt Klar: Weil er sie undifferenziert auf das gesamte System verteilt und vor allem auf dem Prinzip der indirekten Förderung beharre – also darauf verzichtet, Kostennachteile direkt beim Nutzer auszugleichen.

Sinnvoller ist es nach Überzeugung des syndecon-Beraters, wenn der Staat gezielt die

Kapazität auf den besonders stark nachgefragten Linien erweitert. In Deutschland seien

dies vor allem die Nord-Süd-Achsen, die kaum noch zusätzliche Verkehre aufnehmen könnten. Klar hält das jedenfalls für viel sinnvoller, als öffentliches Geld für den Bau peripherer Terminals bereitzustellen – „ein Großteil davon hat sich als unwirtschaftlich und damit als Fehlinvestition erwiesen“.

Gleichzeitig macht sich Klar dafür stark, den Kombinierten Verkehr auch direkt zu fördern. Wer also seine Verkehre auf die Schiene umstellt, soll zumindest eventuelle Mehrkosten erstattet bekommen. Die Schweiz und Österreich praktizierten diese Form der direkten Förderung, die EU mit ihrem Förderprogramm Marco Polo ebenfalls. Nur Deutschland bleibe da hart, bedauert der Berater – „damit



Die Kunden stehen im Mittelpunkt – auch und gerade im Kombinierten Verkehr.

sind positive wirtschaftliche Effekte für die eigentlichen Nachfrager, die Speditionen und Verlager, nicht realisierbar, als gute Kaufleute werden sie eine Verlagerung unterlassen“.

Barrieren abbauen. Um Geld geht es auch beim nächsten Ansatz Klars: Er will endlich das Problem nicht kranbarer Sattelaufleger lösen. Ob nun tatsächlich 80 Prozent der in Europa eingesetzten Trailer nicht kranbar und damit grundsätzlich nicht kombifähig sind, sei dahingestellt. Sicher aber ist:

Hier liegt in der Tat ein Problem. Angegangen wird es auch, weiß Klar – beispielsweise

durch neue Umschlagtechniken wie den CargoBeamer“, der sich auch öffentlicher Förderung erfreut. Damit allerdings marschiert der Staat erneut in die falsche Richtung, warnt der Berater: Statt eine Technik zu unterstützen, die riesige Investitionen in Verladeinfrastruktur und Wagentechnik nach sich ziehe, solle er lieber sein Geld den Kunden selbst geben, um die Mehrkosten für kranbares Equipment auszugleichen. Das wären dann gut 50 Mio. EUR pro Jahr, würden alle Neuzulassungen entsprechend gefördert – gut angelegtes Geld, findet Klar.

Schere im Kopf. Bleibt die dritte Forderung Klars: den Kombinierten Verkehr bekannter zu machen. Denn wer

eine Alternative nicht oder nur unzureichend kennt, der nutzt sie auch nicht. Auch hier sollen öffentliche Mittel helfen – bei einer „gezielten Förderung von Beratungsleistungen für den Kombinierten Verkehr“. Und auch eine altbekannte Forderung greift Klar hier auf: In der Ausbildung von Logistikern müsse „Kombi“ stärker verankert werden.

Diese Thesen sind nicht neu und auch nicht unumstritten. Christof Klar mit seiner langjährigen Management-erfahrung im Vertrieb von Logistik-unternehmen und der Bahn verleiht ihnen dennoch neues Gewicht. Insbesondere eine seiner zentralen Forderungen verdient es, dabei noch einmal zitiert zu werden: „Das Augenmerk aus der bisher bahnzentrischen Sicht auf die Bedürfnisse und Anforderungen der Kunden des Kombinierten Verkehrs, also die Spediteure und Verlager, lenken.“ Das kann wohl jeder unterschreiben.

DVZ 28.5.2011

ZUR PERSON

Christof Klar

Christof Klar, Diplom-Betriebswirt und Speditionskaufmann, hat unter anderem in leitender Stellung für die BLG Logistics Group, Kühne + Nagel, Kraftverkehr Nagel und DB Schenker Rail gearbeitet. Der 51-Jährige ist Senior Executive Advisor bei der syndecon GmbH, Frankfurt am Main. christof.klar@syndecon.com