

In Spanien geht noch einiges

Kombinierter Verkehr Warum Kombiverkehr trotz schwierigen Umfeldes an den Markt im Süden glaubt

Von Heinrich Klotz

Kombinierte Verkehre mit Spanien könnten so schön sein – wenn sie nicht durch Frankreich führten. Denn die streikfreudigen französischen Eisenbahner machen allen Akteuren das Leben schwer. Dennoch ist Spanien ein Markt mit Potenzial für den europäischen Marktführer Kombiverkehr. Der muss sich allerdings noch ein bisschen mehr sputen als sonst.

Spanien ist eigentlich ein Glücksfall für Kombiverkehr. Weit entfernt von Deutschland, dem wichtigsten Import- und zweitwichtigsten Exportpartner, zudem kombi-affine Güterströme von Automobil- und Chemielogistikern: Die Voraussetzungen stimmen.

Kein Wunder also, dass sich die Iberische Halbinsel inzwischen zum viertgrößten Markt für Kombiverkehr gemauert hat. Bis zu 36 Direktzüge je Woche und Richtung fährt der Operateur hier aktuell. Dazu werden zwei Leitungswege genutzt:

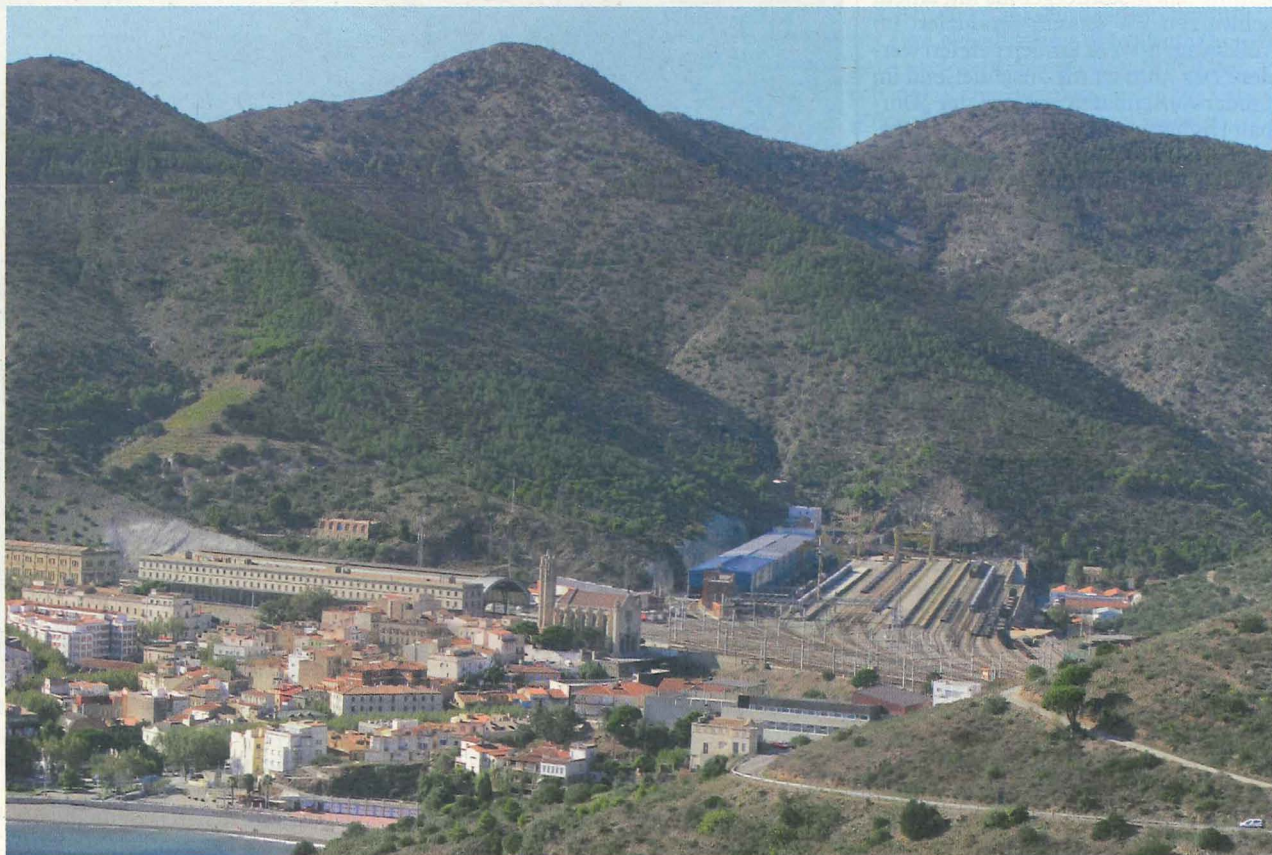
■ Die Atlantikroute. Hier wird das nordspanische Grenzterminal Irún viermal pro Woche und Richtung mit den deutschen Umschlaganlagen Köln-Eifel und Ludwigshafen verbunden. Ebenfalls vier wöchentliche Züge pendeln zwischen Irún und der spanischen Hauptstadt Madrid. Die Spanische Eisenbahn Renfe bietet ergänzend eine Reihe von Antennenverkehren zu weiteren Zielorten auch in Portugal an – darunter Vitoria, Vigo, Sevilla, San Roque, Córdoba, Murcia, Valencia, Zaragoza, Porto und Lissabon.

Weil in Irún kaum Kapazität für den Umschlag Schiene/Straße besteht, fährt Kombiverkehr über die Atlantikroute zusätzlich vier Züge pro Woche und Richtung zwischen Köln/Ludwigshafen und dem nordfranzösischen Terminal Bayonne vice versa, auf denen Aufkommen für Südwestfrankreich, das Baskenland und Nordspanien mitreisen kann.

■ Die Mittelmeerroute. Ebenfalls Köln und Ludwigshafen sind über diesen Weg mit den Terminals Granollers (nördlich Barcelona) und Constantí bei Tarragona verbunden. Hier bietet Kombiverkehr fünf Abfahrten je Woche und Richtung.

Schwieriger Markt. Trotz der guten Rahmenbedingungen allerdings ist Spanien/Portugal kein leichter Markt für Kombiverkehr. Bis 2007 ging es stetig bergauf – bis zum Rekordjahresvolumen von gut 50 000 Sendungen. Dann kam die Krise. 2010 fuhr Kombiverkehr nur noch rund 38 000 Sendungen. Ingolf Kästner, der die internationalen Verkehre verantwortet, rechnet in diesem Jahr mit einer leichten Steigerung auf etwa 40 000 Einheiten: „Aber das Volumen von 2008 werden wir nicht erreichen.“

Streikfreudige Franzosen. Was aber macht den Markt so anspruchsvoll? Da sind zum einen die arbeitskampferprobten Eisenbahner in Frankreich. „Dadurch wird die Produktion in diesem wichtigen Transitland immer wieder gestört“, ärgert sich Kombi-



Malerisch, aber logistisch ein Alptraum: In Port Bou werden Kombisendungen auf Waggonen passender Spurbreite umgehoben.

verkehr-Geschäftsführer Robert Breuhahn. Züge, die bei Streikbeginn auf dem französischen Netz unterwegs sind, bleiben stehen, bis die Bediensteten ihren Ausstand beendet haben – und



»Bis zu 45 Prozent unserer Anteile könnten an Dritte gehen«

Julián Mata, Geschäftsführer Contren Renfe Mercancias

zwar irgendwo, nicht etwa in einem Terminal.

Breitspur versus Normalspur. Doch das ist es natürlich nicht allein, was die Verkehre mit der Iberischen Halbinsel so erschwert. So beginnt beispielsweise an der französisch/spanischen Landesgrenze eine andere Bahnwelt,

werden. Kombiverkehr bevorzugt die zweite Variante. In den Terminals Irún (Atlantikroute) und Port Bou (Mittelmeerroute) steigen die Sendungen um.

Einem leistungsfähigen Kombinierten Verkehr stehen zumindest in Spanien auch noch Schwächen in der Infrastruktur im Wege. So ist dort das Streckenprofil auf P359 beschränkt – ausgerechnet hier, am Standort der Automobilindustrie, deren Logistiker immer lauter P400 für ihre Megatrailer fordern. Und die Strecken selbst sind – wie die zwischen Port Bou und Barcelona mit Überholgleisen von nur 450 m Länge – nur begrenzt nutzbar.

Auch an Spezialwaggonen insbesondere für den Trailertransport mangelt es in Spanien massiv – die Wagen kön-

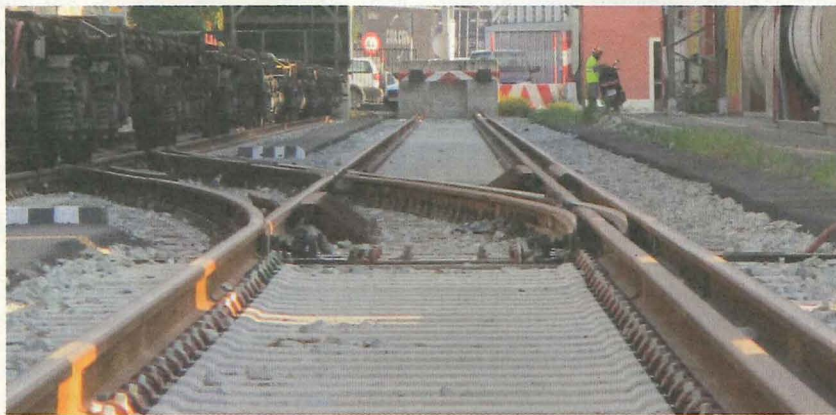
nen fließen 70 Prozent in die Schiene. Sogar 50 Mrd. EUR stehen bis 2020 für den Ausbau der Bahninfrastruktur zwischen der französischen Grenze und Algeciras bereit. Und ebenfalls bis 2020 stellt die Regierung 7,5 Mrd. EUR explizit für die Förderung und den Ausbau des Eisenbahngüterverkehrs und von Logistikzentren zur Verfügung. Das ehrgeizige Ziel Madrids: Die Milliarden sollen den Anteil der Güterbahn am Modal Split bis 2020 auf 8 bis 10 Prozent erhöhen.

Vor Ort lässt sich schon einiges an „Bahn der Zukunft“ besichtigen. So stellte der Privatinvestor TP Ferro eine 44,4 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen dem südfranzösischen Le Soler (bei Perpignan) und dem nordspanischen Figueras auf die Beine, und der spanische Netzbetreiber Adif hat die Strecke in europäischer Standardbreite bereits bis Barcelona verlängert. Grund genug für Kombiverkehr, über eine neue Streckenführung der Mittelmeerroute bis Barcelona nachzudenken – das Umkranken in Port Bou würde dann entfallen.

Renfe sucht private Partner. Viel Bewegung registriert der Operateur auch beim spanischen Traktionspartner Renfe. Das Netz mit dem Betreiber Adif wurde bereits 2005 abgespalten und dem Verkehrsministerium in Madrid unterstellt. Der Güterverkehr firmiert nun unter Renfe Mercancias (siehe „Hintergrund“) und erhält seit diesem Jahr keine Subventionen des Staates mehr: Grünes Licht für die Marktwirtschaft sozusagen.

Mit Julián Mata hat Renfe Mercancias zudem einen erfahrenen Manager für den intermodalen Verkehr angeworben. Er war zuvor für die spanische Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn (DB) verantwortlich. Seit dem 1. Oktober ist der Intermodalverkehr unter dem Namen Contren als AG ausgegründet. Mata: „Wir setzen auf private Partner: Bis zu 45 Prozent unserer Anteile können von Dritten übernommen werden.“

bleibt das Sorgenkind Frankreich. Bei der Traktion hat sich Kombiverkehr hier mit der DB-Tochter ECR schon einen zweiten Partner gesucht, der jetzt die Atlantikroute bedient. Seine Qualität ist deutlich besser als die der etablierten Staatsbahn SNCF. „Wenn wir jetzt noch mit P400 durch Frankreich fahren könnten...“, sinniert Breuhahn. Und gibt gleich noch eine Geschichte zum Besten, wie sie auch vom alpenquerenden Verkehr kolportiert wird. Versehentlich sei ja schon mal ein P400-Behälter durch Frankreich geschickt worden. Breuhahn: „Er ist heil angekommen.“



Die Alternative zum teuren Neubau: Wenn Wagen mit Normalspur auf dem spanischen Netz fahren sollen, wird einfach ein dritter Schienenstrang verlegt. So ist bereits das Stadtterminal Morrot in Barcelona an die Normalspur angeschlossen.

weil Portugals und Spaniens Eisenbahnen auf gut 23 cm breiteren Gleisen fahren: 1668 mm treffen auf die europäische Standardbreite von 1435 mm. Für die Bahnen heißt das: Alle Züge müssen auf die andere Spurbreite umgestellt werden.

Was bei Reisezügen noch mechanisch am laufenden Waggon funktioniert, ist im Güterverkehr aufwendiger: Hier müssen entweder ganze Achsen getauscht oder die Güter auf das jeweils andere Wagenformat umgeladen

nen halt nicht mal eben aus dem Ausland herangeführt werden, weil die Spurweite nicht passt. Hier müssten Hersteller und/oder Einsteller erheblich investieren.

Nicht optimal sind auch viele Kombiterminals. Zentrale Anlagen sind zu kurz geraten, so dass die Züge vor dem Umschlag geteilt werden müssen – beispielsweise die in Constantí bei Tarragona, einem spanischen Chemiezentrum, mit 380 m langen Ladegleisen. Das kostet Geld und wertvolle Zeit.

Geldsegen für die Bahn. Dennoch sind Breuhahn und Kästner recht optimistisch, was ihre Verkehre mit der Iberischen Halbinsel angeht. Einer der Gründe dafür ist: Die Politik hat endlich erkannt, dass Spanien den Verkehrsträger Eisenbahn allzu langsträflich vernachlässigte. Nur noch 3,4 Prozent Marktanteil hat der Schienengüterverkehr in dem Land (Stand 2009). Seit 2010 steuert die Regierung gegen. Von einem außerordentlichen Infrastrukturplan, der bis 2012 mit über 11 Mrd. EUR bestückt ist,



»Transit durch Frankreich wird immer wieder gestört«

Robert Breuhahn, Geschäftsführer Kombiverkehr

STICHWORT

Spanische Staatsbahn Renfe im Umbruch

Die Schiene befindet sich in Spanien seit Jahren auf dem Rückzug. Magere 3,4 Prozent Marktanteil (2009) und eine auffrischungsbedürftige Infrastruktur sprechen eine deutliche Sprache: Hier wurde lange Zeit ein Verkehrsträger massiv vernachlässigt.

Inzwischen aber steuert Madrid um. Ein aufwendiges Investitionsprogramm soll die Schiene wieder fit machen. Parallel dazu wird die Spanische Staatsbahn Renfe umgekrempelt – das auch als Ergebnis des Drucks aus Brüssel, den Eisenbahnmarkt für Wettbewerb zu öffnen.

Für den Güterverkehr ist im Renfe-Verbund der Bereich „Mercancias“ zuständig. Darunter arbeiten vier Marktbereiche:

- Contren für den intermodalen Verkehr
- Irion für den Eisen- und Stahltransport
- Multi für das Bulkgeschäft
- Pecovasa für Transporte rund um die Automobillogistik.

Loks und Lokführer kommen von Renfe Mercancias, sind also nicht direkt den Marktberreichen zugeordnet.

www.renfe.com