

**verkehrs
RUNDschau**
Schwerpunkt
Kombinierter Verkehr

Grüne Trumpfkarte

Um ihre Klimabilanz zu verbessern, denken mehr Verlager über intermodale Transporte nach. Doch ihre Ansprüche sind hoch, und der KV kämpft weiter mit Qualitätsproblemen.

In Kürze

Unpünktlichkeit ist aus Kundensicht das größte Problem im Kombinierten Verkehr (KV). Wann mit der Ankunft eines Zuges zu rechnen ist, soll deshalb in Zukunft mittels künstlicher Intelligenz ausgerechnet werden. Welche Schritte noch nötig sind, berichten Praktiker.

Das Volumen im Kombinierten Verkehr (KV) wächst überproportional – das kann die auf Flüssig- und Gefahrguttransporte spezialisierte Spedition Rinnen aus Moers schon seit Jahren vermelden. „Bislang waren Sicherheit und Preis die wichtigsten Argumente, doch für viele Kunden wird der KV jetzt auch vor dem Hintergrund der CO₂-Optimierung interessanter“, berichtet Geschäftsführer Thomas Schulz. Auch Verbände spüren den Aufwärtstrend: „Das Interesse wächst, den Kombinierten Verkehr zu nutzen“, so Niels Beuck, Mitglied der Geschäftsführung beim Bundesverband Spedition und Logistik (DSLV). Speditoren, die zuvor nur

Straßentransporte abgewickelt haben, öffneten sich zunehmend für die Schiene – oft auf Nachfrage der Kunden. Neben Lkw-Laderaummangel und Umweltdiskussion sieht Beuck den Fahrermangel als treibenden Faktor. Logisch: Ist Personal knapp, macht es keinen Sinn, einen Fahrer auf eine Tour nach Italien zu schicken, die sich auch per Zug abwickeln ließe.

Jeder zweite Zug eine Stunde zu spät
Dennoch bleibt das KV-Geschäft schwierig. Vor allem die mangelnde Pünktlichkeit auf der Schiene macht den Dienstleistern zu schaffen. „50 Prozent aller Züge sind mehr als eine Stunde verspätet, 25 Prozent

mehr als drei Stunden und zehn Prozent mehr als einen Tag. Das ist nicht tragbar“, betont Michael Kubenz, Geschäftsführer der Spedition Kube & Kubenz, Hamburg. Für Speditionen und Verlager entstehen immense Probleme. „Im Trucking-Nachlauf kommt es zu Staus, weil an den Terminals der Platz knapp ist“, gibt Rinnen-Chef Schulz ein Beispiel. Hinzu komme, dass viele Umschlagplätze nicht rund um die Uhr geöffnet sind. Verspätet sich ein Zug, muss der Lkw-Fahrer unter Umständen bis zum nächsten Morgen warten, um eine Ladung in Empfang nehmen zu können. „Wir wünschen uns Terminals, die 24/7 oder zumindest 24/6 geöffnet sind“, fordert Schulz. DB Cargo, das dominante Unternehmen im Güterschienenverkehr, habe sich zumindest gegenüber dem Vorjahr verbes-

sert, teilt ein Sprecher auf Anfrage der VerkehrsRundschau mit. „Die Anknüpfungspunktlichkeit stieg von 72,7 Prozent im Dezember 2018 auf 74,1 Prozent im Oktober letzten Jahres.“ Als unpünktlich gilt ein Zug, wenn er sich mehr als 15 Minuten verspätet. Insbesondere auf internationalen Korridoren habe es signifikante Verbesserungen gegeben. Die durchschnittliche Anzahl stehender Züge pro Tag sei um 32 Prozent gesunken, so der Sprecher.

Fahrpläne umstellen als Notlösung
Die einfachste Art, mit Verspätungen umzugehen, ist, die Laufzeiten zu verlängern. Steht im Fahrplan, dass ein Zug nicht mehr zwei, sondern drei Tage braucht, steigt die Chance, dass diese Vorgabe auch eingehalten wird (Fluggesellschaften wenden dieses Prinzip schon lange an). Für

Logistiker ist das jedoch wirtschaftlich ungünstig. „Ist der Zug einen Tag länger unterwegs, brauchen wir die doppelte Kapazität an Equipment – was den KV für den Kunden letztlich teurer macht“, wendet Spediteur Kubenz ein. Fahrpläne umzustellen sei nicht die Lösung. Die Politik müsse die Weichen stellen, um das alte Pünktlichkeitsniveau wiederherzustellen. Neben mehr Pünktlichkeit wünschen sich die Verlager vor allem aber bessere Informationen. „Die Kunden erwarten verstärkt eine Estimated Time of Arrival (ETA), an diesem Punkt müssen wir Fortschritte machen“, sagt Rinnen-Chef Schulz. Hintergrund: Wann ein Zug ankommt, können Speditoren und Verlager oft nur durch Telefonate herausbekommen, und selbst dann sind die Angaben mitunter

VR plus Mehr zum Thema finden Sie unter **#Railcargo**
www.verkehrsrundschau-plus.de/hashtag

„Lieber mit einem Tag mehr Laufzeit, dafür aber pünktlich ans Ziel“

Mit dem Verband der Chemischen Industrie (VCI) hat Frank Andreesen, Logistikchef des Werkstoffherstellers Covestro, ein Positionspapier für den KV verfasst.



Frank Andreesen, Head of Logistics Advocacy, Covestro, Leverkusen

Wie beurteilen Sie die Qualität im KV?
Die Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs bedarf einer drastischen Verbesserung. Auf der Nord-Süd-Achse nach Italien etwa sind durchschnittlich vier bis fünf von zehn Zügen mehr als eine Stunde verspätet. Grundsätzlich gilt: Je länger der deutsche Streckenanteil eines internationalen Güterzuges, desto unpünktlicher wird er.

Was fordern Sie in Ihrem neuen Positionspapier, das mit dem VCI entstanden ist?
Zum einen müssen die Kapazitätsengpässe beseitigt werden, nicht nur in den Knoten, sondern auch auf den Strecken. Zum anderen müssen die Prozesse und Regeln im grenzüberschreitenden europäischen Schienengüterverkehr schneller harmonisiert werden, vor allem die Anforderungen an den Lokführer. Eine weitere wichtige Forderung ist die Digitalisierung des Schienenverkehrs mithilfe von ERTMS, dem European Rail Traffic Management System oder europäischen Betriebsleitsystem. Bedauerlicherweise haben die EU-Mitgliedsländer unterschiedliche Versionen dieses Systems eingeführt.

Diese Maßnahmen kosten sicher einiges. Müssen Verlager in Zukunft mehr zahlen?
Digitalisierung soll Prozesse vereinfachen und damit Kosten senken. Deshalb führt sie sicherlich nicht zu höheren Preisen.

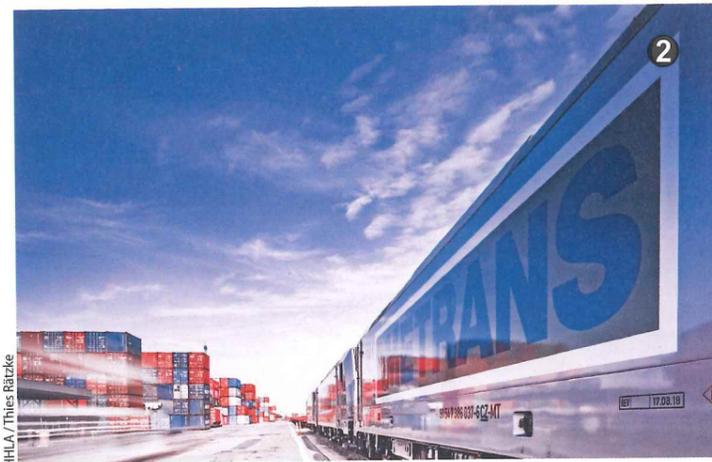
Welche Zugeständnisse sind nötig?
Vielleicht müssen wir mittelfristig über eine Verlängerung der Laufzeiten nachdenken. Das führt zwar zu einer Reduktion der Produktivität. Wir kommen aber zum Beispiel lieber mit einem Tag mehr Laufzeit pünktlich am Ziel an, als dass wir bei einer zu knapp bemessenen Laufzeit unpünktlich sind. Ein derartig struktureller Eingriff in das System müsste aber mit allen Beteiligten diskutiert werden. cg



Für viele Kunden wird der KV vor dem Hintergrund der CO₂-Optimierung interessanter



Matthias Balk / dpa / picture alliance



HHLA / Thies Rätzke

1. Umschlagbahnhof München-Riem: Je länger der deutsche Streckenanteil eines internationalen Güterzuges, desto unpünktlicher wird er

2. Metrans-Terminal Prag: Im grenzüberschreitenden europäischen Schienengüterverkehr ist für jedes nationale Netz ein eigener Lokführerschein nötig

ungenau („wenige Stunden“). Abhilfe soll das EU-geförderte Informationssystem Eleta schaffen, das der niederländische Verkehrsverband KNV vorantreibt. Das Ziel: Künstliche Intelligenz soll die Ankunft eines Zuges künftig mit einer 90-prozentigen Wahrscheinlichkeit auf eine Stunde genau vorhersagen. Angeblich ist der Algorithmus schon recht treffsicher. Schwierig gestaltet sich lediglich noch die Datenbeschaffung, da an einem intermodalen Transport viele Instanzen beteiligt sind und es im grenzüberschreitenden Verkehr nicht einmal einheitliche Zugnummern gibt. Doch damit nicht genug erwarten die Verlager von den KV-Spediteuren eine automatische digitale Übermittlung möglichst vieler Status-Informationen, die früher der Disponent beim Fahrer einholen musste. In Zukunft bestätigt der Fahrer mit einem Klick auf sein Mobilgerät, dass er den Ziel-

ort erreicht hat, ebenso alle weiteren Schritte im Arbeitsablauf. „Solche Workflows haben wir zum Teil schon realisiert“, berichtet Schulz.

Ebenfalls von den Verladern stärker nachgefragt sind „Vorladekonzepte“. Denn in der Industrie sind Flächen häufig zu knapp, um darauf zu warten, dass ein Lkw kommt und den beladenen Trailer mitnimmt. In diesem Fall erwartet der Verlager, dass der Transportdienstleister einen Container sofort vom Betriebsgelände abholt und dann abstellt, bis der Weitertransport starten kann. „Viele Kunden erwarten Vorladekonzepte“, berichtet Schulz.

Insgesamt laufen derzeit viele Vorstöße, um die Qualität im KV zu verbessern. Gute Erfolgsaussichten hat ein Projekt, das der europäische Dachverband der chemischen Industrie (Cefic) mit der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) und dem European Shippers Council (ESC) angestoßen hat und an dem große Verlager wie Covestro beteiligt sind. Es trägt den vorläufigen Namen Q-Eleta und soll auf dem Eleta-Projekt aufsetzen.

Verspätungsgründe vereinheitlichen

Die Branche will nicht nur die Verspätung einheitlich messen, sondern auch eine einheitliche Definition für Verspätungsgründe schaffen. „Aktuell zeigen bei Verspätungen immer noch zu viele Akteure aufeinander und keiner will es gewesen sein. Das wollen wir verbessern – auch auf europäischer Ebene“, sagt Frank Andreesen, Head of Logistics Advocacy bei Covestro (siehe Interview auf Seite 23).

Anfang 2020 soll der Kraftakt, zunächst einmal über eine saubere Definition des Projektes, in Angriff genommen werden. Andreesen hält die Erfolgsaussichten für gut. „Ich sehe Licht am Ende des Tunnels.“ So weit die positiven Signale. Doch am Horizont zeichnen sich auch Risiken für den KV ab. „Wenn die Zahl der Passagierzüge weiter steigt – etwa durch den geplanten Deutschland-Takt –, wird der Güterverkehr zum Erliegen kommen“, ist Spediteur Kubenz überzeugt.

Kämen dann noch Nachtfahrverbote und Lärmschutz-Beschränkungen hinzu, gehe es an die Existenz. Er äußert Unverständnis darüber, dass die Politik hier nicht gegensteuert. „KV-Shuttles zwischen zwei Terminals sind schließlich das Wirtschaftlichste, was die Bahn machen kann!“

Constantin Gillies, freier Journalist

Smart Tacho. Intelligent schulen.

NEU Alles zum Intelligenten Fahrtenschreiber: Jährliche Pflichtunterweisung für Fahrer. Management-Kurs für Entscheider.

Mehr Informationen unter

www.transport-trainer.de

Ein Produkt von:

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

verkehrs RUNDschau

Gefahr/gut

OMNIBUSREVUE

TL TRANSPORT-TRAINER^{DE}
FAHRER. SCHULEN. LEICHT GEMACHT.