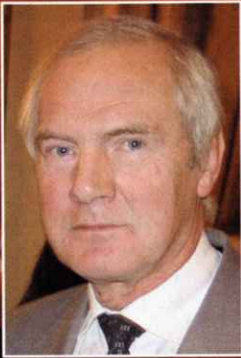


Unpünktlichkeit wird wieder zur Achillesferse des **Kombinierten Verkehrs** – zum Leidwesen vieler Spediteure.



UIRR-Chef R. Colle: „Wir arbeiten an Verbesserung“

Die Bahn erfüllt die Ansprüche der Spediteure oft nur mangelhaft

KOMBINIERTER VERKEHR

Dem Fahrplan hinterher

„Unpünktlichkeit“ ist das Thema schlechthin zwischen den Bahnen und ihren Kunden. Denn nur wenn die Züge pünktlich sind, kommt für Speditionen die Schiene als Alternative zur Straße in Frage. Im Zeitraum 2001 bis 2004 stimmten diesbezüglich die Zahlen noch zuversichtlich. So waren laut einer Statistik der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) 64 Prozent der Züge in 2004 pünktlich. 2001 waren es nur 43 Prozent. Mittlerweile steigen die Klagen der Spediteure über die Bahn wieder, auch wenn für 2005 und 2006 keine offiziellen Zahlen vorliegen – zumindest keine, die man der Öffentlichkeit zumuten will. Es bleibt also die spannende Frage: Wie pünktlich ist die Bahn 2007? *cd*

Foto: Deutsche Bahn

# Notorisch verspätet

Immer mehr Spediteure setzen auf den Kombinierten Verkehr. Das sagt auch Rudy Colle, Generaldirektor der europäischen Interessenvertretung der Kombi-Unternehmen (UIRR): „Diesen Trend können wir bestätigen. Zuletzt verzeichneten unsere Operateure ein Plus von 15 Prozent.“ Doch die an sich positive Entwicklung hat Schattenseiten. „In wichtigen Terminals gelangt man an die Kapazitätsgrenze“, gibt Colle zu. Auch das Equipment der Bahnen ist stark beansprucht. Daher fehlt es bei Loks an Reserven. „Das ist natürlich ein Dilemma für Firmen, wenn die Nachfrage steigt, darunter aber die Qualität leidet“, sagt er. „In Gesprächen mit den Bahnen arbeiten wir aber an der Verbesserung der Pünktlichkeit.“

Kein Wunder, dass angesichts der jüngsten Entwicklung die betroffenen Spediteure klagen. Klaus Hertman, bei der Spedition Rinnen in Moers zuständig für den Verkehr Logistik Intermodal, ist einer der Leidtragenden. „Die Pünktlichkeit ist nicht mehr akzeptabel“, schimpft er. Denn die Konsequenzen bekommt er hautnah zu spüren: „Die Kunden reagieren natürlich sehr ungehalten auf Verspätungen.“ Da die Spedition ausschließlich flüssige Chemikalien, darunter Heißprodukte befördert, können gravierende Verspätungen von über einem Tag dazu führen, dass im Empfangswerk ein Produktionsstillstand droht. Die Folge: Heißprodukte müssen abgekühlt und wieder aufgeheizt werden. Oder die Kunden verlangen

eine sofortige Notfalllieferung, was im Klartext heißt: Ersatzlieferung via LKW.

**Kunden reagieren verärgert**

Es besteht also dringend Handlungsbedarf. Sogar Entschädigungsregelungen waren 2005 auf Initiative der EU-Kommission schon im Gespräch, bis die EU-Verkehrsminister dies verhinderten. Zumindest vorläufig. Spätestens Ende 2007 soll das Thema wieder auf die Tagesordnung, verspricht die EU-Kommission. Hertman bleibt indes skeptisch. „Entschädigungen helfen, die finanziellen Verluste auszugleichen. Sie helfen nicht, Kunden zufrieden zu stellen.“ Schon die allmähliche Verbesserung des bisherigen Zustands würde laut Hertman dazu führen, dass mehr Güter auf die Schiene kommen. Dann würde Rinnen auch verstärkt in Bahnverkehre investieren.

Doch bis zu diesem Idealzustand ist es ein weiter Weg. 2007 könnten die Bahnen und die Operateure aber einen Schritt in diese Richtung tun.

Michael Cordes