

Kombi-Perspektiven

Die „Agenda 2015“ zeigt Mengen und Potenziale für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße in Europa auf. Sie skizziert aber auch Wege, trotz knapper Infrastruktur damit zurecht zu kommen.

Von Rainer Mertel
und Oliver Sellnick

Die Aussichten für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (KV) Schiene-Straße in Europa sind glänzend. Im Vergleich zum Jahr 2005, als 125 Mio. t befördert wurden, wird sich das Gesamtaufkommen bis 2015 auf 268 Mio. t mehr als verdoppeln. Das entspricht etwa 27,5 Mio. TEU. Mit durchschnittlich 7,8 Prozent pro Jahr liegt die Steigerungsrate deutlich über dem erwarteten Zuwachs des gesamten Güterverkehrs in diesem Zeitraum.

Dass und wie aus der „Vision“ Realität wird, zeigt die „Agenda 2015 für den Kombinierten Verkehr in Europa“. Sie wurde vom Internationalen Eisenbahnverband UIC gemeinsam mit den Beratungshäusern KombiConsult und K+P Transport Consultants im Rahmen des UIC-Projektes Diomis erarbeitet.

Zwei Motive haben die UIC geleitet, dieses Zukunftsprogramm zu entwickeln:

■ Mit der Agenda 2015 wird erstmals ein europaweites Bezugssystem vorgelegt, das detailliert aufzeigt, für welche Marktsegmente des Kombinierten Verkehrs, wo (Regionen, Korridore), warum und in welchem Umfang Wachstumspotenziale be- und entstehen. Verlager, Spediteure und Reedereien können damit künftig ihre strategischen Entscheidungen für intermodale Supply Chains besser absichern. Kombi-Operateure und Eisenbahnen gibt die Agenda 2015 bei der mittel- und langfristigen Angebotsplanung ebenso eine verlässliche Orientierungshilfe wie Unternehmen, die in langlebiges Equipment wie Waggons, Ladeeinheiten oder Umschlaganlagen investieren wollen.

■ In letzter Zeit konnten intermodale Operateure häufiger neue Züge nicht oder nicht im gewünschten Zeitfenster starten, weil keine ausreichenden Kapazitäten im europäischen Schienennetz und/oder an Terminals verfügbar

waren. Infrastrukturengpässe könnten den weiteren Ausbau intermodaler Transporte ernsthaft gefährden. Genau hier setzt die Agenda 2015 an und zeigt der intermodalen Branche auf, welche Hebel bewegt werden müssen, um das Wachstum nicht nur bis 2015, sondern auch darüber hinaus zu sichern.

Was treibt das Wachstum intermodaler Verkehre (siehe Grafik)? Wir erwarten, dass die entscheidenden Impulse, wie bisher schon, von den europäischen Kombi-Operateuren kommen werden. Ein weiter intensivierter Wettbewerb, getragen von neuen und bestehenden Anbietern, dürfte dieser Entwicklung zusätzlichen Schub verleihen.

Durch Produkt- und Prozessinnovationen in Verbindung mit einer beständigen Preispolitik können anspruchsvollere Marktsegmente wie temperaturregeführte Güter, Stückgut- oder Paketverkehre erschlossen und bestehende Märkte ausgeweitet werden (Hub- und Dry-Port-Konzepte).

Ausschlaggebend für die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs sind die smarte Verknüpfung von Relationen zu europäischen Netzen und ein gezieltes Qualitäts- und Kapazitätsmanagement. Denn mit effizienten und zuverlässigen intermodalen Leistungen trifft man den „Nerv“ der Kundschaft. Immer mehr Industrie- und Handelsunternehmen, logistische Dienstleister und Reedereien suchen gezielt nach intermodalen Konzepten, um wirtschaftliche, planbare und sichere Logistikketten zu gewährleisten. Der Kombinierte Verkehr kann aber auch damit punkten, dass er den „ökologischen Fußabdruck“ der Unternehmen, das heißt den Umfang schädlicher Emissionen und Klimagase, verkleinert.

Noch mehr als im vergangenen Jahrzehnt kann der Kombinierte Verkehr aus der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung und der Verstärkung des europäischen Binnenmarktes Nutzen ziehen. Das gilt für die tra-

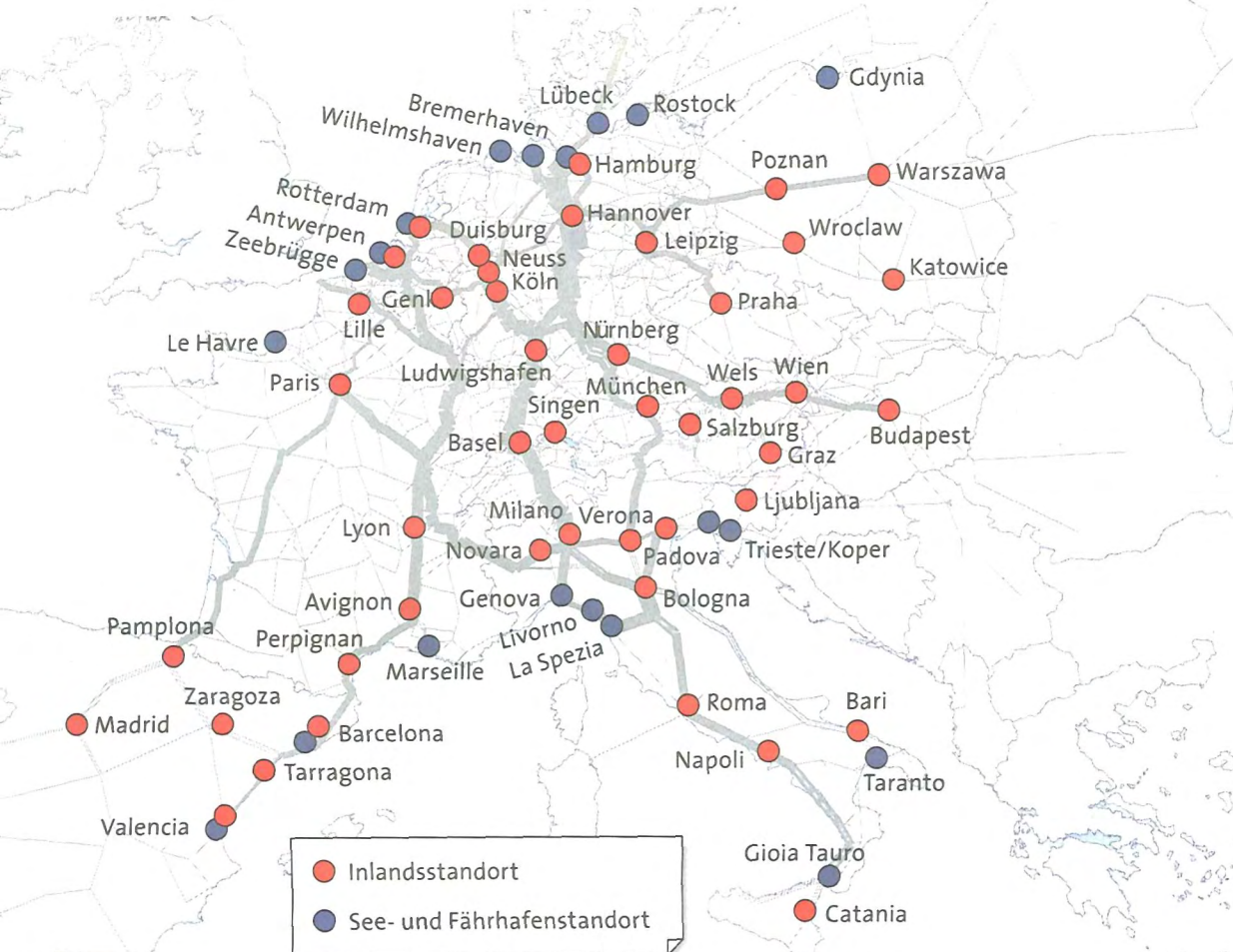
ditionellen Nord-Süd-Achsen, zunehmend jedoch auch für die Korridore zwischen West- und Ost-/Südosteuropa, die wegen sehr langer Entfernungen für intermodale Dienste bestens geeignet sind.

Auch wir wussten bei der Erstellung der Agenda 2015 um die Dynamik des Welthandels und die nachgerade Explosion des weltweiten Containerverkehrs. Bei unseren Einschätzungen für die Entwicklung des Containerhinterlandverkehrs sind wir dennoch etwas zurückhaltender als jüngste Prognosen. Nach unserer Überzeugung verkraften Organisationen und Produktionssysteme hier nicht permanent zweistellige Steigerungsraten, und auch der seeseitige Welthandel wird zumindest temporär Abschwächungstendenzen aufweisen.

Vorhandenes besser nutzen. Die Wachstumsperspektiven für den europäischen Kombinierten Verkehr waren selten so eindeutig günstig wie jetzt. Sorgen bereiten jedoch die stark belasteten Schienennetz- und Terminalinfrastrukturen. Es ist das Hauptanliegen der UIC, mit der Agenda 2015 aufzuzeigen, wie angesichts dieser Herausforderung das intermodale Verkehrssystem kundengerecht ausgebaut werden kann, und sie hat hierfür drei vordringliche Handlungsfelder identifiziert:

- Effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur durch Operateure und EVU
- Realisierung geplanter Infrastrukturinvestitionen, Aktionsprogramm zur Beseitigung von „Achillesferse“ im Schienennetz
- Internationale Synchronisierung der Infrastrukturentwicklung.

In der besseren und intelligenteren Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur liegt eines der größten Reservoirs, um die zunehmende Nachfrage nach intermodalen Leistungen zu bedienen. Dies steht im Übrigen



Hier geht die Kombi-Post ab: Prognose für die wichtigsten Standorte der internationalen KV-Ströme – kontinental und maritim – im Jahr 2015 (Quelle: KombiConsult).

im Einklang mit den Erkenntnissen, die bei der Erstellung des deutschen „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ für den Straßen- und Schienenverkehr gewonnen wurden.

Praxis statt Vision. Die Agenda 2015 hat dabei nicht den Anspruch, visionäre Aktionen vorzuschlagen. Vielmehr ging es um das, was in der intermodalen Branche „good practices“ an die Hand zu geben, deren kapazitätssteigernde Wirkungen sich bereits an anderer Stelle erwiesen haben – was oftmals wenig bekannt ist – und die deshalb, der Dringlichkeit der Situation angemessen, kurz- und mittelfristige Erfolge zeitigen können.

Die Agenda 2015 enthält zahlreiche derartige operative Maßnahmen, mit denen die Kapazität von KV-Terminals oder von Schienenstrecken ohne Infrastrukturinvestitionen um 10 bis 30 Prozent erhöht werden kann. Angesichts der besonders bedrohlichen Engpässe auf einem großen Teil des europäischen Schienennetzes wollen wir uns an dieser Stelle auf die Instrumente konzentrieren, die eine netzweite und signifikante Wirkung entfalten.

Der Schlüssel zu einer effizienteren Nutzung der Schieneninfrastruktur liegt in einer eindeutigen Industrialisierung der Produktion von intermodalen Leistungen:

- Vereinheitlichung von Produktionsverfahren, Prozessen und Equipment
- Reduzierung der Komplexität der Prozessorganisation
- Klar definierte Schnittstellen und Verantwortlichkeiten zwischen intermodalen Partnern
- „Rund-um-die-Uhr“ Nutzung des Equipments und der Infrastruktur (sofern die Nachfrage es zulässt)
- Durchgehende Sicherung der nötigen Qualität.

Zu den erfolgreichsten Methoden einer besseren Nutzung der bestehenden Schienennetze gehören trassensparende KV-Produktionssysteme, eine trassensparende Betriebsorganisation der EVU und absolutes Qualitätsbewusstsein. Denn wenn man Netzbetreiber fragt, wodurch heute wertvolle Trassenkapazitäten verzehrt werden, dann schälen sich drei Ursachen heraus:

- Unterwegshalte, um Volumen zu bündeln
- Halte für Lok- bzw. Lokführerwechsel
- Unpünktlichkeit.

Hinzu kommt noch, dass diese drei Faktoren miteinander korrespondieren und sich positiv wie negativ verstärken. Je weniger das KV-Produktionssystem oder die Betriebsorganisation zu Unterwegshalten zwingt, umso weniger Fahrplantrassen werden benötigt – und umso pünktlicher wird gefahren, was wiederum Trassen spart.

KV-Operateure wie Hupac oder Kombiverkehr führen heute schon auf einzelnen Korridoren vor, wie man durch die Fokussierung auf trassensparende Shuttle- und Direktzugproduktion trotz angespannter Kapazitäten Frequenzsteigerungen und markt-

gerechte Fahrpläne erreichen kann. Dies ist auf hoch belasteten Strecken ausgeschlossen, wenn Drehscheiben- oder ähnlich geartete Produktionskonzepte eingesetzt werden sollen. Die intermodale Branche – Operateure und Traktionsunternehmen – hat es selbst (mit) in der Hand, sich mehr Kapazitäten für das zu erwartende Wachstum zu verschaffen:

- Systematischer Einsatz von Shuttle- und Direktzügen zwischen allen Wirtschaftszentren mit täglicher Mehrfachbedienung: Ausreizen der 24-Stunden/7-Tage-Ökonomie.
- Ausweitung der Gateway-Netze und Intensivierung des Vernetzungsgrads und der Bedienungshäufigkeit. Dadurch können auch mittelgroße Standorte über Shuttles bedient werden.
- Steuerung der Zug- und Netzauslastung über smarte Kapazitäts- und Revenue-Managementsysteme.
- Wo der Markt eine Unterwegsbündelung der Volumina erforderlich macht, sollte dies möglichst an Hubs abseits der Hauptstrecken erfolgen.
- Trassenoptimierende Betriebsorganisation der EVU: Festbindung von Loks und Lokführern an KV-Produkte, was bei zuverlässigen Shuttle-Verkeh-

ren erleichtert wird; Lok- und Lokführerwechsel nur an Terminals oder Knotenpunkten mit der Aussicht, dass die „entfallende“ Trasse von einem anderen Zug übernommen werden kann.

Diese Maßnahmen haben Charme: Was gut ist für die Infrastruktur, ist auch gut für die intermodale Branche selbst und – noch besser – für die Kunden. Sie steigern nämlich auch die Qualität und Wirtschaftlichkeit der Kombi-Leistungen und damit deren Attraktivität.

Bis 50 Prozent mehr Kapazität. Dennoch: Wenn die KV-Operateure diese trassensparenden Produktionssysteme vermehrt einsetzen, dann erhöht sich auch ihr wirtschaftliches Auslastungsrisiko im Vergleich zu bündelungsorientierten Verfahren erheblich. Die Agenda 2015 empfiehlt, dieses Verhalten durch verminderte Trassennutzungspreise zu fördern und zu honorieren.

Nach unseren Berechnungen könnten durch verbesserte Produktionsformen Kapazitätsgewinne von etwa 30 bis 50 Prozent erreicht und entsprechend mehr an intermodalen Einheiten auf der bestehenden Infrastruktur in ganz Europa abgefahren werden.

Effizientere Nutzung von Netz- und Terminalinfrastruktur

Maßnahme	Wirkungsgrad		
	Spürbar	Hoch	Sehr hoch
Europaweiter Einsatz trassensparender KV-Produktionssysteme (Shuttlezug, Gateway)	Spürbar	Hoch	Sehr hoch
Anreize in Trassenpreissystemen zur Nutzung trassensparender KV-Produktionssysteme	Spürbar	Hoch	Sehr hoch
Steigerung der Leistungsqualität im KV (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit)	Spürbar	Hoch	Sehr hoch
Verbesserte Betriebsorganisation der Schienentraktion + Interoperabilität	Spürbar	Hoch	Sehr hoch
Einsatz von Kapazitätsmanagementsystemen zur Erhöhung der Zug- und Netzauslastung	Spürbar	Hoch	Sehr hoch
Einsatz längerer und/oder schwererer Züge (auf ausgewählten Korridoren)	Spürbar	Hoch	Sehr hoch
Erhöhung der Achslasten von Waggons	Spürbar	Hoch	Sehr hoch
Best Practices (10 Einzelmaßnahmen) von Organisation und Betrieb von KV-Terminals	Spürbar	Hoch	Sehr hoch

Quelle: KombiConsult

Damit würde ein guter Teil des prognostizierten Nachfragezuwachses aufgefangen werden.

Die Agenda 2015 macht aber unmissverständlich klar, dass die intermodale Branche allein durch eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur nicht so viel zusätzliche Kapazität gewinnen kann, wie für den voraussichtlichen Anstieg der Nachfrage nötig ist.

Ohne Investitionen geht's nicht. Neben Maßnahmen, die eher im verkehrspolitischen Raum angesiedelt sind (wie Prioritätsregelungen für Schienengüterverkehre oder die Taktflexibilisierung des SPNV), sollten nach unserer Überzeugung Infrastrukturinvestitionen ganz oben auf der Agenda der Verantwortlichen stehen. Für den Kombinierten Verkehr in Europa sieht die Agenda 2015 folgenden dringenden Handlungsbedarf:

■ Rasche Umsetzung aller laufenden und geplanten Investitionen in die Hauptstrecken des europäischen Schienennetzes und in KV-Terminals (eine Liste hat die UIC erstellt).

■ Weil über bestimmte Streckenabschnitte oder Knotenpunkte eine Vielzahl von Transportkorridoren verlaufen, blockieren Kapazitätsengpässe an diesen Stellen den Start vieler neuer Züge. Die Beseitigung derartiger Achillesfersen für das gesamte europäische Netz ist keine rein nationale Aufgabe mehr. Die Agenda 2015 fordert deshalb ein international koordiniertes und synchronisiert umgesetztes Ausbauprogramm.

■ Es sollte ein internationales Entwicklungsprogramm für intermodale Knotenpunkte (Gateway-Terminals) aufgelegt werden, um den Einsatz von infrastruktureffizienten KV-Produktionssystemen zu unterstützen.

■ Wie beim Schienennetz sollte auch der Kapazitätsausbau von KV-Terminals international synchronisiert werden. Hierzu schlägt die Agenda 2015 einen pragmatischen Koordinationsmechanismus vor.

Mit der Agenda 2015 liegt jetzt ein Orientierungsrahmen für die Akteure im europäischen kombinierten Verkehr Schiene-Straße vor. Gleichzeitig stellt die Agenda 2015 aber auch einen „Masterplan“ dar, mit welchem Maßnahmen den knappen Infrastrukturkapazitäten begegnet und das intermodale Wachstumspotenzial gesichert werden kann.

DVZ 31.5.2008
www.kombiconsult.com
www.uic.asso.fr/diomis



Rainer Mertel, Geschäftsführer KombiConsult GmbH, Frankfurt am Main

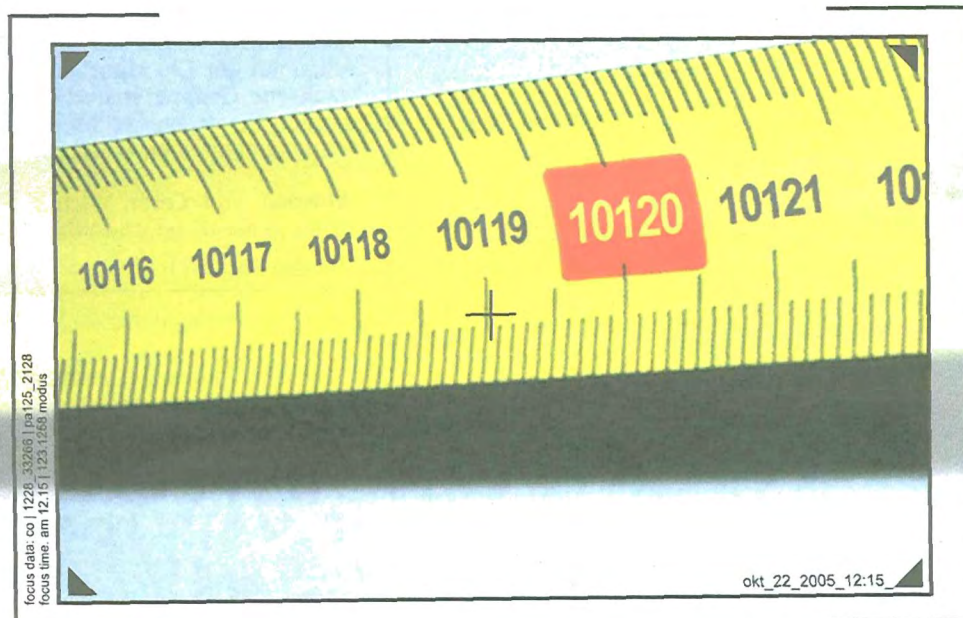


Oliver Sellnick, Direktor des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC, Paris



EXPRESS-INTERFRACHT
Internationale Spedition GmbH

10120 METER ...



... ist als Frachtgut leider etwas zu lang für unsere LKWs. Aber nur ein bisschen: Schließlich transportieren wir auf der Straße oft genug sperrige Güter „in Übergröße“: jährlich 23.000 Tonnen, quer über alle Kontinente.

Wenn Sie also einmal etwas Außergewöhnliches zu transportieren haben, können Sie sich auf unsere Experten verlassen – schließlich haben wir 60 Jahre Transporterfahrung. Übrigens: „Ganz normale“ Transporte machen wir natürlich auch.

Transport ohne Grenzen



A-1041 Wien • Wohlebengasse 18 • Postfach 186
Tel. ++43-1-501 56 • Fax ++43-1-501 56 DW 401 und 404
E-Mail: office@spex.at • http://www.spex.at