

# „Beerdigt diese Idee!“

**KOMBINIERTER VERKEHR:** Der aufkeimende politische Nationalismus schadet dem Intermodal-Verkehr. Karsten Scheidhauer, Geschäftsführer von Optimodal, kritisiert die KV-Richtlinie.

VON JOSEF MÜLLER

Der niederländische Kombi-Operator Optimodal will den Terminal Neuss zu einem „Rotterdam II“ ausbauen. Neuss ist eine wichtige Drehscheibe für die Hinterland-Verteilung der via Rotterdam eingehenden bzw. ausgehenden Ladungen. Von Neuss aus organisiert Optimodal die Zu- und Abfuhr der in den Rotterdamer Terminals umgeschlagenen Fracht. Dafür gibt es einen dichten Fahrplan für die Züge. Neuss will sich künftig noch stärker als Hinterland-Umsteigeknoten profilieren, denn die Logistik von den zahlreichen Rotterdamer Terminals ins Hinterland stellt sich zunehmend als sehr komplex heraus. Daher will man in Neuss die Ladung zu den Hafenterminals bündeln und von Neuss aus direkte Züge zu Hinterland-Terminals forcieren. *Verkehr* hat beim Geschäftsführer nachgefragt.

**Verkehr:** Herr Scheidhauer, wie ist das Jahr 2018 für Optimodal gelaufen?

**Karsten Scheidhauer:** Wir sind mit dem Geschäftsverlauf unserer Organisation sehr zufrieden. Es ist meinen Kollegen gelungen, fast alle Herausforderungen unserer Branche zu meistern. Ich bin stolz auf mein Team.

**Wie viele Sendungen wurden 2018 transportiert?**

**Scheidhauer:** In Rotterdam haben wir 2018 knapp 60.000 TEU behandelt. Über den Standort Neuss lag das Volumen bei rund 90.000 TEU. Der Import war zwar sehr stark, aber im Export taten wir uns etwas schwer. Von hier aus verbindet die Transfracht eine hohe Zugfrequenz nach Hamburg. Da Hamburg für einige Reedereien der letzte Ladehafen ist, gehen die Exportmengen primär in den Norden. Wir müssen gestehen, dass diese Relation kein wirklicher Markt für uns war. Allerdings verlagerten wir die drei Dortmund-Züge nach Neuss, was für uns ein großer Erfolg war. Bei allen anderen Containerverkehren – und hier reden wir von ganz Europa – haben wir die 30.000-TEU-Marke erreicht.

**Was ist das Kerngeschäft von Optimodal?**

**Scheidhauer:** Wir konzentrieren uns ausschließlich auf die intermodalen Transporte von Seecontainern von/zur Häfen Antwerpen und Rotterdam, aber auch Hamburg zählen wir inzwischen zu unserer Angebotspalette. Den Großteil der Con-

tainermengen disponieren wir aber in beide Richtungen zwischen Rotterdam und Neuss. Diesbezüglich reden wir aber nicht nur über lokale Mengen des Einzugsgebiets in Neuss, sondern auch über Transitmengen, die unser Partner Schweizerzug von seinem Standort in Basel/Frenkendorf über Neuss in die Westhäfen disponiert. Hier werden die Kräfte zweier Unternehmen gebündelt. In unserem Büro in Rotterdam agieren wir als Agentur für unseren Kunden Kombiverkehr und stellen die zuverlässige Verladung dessen Kontinentalzüge sicher, die RSC, Rotterdam und Moerdijk mit den Standorten Duisburg und Ludwigshafen miteinander verbinden.

**Wie entwickelte sich das Geschäft auf dem Terminal Neuss im vergangenen Jahr?**

**Scheidhauer:** Wir haben die Ziele fast erreicht. Insgesamt haben wir im Jahr 2018 fast 170.000 bezahlte Handlings durchgeführt. Gegenüber dem Jahr zuvor bedeutet dies eine Reduktion, die sich aber primär mit dem Niedrigwasser des Rheins begründet. Im Bahnbereich gingen uns rund drei Prozent der Umschlagmengen verloren. Mit Blick auf die Ursachen und schwierigen Umstände, die der Schienenverkehr zu meistern hat, sind wir nicht unbedingt zufrieden, müssen aber auch gestehen, dass es auch noch schwieriger hätte werden können.

**Die Diskussion um die neue EU-Kombi-Richtlinie läuft nicht gut. Die UIRR warnt davor, die Gestaltung der Kombi-Rahmenbedingungen den einzelnen Ländern zu überlassen. Damit würde der Ansatz für einheitliche Regelungen in allen EU-Ländern ordentlich verwässert, und Österreich sei daran mitschuldig, argumentiert die UIRR. Was wünscht sich Optimodal von der europäischen Verkehrspolitik?**

**Scheidhauer:** Mein Eindruck ist, dass es in die aktuelle Situation der gesamten EU passt. Das nationale Denken gewinnt mehr und mehr an Priorität. Wir urteilen Trump und seine Mentalität (America first!), ich hege aber mehr und mehr die Befürchtung, dass wir innerhalb der EU nicht wirklich anders handeln. Wenn ich das richtig verfolgt habe, spielten bei der Idee, die KV-Richtlinien zu ändern, auch Schweden und Dänemark eine erhebliche Rolle. Spannend zu sehen ist, dass eine Vielzahl



Wenn man einen Ferrari fahren möchte, kommt man mit einem Budget für einen Dacia nicht weit – das ist Scheidhauers Philosophie in Bezug auf Logistikkonzepte

der Trucker aus Bulgarien und Rumänien kommen. Ich bin aber ganz weit davon entfernt, diese Situation entspannt zu beobachten. Auch kann ich mich des Eindrucks nicht erwehren, dass hier Lobbyisten am Werk sind, die von der Praxis weit weg zu sein scheinen.

**Woher sollen aber plötzlich die deutschen Fernfahrer herkommen, um die seit Jahren tätigen Osteuropäer zu ersetzen?**

**Scheidhauer:** Hat sich mal ein Politiker gefragt, weshalb Trucker aus Osteuropa so erfolgreich und zahlreich vertreten sind? Soll mir niemand damit kommen, dass diese so billig sind. Es gibt einfach keine Fahrer mehr. Wo haben denn die jungen Männer vor 15 bis 20 Jahren ihren Lkw-Führerschein erworben? Beim Militär! Aufgrund der Friedenslage in Europa wurde der Wehrdienst abgeschafft, was zur Folge hat, dass es in Westeuropa keine Fahrer mehr gibt. Angela Merkel hat vor ca. 13 Monaten mal die Idee ausgesprochen, dass man Flüchtlinge zu Fernfahrern ausbilden kann. Wann soll deren Ausbildung denn beginnen bzw. wann sollen diese dann die Arbeit aufnehmen?

**Laut EU-Ratsbeschluss sollen gebietsfremde Fuhrunternehmer, die beim Missbrauch des Artikels 4 erwischt werden, hart bestraft werden. Über welchen Missbrauch wird denn hier geredet?**

**Scheidhauer:** In Westeuropa genießt die Transportwelt keine echte Wertschätzung, sondern wird primär als Kostenfaktor bewertet. Produktion und Verkauf bringen Geld, Logistik kostet nur. Nicht grundlos haben viele

große Konzerne keinen Logistikvorstand. Da werden Excel-Sheets mit dem Titel „Ausschreibung“ verteilt und das Ergebnis: Der Billigste gewinnt. Selbst bei der gesetzlich eingeführten, erhöhten Maut notiert die Branche Widerstand. Auftraggeber mit Werken, beispielsweise in Ostdeutschland, schreiben Speditoren vor, über Tschechien nach Österreich zu fahren, nur um 40 Euro Maut zu sparen. Über Jahre

wurde nichts (für mich Erkennbares) für die Transportbranche getan und nun soll sich alles über Nacht ändern? Die eigentliche Motivation, gegen den Missbrauch der Kobotage vorzugehen, ist im Kern lobenswert, trifft aber den Kombinierten Verkehr voll ins Herz. Heute ist es so, dass Trucker die Ladeinheit in einem Inland-Containerterminal übernehmen, dann im Umkreis von 30-150 km entladen und wieder Rückladung aufnehmen, um den Zug am Übernahmeterminale wieder für die Reise auf

der langen Strecke zu nutzen. Soll dieser Vorgang Kobotage sein?

**Sollte die EU-Kommission die Kombi-Richtlinie zurückziehen? Scheidhauer:** Ohne den geringsten Zweifel: Beerdigt bitte diese Idee!

**Wenn Sie in Ihrem Beruf einen Wunsch frei hätten, was würden Sie sich wünschen?**

**Scheidhauer:** Ich würde es begrüßen, wenn alle Transportbeteiligten, einschließlich Handel und Industrie, nicht nur Ausschreibungen per Excel-Sheets vornehmen und den billigsten Anbieter einsetzen, sondern sich für Konzepte und Lösungen interessieren würden. Konzepte bieten dauerhafte Lösungen, die helfen, eine Krise zu vermeiden. Allerdings muss eines klar sein: Wer Ferrari fahren möchte, kommt mit dem Budget für einen Dacia nicht weit. Einer unserer Topkunden kooperiert seit vielen Jahren erfolgreich mit uns und wir freuen uns über ein Jahresvolumen von über 6.000 Containern, die wir mit einer Pünktlichkeit von 99,2 Prozent transportieren. Die geringen Mehrkosten für den Transport hat der Kunde durch das Konzept um ein Vielfaches wieder erwirtschaftet.

Vielen Dank für das Gespräch!

ANZEIGE









## Service leads.

Ihre logistische Anforderung verstehen wir als Aufschlag, den wir gerne annehmen. Mit unserem erstklassigen Service übernehmen wir das Spiel und führen es für Sie zum gewünschten Erfolg. Auf der Schiene und auf der Strasse - von den Häfen ins Hinterland und retour. Ganz nach dem Motto: Spiel, Satz, Sieg.

Ihr Aufschlag bitte:  
**Operating ist unsere Disziplin.**

Roland Spedition GmbH - Austria  
A-2320 Schwechat, T: (+43 1) 728 37 43, F: 720 22 40  
A-5071 Wals bei Salzburg, T: (+43 662) 854 351, F: 854 169  
E: office@rolsped.com, www.rolsped.com

www.rolsped.com